هشدارهایی که در افزایش موهومی درآمدهای تبصره ۱۴ جدی گرفته نشد؛

سنت غلط بیش‌برآورد بودجه در مجلس چه زمانی شکسته می‌شود؟

مجلس سال گذشته باوجود تأکید و هشدارهای دولت در تعیین منابع تبصره ۱۴ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ از محل هدفمندی یارانه اندازه نگه نداشت و با افزایش مقدار درآمدهای دولت در بخش هدفمندسازی یارانه‌ها تعهدهای نشدنی را ایجاد کرد که اجرا نشدن این تعهدات امروز سبب بروز برخی توقع‌های دست‌نیافتنی از دولت شد.

پروژه‌های صنعت نفت نیاز به بیش از ۱۶۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری دارد که بخش قابل‌توجهی از این سرمایه‌گذاری باید از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران تأمین شود، از این رو در صورت کاهش سهم ۱۴.۵ درصدی وزارت نفت از فروش نفت این صنعت برای حفظ تولید و تأمین امنیت انرژی کشور با مشکل روبه‌رو خواهد شد.

گروه اقتصادی – با وجود آنکه دولت سیزدهم تقریباً از همان روزهای نخست تا به امروز همواره با توجه به شرایط اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور بر ثبات قیمت حامل‌های انرژی تأکید داشته و به گفته مسئولان سازمان برنامه و بودجه این روند تا جای ممکن نیز ادامه خواهد داشت تا از تورم جلوگیری کند، اما نگاهی کوتاه به مشروح مذاکرات نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نمایندگان دولت درباره محل تأمین منابع تبصره ۱۴ لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نشان می‌دهد مجلس فراتر از آن چیزی که قرار بود دولت از محل هدفمندی یارانه‌ها درآمد داشته باشد، برایش خرج تراشیده و سبب شد دولت نتواند تأمین افزایش منابع را محقق کند و زمینه کمبود بودجه و انتقادهای بعد از آن فراهم شود.

سال گذشته بر اساس بودجه‌ای که دولت تدوین و به مجلس تقدیم کرد، هیچ افزایش قیمتی در حامل‌های انرژی در بودجه ۱۴۰۱ دیده نشده بود.

مسعود میرکاظمی، رییس سازمان برنامه و بودجه که خود دو سالی در دولت دهم سکان هدایت وزارت نفت را در دست داشته و به‌خوبی از حساسیت‌های پروژه‌های ارزش‌آفرین صنعت نفت باخبر بود، درباره افزایش منابع هدفمندی یارانه‌ها در قانون بودجه امسال که مقرر شده بود صرف تولید و اشتغال در کشور شود، تصریح کرده بود: افزودن ۲۰۰ هزار میلیارد تومان به منابع هدفمندی یارانه‌ها از سوی نمایندگان مجلس با توجه به افزایش ندادن قیمت حامل‌های انرژی در سال جاری، همچنین سال آینده، منابع موهوم است.

در همان زمان رییس سازمان برنامه و بودجه خطاب به نمایندگان مجلس با زبان خواهش گفته بود: در مجلس منابع درآمدهای غیرواقعی بودجه را افزایش ندهید، زیرا تحقق نخواهد یافت. عملکرد سال گذشته (۱۴۰۰) تبصره ۱۴ حدود ۳۴۰ همت بوده است، چون در سال ۱۴۰۱ هیچ افزایش قیمتی در حامل‌های انرژی و حجم تولید نداشته‌ایم، چطور شما این درآمد را از ۳۳۰ به ۶۴۰ همت افزایش داده‌اید؟ این درآمد تحقق نمی‌یابد، ما روی تحقق ۶۶ درصد این منابع حساب کرده‌ایم...!

در سال‌های گذشته با نتیجه نرسیدن برجام، تحریم‌ها بیشتر و شدیدتر شده، اما دولت سیزدهم اقتصاد کشور را از روز نخست به نتیجه مذاکرات گره نزد، بنابراین بودجه امسال و حتی سال آینده بر اساس برنامه اقتصادی کنونی و مبتنی بر روند حال حاضر است. دولت سیزدهم در مورد وضع فروش نفت در سال آینده نیز پیش‌بینی خوش‌بینانه نداشته، به‌طوری که هم‌اکنون قیمت جهانی هر بشکه نفت بیش از ۶۰ دلار است و بالاتر از آن هم پیش‌بینی می‌شود، اما دولت قیمت پایین‌تر را در نظر گرفته، همچنین برای صادرات نفت یک میلیون و ۲۰۰ تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار بشکه در روز مطرح بود که باز هم آن را فقط یک میلیون و ۲۰۰ در نظر گرفته که حتی از مقدار واقعی نیز می‌تواند پایین‌تر باشد تا ریسک کسری بودجه را به حداقل برساند، اما در این شرایط شاهد آن هستیم که نمایندگان مجلس با افزودن ۲۰۰ هزار میلیارد تومان به منابع هدفمندی یارانه‌ها با توجه به افزایش ندادن قیمت حامل‌های انرژی در سال جاری، آینده تأمین بودجه تبصره ۱۴ در سال جاری (۱۴۰۰) و سال آینده (۱۴۰۱) را در هاله‌ای از ابهام فرو برده‌اند.

گفتنی است دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ منابع هدفمندی یارانه‌ها را ۴۷۰ هزار میلیارد تومان برآورد کرده بود، اما نمایندگان مجلس در اصلاحات خود، رقم منابع هدفمندی یارانه‌ها را به ۶۴۰ هزار میلیارد تومان افزایش دادند و برای ۱۶۶ هزار میلیارد تومان اضافه‌شده، مصارف مختلفی دیدند. دولت در آن زمان هشدار داد این افزایش منابع، محقق نخواهد شد و درواقع مجلس برای درآمدهای غیرقابل تحقق، هزینه‌های قطعی دیده است. اکنون که پیش‌بینی دولت درست از کار درآمده، برخی در مجلس از دولت انتقاد می‌کنند که چرا مصارف دیده‌شده را به طور ۱۰۰ درصد پرداخت نکرده است!

اندازه نگه‌دار که اندازه نکوست...!

پارسال مجلس علی‌رغم تأکیدات و هشدارهای نمایندگان دولت در تدوین لایحه بودجه سال ۱۰۴۱ در تبصره ۱۴ اندازه نگه نداشت و با افزایش میزان درآمدهای دولت در بخش هدفمندسازی یارانه‌ها تعهدات نشدنی را برای دولت ایجاد کرد که عدم اجرای این تعهدات امروز موجب بروز برخی توقع‌های دست‌نیافتنی از دولت شده است.

۱۱ اسفند ۱۴۰۰ در صحن علنی مجلس، بخش درآمدی لایحه بودجه ۱۴۰۱ بررسی شد. در همان جلسه سید حمید پورمحمدی (معاون امور اقتصادی و هماهنگی سازمان برنامه و بودجه کشور) صراحتاً با انتقاد از افزایش منابع تبصره ۱۴ گفت: سروران عزیز! هر چیزی حد و اندازه‌ای دارد، آنچه دولت حداکثر منابع حاصل از فروش فرآورده‌ها را دید ۴۷۰ هزار میلیارد تومان است، آنچه الان در کمیسیون آمد ۶۰۰ هزار میلیارد تومان است، یعنی ۱۳۰ هزار میلیارد تومان منابع هدفمندی بالا رفته. این ۱۳۰ هزار میلیارد تومان از کجا باید تأمین بشود؟ یا باید قیمت فرآورده‌ها مثل بنزین، گازوئیل و این موارد را بالا ببریم که کسی الان در این فضا نیست که این کار را انجام بدهیم، یا ما باید به شرکت نفت و گاز پول ندهیم که پروژه‌هایشان می‌خوابد، یا باید به مردم یک وعده‌ای بدهیم که آن وعده عملیاتی نمی‌شود.

پورمحمدی در ادامه افزود: سروران عزیز! فشار بیش از حد به صنعت نفت کشور، الان به حدی رسیده که در این تبصره تمام شیرش را دوشیده‌ایم، چون منبعمان کم است می‌گوییم قسمتی از پستانش را هم ببریم و آن را هم مصرف کنیم. دیگر به ما شیر نخواهد داد. خواهش می‌کنم به اندازه کافی فشار بیاوریم که جریان درآمدزایی شرکت نفت و گاز استمرار داشته باشد. از این جهت که ۱۳۰ هزار میلیارد تومان درآمدهایی که در جدول مطرح شده درآمدهای قابل اتکا و پایداری نیستند.

البته ناگفته پیداست که مجلس به تذکرات دولت توجهی نکرد و در ادامه بررسی‌های مجلس نه‌تنها درآمدهای هدفمندی یارانه‌ها به رقم موردنظر دولت برنگشت، بلکه از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان مصوب کمیسیون تلفیق به ۶۳۶ هزار میلیارد تومان افزایش مجدد یافت. طبیعی بود که با وجود افزایش ۱۶۶ هزار میلیارد تومانی درآمدهای هدفمندی یارانه‌ها توسط مجلس، چون دولت به‌هیچ‌وجه قصد افزایش قیمت حامل‌های انرژی را نداشت، این درآمدها به طور کامل محقق نشود و مصارف مترتب بر آن همچون تأمین کامل بودجه اشتغال (در تبصره ۱۸) نیز به طور کامل تأمین نشود.

ضمن آنکه پروژه‌های صنعت نفت نیاز به بیش از ۱۶۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری دارد که بخش قابل‌توجهی از این سرمایه‌گذاری باید از منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران تأمین شود، از این رو در صورت کاهش سهم ۱۴.۵ درصدی وزارت نفت از فروش نفت این صنعت برای حفظ تولید و تأمین امنیت انرژی کشور با مشکل روبه‌رو خواهد شد.

حکایت این پیش‌بینی ناصحیح از درآمد هدفمندی یارانه شاید حکایت این ضرب‌المثل باشد که می‌گوید اندازه نگه‌دار که اندازه نکوست/هم لایق دشمن است و هم لایق دوست.

ناکجاآباد بنزین در ایران؛ از واردات تا تولید در پتروشیمی‌ها

گروه اقتصادی – نماینده سابق مجلس گفت: ما وقتی کار استاندارد نمی‌کنیم ممکن است هر کار اشتباهی را از جمله واردات و یا استفاده از بنزین پتروشیمی‌ها مرتکب شویم و این به معنای بردن راه حل مسئله به گوشه میدان است.

هدایت‌الله خادمی درباره افزایش مصرف بنزین و احتمال استفاده از پتروشیمی‌ها برای تولید بنزین اظهار داشت: ظرف چند سال گذشته به جای توسعه و ساخت پالایشگاه جدید و تبدیل نفت خام به فرآورده باارزش، اصرار بر خام‌فروشی و یا واردات فراورده داشته‌ایم. در حالی که باید نفت را تبدیل به فرآورده‌های باارزش کرده و خود بنزین را صادر می‌کردیم، نه اینکه به جایی برسیم که بنزین را وارد و یا به پتروشیمی‌ها متوسل شویم.

تداوم سیکل معیوب خام‌فروشی

وی افزود: آخرین پالایشگاهی که ساختیم هم ستاره خلیج‌فارس بود که آن زمان هم میزان مصرف با میزان تولید برابر شد، همان زمان باید تلاش می‌کردیم این سیکل ادامه داشته باشد، یعنی پالایشگاه‌های بیشتری بسازیم. چون مصرف در هر کشوری که در مسیر توسعه قرار دارد روند افزایشی دارد اما ما ساده‌ترین راه را انتخاب کردیم، یعنی نفت را خام بفروشیم و با چند برابر قیمت بنزین وارد کنیم، این سیکل معیوب و کلافی سردرگم است که از دهه‌های گذشته گرفتار آن هستیم

سواپ نفت و گاز روسیه یعنی دست روی دست بگذاریم و میادین مشترک را توسعه ندهیم

این نماینده سابق مجلس در ادامه گفت: اکنون مطرح است که نفت و گاز روسیه را سواپ کنیم و این یعنی اینکه که دست روی دست بگذاریم و میادین مشترک را توسعه ندهیم و اجازه دهیم کشورهای همسایه برداشت داشته باشند ما هم اگر نیاز پیدا کردیم از روسیه و یا حتی قطر وارد کنیم، اگر در حوزه سوخت هم مشکل داریم وارد کنیم و یا مثل اواخر دهه ۸۰ به خاطر نبود سوخت که از پتروشیمی استفاده کردند؛ اکنون دوباره این کار را انجام دهیم، اینها چرخه باطلی است که دوباره ما را در ورطه آلایندگی می‌اندازد وگرنه پتروشیمی باید محصولات باارزش خود را تولید کند و ما باید پالایشگاه می‌ساختیم. اگرچه پتروشیمی‌ها هم گاز ارزان را دریافت و تبدیل به متان کرده و ارزان صادر می‌کنند، یعنی به جای اینکه گاز را تبدیل به فروآرده باارزش تنی مثلا ۵ هزار دلار بفروشند، متان را ۴۰۰ دلار می‌فروشند، این عملکرد طی ۳۰ سال است که همچنان ادامه دارد.

به پتروشیمی‌ها می‌گوییم به جای ارزآوری؛ محصولی تولید کنند که در خودروها بسوزد

وی بیان داشت: جزء برنامه‌های بالادستی این بود که پالایشگاه‌سازی کنیم، اما فقط زمان وزارت آقازاده دو پالایشگاه ساخته شد و بعد از آن تا زمان احداث ستاره خلیج‌فارس این برنامه‌ها متوقف شد. وقتی انگیزه و پاسخگویی نباشد و منافع ملی را در نظر نگیریم، ساده‌ترین راه را انتخاب می‌کنیم، پالایشگاه‌سازی سخت و زمان‌بر است، ما به جای اینکه پالایشگاه بسازیم و اشتغال ایجاد کرده و محصولات دیگر تولید کنیم، می‌گوییم یا بنزین را وارد کنیم و یا به پتروشیمی‌ها بگوییم روند اصلی تولید را متوقف کرده و محصولی تولید کنند که در خودورها بسوزد.

پالایشگاه فراسرزمینی؛ یعنی ایجاد اشتغال در دیگر کشورها

خادمی تاکید کرد: من اعتقاد دارم کشوری که تا به این حد منابع خام در اختیار دارد باید پالایشگاه‌سازی کند نه اینکه نفت‌خام را به کشوری بدهیم که این منابع را ندارد، آنها پالایشگاه بسازند و اشتغال برای خودشان ایجاد کنند. حتی پالایشگاه فراسرزمینی هم جای سوال دارد چرا ما باید در دیگر کشورها ایجاد اشتغال کنیم؟ ضمن اینکه سابقه تجربه بدی هم در این زمینه داریم، سهم بالایی از پالایشگاه مدرس هندوستان متعلق به ایران بوده است و امروز خبر نداریم که چه اتفاقی افتاده است قرار بود این پالایشگاه نفت‌خام ایران را دریافت کند اما اکنون شاهدیم که هند بیشترین واردات نفت را نیز از روسیه دارد و ظاهرا فقط ۱۰۰ هزار بشکه از ما می‌خرد.

راه‌حل معضل بنزین را با اشتباهات پی‌درپی پاسخ می‌دهیم

وی خاطرنشان کرد: ما وقتی کار استاندارد نمی‌کنیم ممکن است هر کار اشتباهی را از جمله واردات و یا استفاده از بنزین پتروشیمی‌ها مرتکب شویم و این به معنای بردن راه حل مسئله به گوشه میدان است، اگر بنزین را وارد کنیم یعنی به منافع ملی صدمه وارد می‌کنیم و هدررفت منابع و ایجاد اشتغال برای کشور خارجی را تشدید می‌کنیم و اگر هم از بنزین پتروشیمی استفاده کنیم، هوا و محیط زیست را آلوده‌تر کرده‌ایم.

آخرین اخبار از تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا؛

روسیه جلو آمد، نوبت ایران است

گروه اقتصادی –خط آهن رشت-آستارا که برای تکمیل، نیازمند سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون یورویی است، با اعلام آمادگی روسیه و ارائه طرح مالی از سوی این کشور، اکنون در حال بررسی در وزارت راه و شهرسازی است.

راه‌آهن رشت-آستارا یک پروژه کلیدی و راهبردی است که شبکه ریلی کشور را تکمیل می‌کند و می‌تواند عواید زیادی از طریق ترانزیت برای آینده ایران داشته باشد. این خط ریلی ۱۶۴ کیلومتر طول دارد که حلقه مفقوده کریدور شمال به جنوب است و در صورت تکمیل، ایران را به ریل آذربایجان، روسیه و اروپای شرقی متصل می‌کند و تحول بزرگی در حمل و نقل کالا در کل دنیا به‌ویژه ارتباط خلیج فارس با روسیه، آسیای میانه و اروپا ایجاد خواهد کرد.

خیرالله خادمی –مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور– مردادماه سال ۱۳۹۹ درباره‌ی پروژه تکمیل کریدور ریلی شمال به جنوب و حلقه مفقوده آن گفته بود که نزدیک به ۶۰۰۰ میلیارد تومان برای آن در سال گذشته برآورد اعتبار صورت گرفته است؛ هر چند با گذشت دو سال، خادمی چندی پیش اعلام کرد که مجموع هزینه‌های این پروژه ۲۲ هزار میلیارد تومان شده است. عباس خطیبی –معاون ساخت و توسعه راه‌آهن شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور– نیز گفته بود: تخمین ما این است که حدود ۸۰۰ میلیون یورو برای احداث این پروژه هزینه نیاز است و مدت سه تا حداکثر چهار ساله را هم برای تکمیل آن پیش‌بینی کرده‌ایم.

تابستان امسال، هیاتی از راه‌آهن روسیه از راه‌آهن رشت-آستارا بازدیدی داشتند و مقرر شد ظرف دو ماه در مورد نحوه ورودشان به این پروژه اعلام نظر کنند. از این رو هفته گذشته، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی با ایگور لوبتین دستیار رئیس جمهور روسیه در خصوص افزایش همکاری‌های حمل و نقلی و تکمیل پروژه ریلی رشت-آستارا دیدار و گفت‌وگو کرد. در مذاکرات دو جانبه هیأت‌های روسی و ایرانی که شامل معاون وزیر حمل و نقل روسیه و معاونان وزیر راه و شهرسازی کشورمان بود با اشاره به بازدید بازرگانان روسی از بندرعباس و اعلام ظرفیت‌های بندری و عملیاتی بر افزایش همکاری‌های حمل و نقلی دو کشور تاکید و مقرر شد تا کارگروهی تشکیل و موضوع مربوط به تکمیل خط آهن رشت-آستارا نهایی و عملیاتی شود. تاکید بر سند حمل و نقلی باکو و اسناد کنفرانس وزرای حمل و نقل کشورهای آسیای مرکزی، موافقتنامه سه جانبه ایران، آذربایجان و روسیه و موافقتنامه دو جانبه ایران و روسیه، توجه جدی به مسیر ترانزیتی ایران در منطقه، افزایش حجم ترانزیت از برنامه ۱۵ میلیون تنی به ۵۰ میلیون تن و تبدیل ایران به هاب ترانزیت منطقه از موارد مطرح این نشست دو جانبه بود. ایگور لوبتین –دستیار رئیس جمهور روسیه– در حاشیه این نشست گفت: ما بر اساس دستور رییس جمهور روسیه برای اجرای خط آهن رشت-آستارا، برقی‌سازی خط اینچه برون– گرمسار و افزایش ظرفیت‌های همکاری‌های حمل و نقلی دو کشور ایران و روسیه به ایران سفر کردیم. همچنین رستم قاسمی درباره این دیدار، با اعلام اینکه مذاکرات با هیات روسی مذاکرات مناسب، طولانی و مثمرثمر بود، گفت: در خصوص تکمیل خط آهن رشت-آستارا، طرف روسی طرح مالی این طرح را ارایه کرد و مقرر شد تا ما آن را بررسی کرده و نتیجه را اعلام کنیم و در مجموع مذاکرات بسیار مناسب بود. قاسمی توضیح داد: هم‌اکنون یک روز در میان یک قطار روسی وارد بندر شهیدرجایی می‌شود با این حال این امکان وجود دارد که در روز، پنج قطار روسی از سرخس وارد ایران شود که در این خصوص مذاکرات مفصلی انجام شده است. وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه جمهوری اسلامی ایران برای همکاری با روسیه ممنوعیتی ندارد، گفت: ایران آمادگی دارد تا سطح روابط حمل و نقلی خود را با کشور روسیه به بالاترین سطح برساند.

توصیه رئیس کل بانک مرکزی به خریداران ارز

گروه اقتصادی – رئیس کل بانک مرکزی گفت: افرادی که نگران نوسان در بازار ارز هستند و به این دلیل خرید ارز انجام می‌دهند، باید بدانند که از روزهای آینده ابزار جدید را در این حوزه معرفی می‌کنیم.

علی صالح آبادی در تشریح نشست کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی که به منظور بررسی برنامه دولت سیزدهم در مدیریت بازار ارز و اتخاذ راهکارهای مناسب با توجه به شرایط اخیر بازار تشکیل شده بود، اظهار کرد: نشست بسیاری خوبی را با حضور اعضا و رئیس کمیسیون اقتصادی داشتیم و در آن در خصوص نوسانات بازار ارز و دلایل آن توضیحاتی ارائه شد و نمایندگان نیز راهکارهایی را مطرح کردند.

وی در خصوص رفع نگرانی مردم با توجه به نوسانات نرخ ارز، گفت: افرادی که نگران نوسان در بازار ارز هستند و به این دلیل خرید ارز انجام می‌دهند باید بدانند که از روزهای آینده ابزار جدید را در این حوزه معرفی می‌کنیم تا بتوانند اوراقی را که منتشر می‌شود خریداری کنند و دیگر نگرانی از این جهت نداشته باشند.

خریداران در سررسیدهای مشخصی می‌توانند اوراق را به بانک مرکزی بفروشند. جزئیات این ابزار جدید بزودی منتشر می‌شود و می‌تواند نگرانی افراد را برطرف کند.

رئیس کل بانک مرکزی با تاکید بر اینکه بر اساس گزارش ارائه شده از سوی بانک مرکزی خوشبختانه در سال جاری به دلیل اینکه ارز ترجیحی حذف شده و دیگر این نوع را ارز نداریم حجم عرضه‌های بانک مرکزی در بازار بیشتر شده و از سوی دیگر تقاضای ارز کاهش پیدا کرده است، افزود: در گذشته کالاها با نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی وارد و بعضا به کشورهای دیگر قاچاق می‌شدند. کاهش تقاضا برای ارز و افزایش عرضه بانک مرکزی باعث شده تا بانک مرکزی در حال حاضر روزانه بعضا بیش از یک میلیارد دلار ارز در بازار عرضه کند.

وی افزود: این میزان عرضه شامل عرضه‌های بانک مرکزی، صادرکنندگان نفتی و غیرنفتی می‌شود در حالی که معمولا یک سوم یا یک چهارم از میزان ارز عرضه شده در بازار معامله می‌شود که حاکی از بهبود عرضه ارز در بازار است.

طبق اعلام بانک مرکزی، رئیس کل این بانک گفت: بازار متشکل ارزی باعث شده تا صادرکنندگان غیرنفتی که به صورت اسکناس ارز خود را عرضه می‌کنند بتوانند به سهولت ارز خود را عرضه کنند و تعادلی را در آن بازار شاهد باشیم.

صالح آبادی تصریح کرد: امیدوارم باتوجه به حضور و مدیریت بانک مرکزی در بازارهای مختلف از جمله اسکناس و حواله و همچنین کمک‌های انجام شده از سوی صادرکنندگان شاهد آرامش بیشتری در بازار باشیم.

رئیس کل بانک مرکزی در خصوص اینکه پیش از این از سوی بانک مرکزی در کمیسیون‌های مجلس قول داده شده بود تسهیلاتی برای تعهدات ارزی تولیدکنندگان و صادرکنندگان ارائه شود، گفت: آیین نامه‌ای در این زمینه تهیه شده و در دستورکار هیئت دولت قرار دارد، با تصویب این آیین نامه می‌توانیم کمک‌های بیشتری نسبت به قبل داشته باشیم اما انچه که درحال حاضر انجام می‌دهیم و درآینده نیز بهبود می‌دهیم این است که صادرکنندگان می‌توانند ارز حاصل از صادرات خود را به روش‌های متفاوت به چرخه تجاری کشور بازگردانند. می‌توانند بخشی از ارز خود را در سامانه نیما و بخشی دیگر را در بازار متشکل ارزی و حتی بخشی از ارز را به واردات در مقابل صادرات اختصاص دهند یا صرف تسویه بدهی ارزی خود کنند.

وزیر راه و شهرسازی:

هنگام عبور از فرودگاه امام در کنار مهمانان خارجی خجالت می‌کشم

گروه اقتصادی – وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: بنده به دلیل وظایف کاریم به ۶۰ کشور دنیا سفر کرده‌ام و واقعا وقتی از فرودگاه کشورهای خارجی وارد فرودگاه امام می‌شوم گویی از یک شهر بزرگ وارد یک روستا شده‌ام.

رستم قاسمی در آیین بهره‌برداری از باند ۲۹ چپ فرودگاه مهرآباد و و آغاز احداث ترمینال ۱۰۰ هزار متر مربعی این فرودگاه و کلنگ زنی مرکز پشتیبان کنترل فضایی کشور با بیان اینکه حال حمل و نقل کشور خوب نیست، اظهار داشت: در تمام بخش‌ها و شقوق حمل و نقل با مشکلات مواجه هستیم. به طوریکه سرعت قطار در بخش بار کمتر از ۱۰ کیلومتر بر ساعت است و عمر بسیار از واگن‌ها و لوکوموتیو ها به بیش از دو برابر سن و عمرشان رسیده‌اید.

وی ادامه داد: در حال حاضر ۴۰۰ هزار کامیون در حال تردد هستند که ۲۰۰ هزار دستگاه کامیون همین امروز باید از ناوگان خارج شوند و سالانه چند هزار میلیارد تومان هزینه اضافه سوخت را برای ناوگان فرسوده می‌پردازیم.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وضعیت فرودگاه‌های کشور تاکید کرد: هر چند در فرودگاه‌های کشور اقدامات و کارهای بزرگی انجام شده اما وضعیت خوبی ندارند. بنده به دلیل وظایف کاریم به ۶۰ کشور دنیا سفر کرده‌ام و واقعا وقتی از فرودگاه کشورهای خارجی وارد فرودگاه امام می‌شوم گویی از یک شهر بزرگ وارد یک روستا شده‌ام.

وی ادامه داد: این فرودگاه‌ها در شأن جمهوری اسلامی ایران نیست و در کنار مهمانان خارجی در حین عبور از تونل فرودگاه امام واقعا خجالت می‌کشم و این وضعیت فرودگاهی کشور در شأن مردم و جمهوری اسلامی ایران نیست.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در بخش هوایی با مشکل وضعیت حقوق و دستمزد کارکنان مواجه هستیم ، ادامه داد: در حال حاضر وضعیت درآمد و معیشت کارکنان هوایی فاجعه است و تا زمانی که وضعیت این کارکنان منطقی نشود ادامه کار سخت خواهد بود. وی افزود: لازم است در این باره مجلس اقدام ویژه انجام دهد. باید توجه داشت که بخش هوایی و شغل خلبانان و کارکنان هوایی از مهمترین و امنیتی ترین مشاغل را دارند. به طور قطع شیوه مرگ انسان‌ها تفاوتی با هم ندارد اما وقتی در حادثه تصادف اتوبوسی ۴۰ نفر کشته می‌شوند این حادثه سرو صدایی در دنیا ندارد اما اگر در سقوط هواپیمایی ۴۰ نفر کشته شود تمام دنیا مطلع و درباره وضعیت هوایی کشورمان قضاوت می‌کنند. بنابراین باید وضعیت معیشتی کارکنان هوایی کشورمان بهبود پیدا کند.

قاسمی گفت: هر چند امروز در بخش فرودگاهی یک باندی افتتاح می‌شود و اقدام مهمی است اما کافی نیست و فرودگاه های کشور نمی تواند در شأن ۸۰ میلیون جمعیت کشور باشد. سالن‌های فرودگاه مهرآباد به ۵۰ سال قبل بر میگردد و فرودگاه مشهد دیگر قابلیت نشست و برخاست ندارد و فرودگاه مشهد باید با شهر فرودگاهی تبدیل شود. وی افزود: هر چند در بخش هوایی در طول یک سال گذشته اقداماتی انجام شده و تعدادی هواپیما خریداری شده اما این اقدامات کافی نیست. قاسمی با بیان اینکه از عده‌ای از دوستان نامهربانی هایی می‌بینیم و اجازه انجام برخی از اقدامات را نمی‌دهند، تاکید کرد: مجوز سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در حمل و نقل را گرفته‌ام که اگر اجازه دهند با این مجوز اقدامات بنیادی در بخش حمل و نقل از جمله خرید هواپیما و ساخت لوکوموتیو می توان انجام داد.

ترمینال‌های فرودگاه مهرآباد آثار باستانی شده‌اند

معاون وزیر راه و شهرسازی نیز اظهار داشت: دو ترمینال یک و دو فرودگاه مهرآباد دیگر آثار باستانی تلقی می‌شوند، ترمینال ۴ و ۶ هم سوله صنعتی هستند و در شأن مردم ایران نیستند و باید ترمینال‌های این فرودگاه تجهیز و به روز شوند. حمیدرضا سیدی در آیین بهره‌برداری از باند ۲۹ چپ فرودگاه مهرآباد و و آغاز احداث ترمینال ۱۰۰ هزار متر مربعی این فرودگاه و کلنگ زنی مرکز پشتیبان کنترل فضایی کشور با بیان اینکه نوسازی و احداث این باند از یک سال گذشته آغاز شد، اظهار داشت: برای احداث و نوسازی باند ۲۹ چپ فرودگاه مهرآباد با موانعی مواجه بودیم. در حالی که کشور بر روی منابع نفت و گاز خوابیده برای ماشین‌آلات این پروژه به مشکل تامین گازوئیل برخوردیم که اگر این موانع نبود این پروژه سریع‌تر به بهره‌برداری می‌رسید. وی تاکید کرد: سال‌ها توسعه فرودگاه مهرآباد را معطل کرده بودند و گفته می‌شد که فرودگاهی در خارج از شهر ساخته می‌شود و پروازهای داخلی هم در فرودگاه امام انجام خواهد شد و در نهایت فرودگاه مهرآباد تعطیل می‌شود اما فرودگاه مهرآباد تعطیل شدنی نیست. امروز فرودگاه مهرآباد با دو باند استاندارد در حال فعالیت است و در آینده هم طرح‌های توسعه این فرودگاه تکمیل می‌شود.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبر هوایی کشور با بیان اینکه در فرودگاه‌های کشور باید ترمینال‌های در شأن جمهوری اسلامی ایران داشته باشیم، ادامه داد: بارها با این موضوع مواجه بودم که افرادی از فرودگاه‌های خارج از کشور استفاده کردند به من به عنوان مسئول فرودگاه‌های کشور می‌گویند چرا در فرودگاه‌های ایران نمی‌توانیم چنین ترمینال‌هایی را داشته باشیم.

وی افزود: ساخت فرودگاه مهرآباد در سال ۱۳۳۱ آغاز و این فرودگاه از سال ۱۳۳۷ شروع به کار کرده است و امروز دو ترمینال یک و دو این فرودگاه دیگر آثار باستانی تلقی می‌شوند و ترمینال ۴ و ۶ هم سوله صنعتی هستند و در شأن مردم ایران نیستند و باید ترمینال‌های این فرودگاه تجهیز و به روز شوند.

سیدی با اشاره به آغاز احداث ترمینال ۱۰۰ هزار متر مربعی در فرودگاه مهرآباد گفت: اگر موانعی وجود نداشته باشد این پروژه بدون یک ریال نیاز به بودجه دولت در مدت زمان سه سال ساخته خواهد شد و فرودگاه مهرآباد به یک فرودگاه بزرگ در شأن مردم ایران و مهمان خارجی دسترسی خواهد داشت.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره کلنگی زنی مرکز پشتیبان کنترل فضایی کشور اظهار داشت: در حال حاضر این مرکز با ۹۰۰ نیروی متخصص با ۱۲۰ سامانه ناوبری شامل رادار و فاصله یاب روزانه ۱۵۰۰ پرواز کنترل شده و ۳۰۰ پرواز محلی را کنترل و رصد می‌کند اما عمر این مرکز هم به پایان رسیده و باید تجهیزات آن به روز شود و این پروژه هم با ۸۰۰ میلیارد تومان در ۲۴ ماه به پایان می‌رسد.

کیش نوش
تولید و توزیع آب معدنی در سراسر جزیره، تحویل در محل
۴۴۴۷۳۴۲۱-۴۴۴۷۳۴۲۲