

چرا جاده‌های ایران برخلاف کشورهای منطقه ارزاور نیست!

◀ **امیرحسین غلامزاده نطنزی – پژوهشگر اجتماعی**

جاده‌های ایران به دلیل موقعیت فوق استراتژیک جغرافیایی می‌توانند هر سال به میزان بسیار زیادی ارز وارد کشور کنند اما به دلیل مدیریت ناکارآمد و کیفیت پایین، خدمات نامناسب و در قیاس با تیر که سه سالانه نزدیک به یک میلیارد و ۵۸۹ میلیون دلار را از دست می‌دهد، نیازی نیست که حتما کارشناس جغرافیا ورشته‌های مرتبط با آن باشند تا به موقعیت فوق استراتژیک ایران در منطقه پی ببرید، بلکه اگر تنها دروس جغرافیایی تدریس شده در دوران مدرسه را قدری به خاطر داشته باشید و بتوانید با نگاه به نقشه جغرافیای جهان، کشورمان پی ببرید، بلکه اگر تنها دروس جغرافیایی تدریس شده در دوران مدرسه را و همسایگانش را تشخیص دهید و قدری هم چاشنی «تامل» بدان بیافزایید، در چه‌ای از دنیای شگفت‌انگیز اطلاعات‌اعم از جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و … را می‌گشایید که می‌تواند جذبات بسیار زیادی برای تان داشته باشد. گزارش پیش‌رو به بررسی این موضوعات با محوریت جاده‌های ترانزیت و ظرفیت آن برای توسعه کشور اختصاص دارد. جاده‌هایی که با وجود اهمیت فوق‌العاده مهم برای کشور، آن‌گونه که باید مورد توجه نیستند. به دلیل کیفیت پایین برخی جاده‌ها و فقدان اختصاص بودجه کافی برای ترمیم و بهسازی، متأسفانه سالیانه تعداد زیادی تصادفات جاده‌ای در آن رخ داده و حتی به دلیل عدم مدیریت صحیح، از ورود ارز به کشور هم جلوگیری شده است.

نقشه جغرافیایی چه چیزی را به ما نشان می‌دهد؟

درنگاه‌نخست به نقشه‌یاکه جغرافیایی، رنگ‌آبی کنش‌انددهنده‌اقیانوس‌ها و دریاهاست، خودش حامل پیام مهمی است. نکته دوم، خشکی هاست که در نیمکره شمالی بخش زیادی از کشورها را به جهت اشغال بیش از ۳۹ درصد از آن در خود جای داده است. ایران نیز در قاره آسیاست که بیش از ۵۲ کشور را در خود جای داده و دارای شکلی تقریباً سه گوشه است که شبه‌جزایر زیادی دارد و به‌جز کشور اندونزی، دیگر قسمت‌های این قاره به طور کامل در نیمکره شمالی واقع شده است.بخش زیادی از کشورهای قاره آسیا هم که بیشتر بعد از سال ۱۹۹۰ میلادی و فرورپاشی اتحاد جماهیر شوروی ایجاد شدند، درست در جایی قرار گرفتند که راه به دریای آزاد و اقیانوس ندارند. چنانچه بدان اشاره شد بخش زیادی از مساحت این کره خاکی را آب فرا گرفته و بنابراین دسترسی به سایر کشورها و تجارت نیز ناگزیر از راه آبی میسر است که اتفاقا در زمره ارزان‌ترین راه‌های ارتباطی در بین سایر راه‌های حمل نقل (جاده‌ای، ریلی و هوایی) است. درست در همینجاست که نقشه جغرافیا اهمیت خودش را آشکار کرده و موقعیت استراتژیک کشور را در جهان نشان می‌دهد. مرزهای جنوبی کشور از طرف‌نورد تا بندر «گواتر» در چاپهار که نزدیک به هزار و ۹۰۰ کیلومتر است به طور کامل با آب‌های آزاد در ارتباط بوده و شاهراه انرژی جهان یعنی تنگه هرمز هم در این منطقه و در عمل در اختیار و کنترل ایران قرار دارد.

در قسمت شمالی هم که سه استان، گیلان، مازندران و گلستان قرار دارند، دریای خزر قرار گرفته که راه ارتباطی بین کشورمان با سایر کشورهای آسیای میانه است. نکته جالب توجه اینجاست که دریای خزر یک دریاچه است و در عمل راهی به دریای آزاد و تجارت دریایی آزاد و گسترده ندارد. بنابراین پیش‌بینی زیادی از این کشورها مانند افغانستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قزاقستان، قزیزستان، ازبکستان، جمهوری آذربایجان، ارمنستان و حتی بخش‌هایی از روسیه بهترین راه دسترسی شان به دریاهای آزاد از مسیر ایران می‌گذرد!اطلاعات آماری هم نشان می‌دهد که جمعیت این کشورها در مجموع چیزی بیش از ۱۲۰ میلیون نفر است.

چه تعداد کامیون خارجی هر ساله از ایران عبور می‌کنند؟

بر اساس آمار منتشره گمرک جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۳۰ دی بهشت ۱۴۰۳، مجموع ورودی و خروجی روزانه کامیون‌ها در مرزهای ایران ۱۱ هزار و ۱۵۳ دستگاه کامیون است. از این میزان، در آن روز حدود ۶ هزار ۴۲۲ دستگاه کامیون از گمرک تانز ایست خارج و ۲ هزار و ۸۱۰ دستگاه کامیون به کشور وارد شده است. اگر این آمار را با احتساب ۸۰ روز تعطیلی در سال در نظر بگیریم، سه سالانه نزدیک به ۳ میلیون و ۱۷۸ هزار و ۶۰۵ کامیون ترانزیت از کشورهای منطقه برای انجام تجارت جهانی ناگزیر به عبور از ایران هستند.البته این آمار مربوط به مرزهای کامیون است که بخش زیادی از آن‌ها برای دسترسی به آب‌های آزاد به مهم‌ترین مبادی ورودی کالاها از بندر، چاپهار، بندرعباس، بندر بوشهر و بندار استان خوزستان اقدام می‌کنند.نکته مهم این است که بندر ای فاصله هزار و ۸۰۰ کیلومتری سواحل خلیج فارس و دریای عمان، بندر مهم دیگری هم مانند بندر جاسک، لنگه، عسولویه و کنگان و … هم فعالیت دارد. عمده تجارت دریایی کشورهای حاشیه شرق و شمال‌شرق ایران از بندر عباس، بندر جاسک و بندر چاپهار است که طولانی‌ترین مسافت از بندر چاپهار تا خروجی مرزهای شرقی یعنی مرز باجگیران در استان خراسان شمالی و مرز ترکمنستان، تقریباً هزار و ۸۷۹ کیلومتر است. این در حالی است که بندرعباس به‌عنوان مهم‌ترین بندر صادرات و واردات غیر نفتی هم برای این کشورها اهمیت بسیار بالایی دارد و فاصله بندرعباس تا گمرک شمال‌شرقی (باجگیران) ۲ هزار و ۳۳۶ کیلومتر تا دورترین مرز مغالبغرب هم در حدود ۲ هزار و ۲۱۳ کیلومتر است. همین وضعیت و در رابطه با بندار واقع در جنوب‌غرب تا مرزهای شمال‌غرب هم صادق است.

طولانی‌ترین مرز از غرب به شرق هم یعنی از مرز دوغارون در تایباد تا گمرک پرویزخان در قصرشیرین هم هزار و ۸۱۰ کیلومتر است. **میزان فر آمد ایران از عوارض جاده‌ای ترانزیت چقدر است؟** بر اساس ابلاغیه رییس سازمان برنامه و بودجه، نرخ عوارض حمل و نقل کالای ترانزیتی از قلمرو کشور از ابتدای دی ماه ۱۴۰۲ به این‌ها هرتن – کیلومتر به‌میزان چهارصد و پنجاه (۴۵۰) ریال تعیین شده و وزارت راه و شهرسازی مجاز است در سنوات آتی به‌طور سلالانه یک بار در سال نرخ عوارض حمل و نقل کالا ترانزیتی از قلمرو کشور را به‌ازای هرتن – کیلومتر معادل ریالی تا ۰٫۴ سنت دلار، بر اساس نرخ روز تسعیر دلار سامانه معاملات الکترونیکی ایران بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (E.TS، تالار دوم) تعدیل و بر رویک مینا اقدام نماید. اگر این میزان از عوارض جاده‌ای را بایک حساب‌سرانگشتی از طولانی‌ترین مبادی ورودی و خروجی مانند آن مثالی که در بالا بدان اشاره شد در نظر بگیریم، عبوریک بار کامیون ۲۰ تنی تنها از مرز دوغارون به پرویزخان یک میلیون و ۶۲۹ هزار تومان نرخ عوارض جاده‌ای دارد. متأسفانه آمار مشخصی از این که کدام کشورها بیشترین ترده به کشور ما را دارند و بیشترین میزان مسافت طی شده تا کدام مرز است، در دست نیست اما اگر به‌طور میانگین برای این ۱ میلیون و ۱۷۸ هزار و ۶۰۵ خودرود تنها هزار کیلومتر با ۲۰ تن بار برای عبور از ایران در نظر بگیریم در سال یعنی بالغ بر ۲ هزار و ۸۱۰ میلیارد تومان (برابر با ۲۷ میلیون و ۶۷۹ هزار دلار) برای کشورمان از آوری دارد. البته باید در نظر داشت که این تنها برای این تعداد کامیون و این مسافت در نظر گرفته شده که قدر مسلم ورود هر کامیون به کشور علاوه بر میزان یاد شده، از نظرهای بیشتری به لحاظ خرید خدمات و ملزومات سفر هم به کشور وارد می‌کنند. این در حالیست که میزان عوارض جاده‌ای در کشورهای مانند ترکیه که در همسایگی ما قرار دارد از زمان ورود از مرز شرقی این کشور با ایران تا مرز غربی (بلغارستان) و برگشت، رقمی نزدیک به ۳۰ میلیون تومان برای رانندگان ایرانی هزینه دارد، که این هزینه‌ها فارغ از سایر هزینه‌های جانبی (خورد و خوراک و …) است. اگر همین میزان برای کشورمان برای هر کامیون برابر ۲۰ تن و طی مسافت هزار کیلومتر در نظر گرفته شود، یعنی در طول یکسال رقمی نزدیک به ۱ میلیارد و ۵۸۹ میلیون دلار در کشور از دست می‌رود. این رقم در قیاس با بودجه سایر ارگان‌ها مانند آموزش و پرورش یک چهارم بودجه این ارگان و در قیاس با سازمان حفاظت از محیط‌زیست ۴٫۵ برابر بودجه این سازمان خواهد بود. این حال متأسفانه باید گفت جاده‌های کشور اکنون نه به لحاظ کیفیت جاده و نه به لحاظ ارائه خدمات همچنان نوانسته‌اند از این فرصت استراتژیک که به لحاظ جغرافیایی سیاسی برای کشورمان فراهم شده استفاده لازم را ببرند. مسیرهای ترانزیتی در حال حاضر و تمام دنیا به‌عنوان یکی از منابع مهم درآمدی در نظر گرفته می‌شود و بخش عمده درآمد آن‌ها نیز از همینجاست و از این روش‌یاشسته است تا از این نعمت خدادادی بهره‌بهتری برد.



عضو شورای عالی راهبردی ستاد مر کزی نفت و انرژی پزشکیان تشریح کرد:

سیاست دولت احتمالی «پزشکیان» درباره‌بنزین

■ **عضو شورای عالی راهبردی ستاد مر کزی نفت و انرژی مسعود پزشکیان گفت:** با توجه به اهمیت دیپلماسی انرژی در سیاست خارجی دولت آقای پزشکیان که مزیت رقابتی این دولت با کاندیدای گروه تندرو و دولت فعلی است، امکان استفاده از تکنولوژی‌های به‌روز دنیا در حوزه‌تجهیز، کاتالیست و فرآیندهای پالایشگاهی، تسریع در اجرای طرح‌های بهینه‌سازی پالایشگاهها با بازپرداخت بدهی حدود ۲۰۰میلیی پالایشگاه‌های نفت فراهم خواهد شد.

وی با اشاره به برنامه مدیریت کمبود و ناترازی بنزین در دولت پزشکیان تکنولوژی صنعت خودرو ارتقای تکنولوژی صنعت خودرو امکانپذیر نیست و با توجه به رویکرد اقتصادی دولت او که مبتنی بر رفع فقر، افزایش رفاه اقتصادی، بهبود معیشت مردم و … افزایش قیمت بنزین متغی است.

استحق ارزانی

گروه اقتصادی -مرضیه جدا

در خصوص اظهارات عبدالعلی‌زاده در رابطه با موضوع بنزین گفت: این موضوع دارای ابعاد فنی و اجتماعی است و نیاز به کارشناسی دقیق و همه جانبه دارد، بنابراین همانطور که

اقتصادی

مصرف و توزیع متمرکز از جمله برنامه‌هاست.

عضو شورای عالی راهبردی ستاد مرکزی نفت و انرژی مسعود پزشکیان بیان داشت: اکنون یکی از مولفه‌های مدیریت مصرف بنزین ارتقای تکنولوژی خودروهایی داخلی و واردات سریع خودروهای کم‌مصرف خارجی و برقی است، توسعه زیرساخت‌های CNG که متوقف شده؛ از سرگرفته خواهد شد، از طرفی اصلاح قوانین و مقررات، فرهنگ‌سازی و مصرف

بهینه نیز در مدیریت کمبود بنزین برنامه‌ریزی شده‌است. وی اظهار داشت: با توجه به اهمیت دیپلماسی انرژی در سیاست خارجی دولت آقای پزشکیان که مزیت رقابتی این دولت با کاندیدای گروه‌تندرو دولت فعلی است، امکان استفاده از تکنولوژی‌های به‌روز دنیا در حوزه‌تجهیز، کاتالیست و فرآیندهای پالایشگاهی، تسریع در اجرای طرح‌های بهینه‌سازی پالایشگاهها با بازپرداخت بدهی حدود ۲۰۰میلیی پالایشگاه‌های نفت؛ بازدهی پالایشگاه‌های کشور کیفیت محصولات تولیدی درمقایسه‌با شرایط فعلی ارتقای آلاینوچهی خواهد داشت. به علاوه به سوءمدیریت ایجاد شده در پالایشگاه‌ها با توجه به اختلافات بین وزارت اقتصاد ووزارت نفت پایان خواهد داد.

جددا وضعیت فعلی ناترازی بنزین را ناشی از سوءمدیریت دانست و وی با اشاره به برنامه مدیریت کمبود و ناترازی بنزین در دولت پزشکیان تصریح کرد: بکارگیری تکنولوژی‌های نوین هوش مصنوعی و ابزارهای کنترلی از جمله هوشمندسازی سامانه‌ها، کنترل سیستمی و بکارگیری ابزارهای نوین اندازه‌گیری و پایش مستمر تولید،

و خاطر نشان کرد: اکنون متوسط تولید بنزین در ۹پالایشگاه کشور حدود ۱۰۵ میلیون لیتر در روز و متوسط مصرف روزانه کشور حدود ۱۱۵ میلیون لیتر در روز است. با حساب واردات ۱۰ میلیون لیتری روزانه بنزین، در هر سال از بودجه ارزی کشور به میزان ۲۵ میلیارد دلار معادل ۱۱۰ همت، هزینه واردات بنزین در سال گذشته شده‌است. در صورتی که در دولت دوازدهم با بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس در سال ۹۷؛ علاوه

درباره کیفیت بنزین تولیدی در پالایشگاه‌ها باید سه این نکته توجه داشت که برآی رفع کمبود بنزین دلیل عدم مدیریت مناسب در دولت سیزدهم، بنزین باارزش سسوپر برای افزایش مقدار بنزین با فرآورده‌های با کیفیت پایین ترکیب می‌شود یعنی عملاً بنزین سوپر در استانداردهای یورو است.
مدیرکل اسسپ پژوهش و فناوری شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در ادامه

به طرح بنزینی جلیلی دیگر کاندیدای دولت چهاردهم

انتخابات ریاست‌جمهوری با عنوان طرح وان اشاره کرد و گفت: این طرح نیز مانند وضعیت فعلی، هیچ نوع صرفه‌جویی در مصرف بنزین ایجاد نخواهد کرد، خرید و فروش بنزین توسط افراد که در این طرح دیده نشده‌است،

اولاً اعست بی‌نظمی در بازار و تأنیا می‌تواند سوداگری را دامن بزند، این طرح پشوانه علمی ندارد و در جایی از آزمون نشده‌است.

وی تأکید کرد: به جای این طرح می‌توان با استفاده از تجربه دنیا

و بکارگیری خودروهای کم‌مصرف،

ارزان‌قیمت روز دنیا و همچنین خودروهای برقی روز به مقدار قابل

توجهی مصرف بنزین را کاهش داد و پول صرفه‌جویی به افراد ضعیف کمک کرد، همچنین می‌توان زیرساخت‌های بخش‌های مختلف و سیستم حمل و نقل عمومی را توسعه و گسترش داد.

بر رفع کمبود بنزین با صادرات این فرآورده استراتژیک در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ مقادیر زیادی ارز وارد کشور شد.

وی گفت: متأسفانه اکنون مسئولین برای فرار رو به جلو و توجه سوءمدیریت خود به مسائل حاشیه پرداخته و اطلاعات و آمار خلاف واقع اعلام می‌کنند. دربراره کیفیت بنزین

بر رفع کمبود بنزین با صادرات این فرآورده استراتژیک در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ مقادیر زیادی ارز وارد کشور شد.

این اقدامات فنی تکمیل شود تا بتوانیم کار را اجرایی کنیم. در وهله نخست سیستم بانکی باید بتواند یک سامانه املاک و اسکان ارتباط بگیرد که ما زیرساخت‌های مربوطه را آماده کردیم و منتظر هستیم اطلاعات به ما تحویل داده شود تا گام اجرایی برداشته شود ولی در نهایت در برنامه‌های بانک مرکزی است که در این موضوع در فصل بهار اجرایی شود. حالا در تازه‌ترین پیگیری‌هایباری آخرین جزئیات از اتصال شبکه بانکی به سامانه املاک و اسکان تهران محر میان معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی در جمع خبرنگاران گفت: براساس آخرین گزارش‌ها ۱۵ تیر سامانه بانک مرکزی به سامانه املاک و اسکان متصل خواهد شد؛ اما در مرحله اول در صورت ثبت نام نکردن افراد در سامانه املاک و اسکان جلوی انجام عملیات‌های بانکی و صدور دسته چک گرفته نخواهد شد و فقط هشدار داده می‌شود و پس از مدت کوتاهی جلوی صدور دسته چک جدید برای کسانی که در سامانه املاک و اسکان ثبت نام نکرده‌اند

پول هواپیما پرداخت شد اما هواپیمایی نیامد!

به‌شرکت همکار و آگادار شود و قرار بر این بود یکی از ایرلاین‌های بخشی از پروازهای حج را انجام دهد اما عربستان دقیقه ۹۰ رسماً از پذیرش شرکت دیگر استنکاف کرد. وی ادامه داد: پس از این تصمیم عربستان ایران‌ایر متحمل جابه‌جایی حدود ۹۰ هزار حاجی شد در حالی که توانایی انتقال و برقراری این تعداد پرواز را نداشتیم اما مسیر بر بنسبت بود هیچ چاره‌ای نداشتیم و در نهایت برنامه‌ریزی‌ها را تغییر دادیم. مرحله پروازهای رفت از ۲۲ اردیبهشت ماه آغاز و تا ۲۱ خردادماه ادامه داشت و تمام پروازهای حج در علمیات رفت با ۷۸۵ کی پروازی ۸۷

هزار ۶۲۴ حاجی جابه‌جا شد و عملیات تاخیرها ۴۰ دقیقه هم‌چنین عملیات پرواز های برگشت از اول تیر ماه آغاز شد و ۲۳ تیرماه ادامه پیدا می‌کند و در این مدت از یک فروند هواپیما از شرکت دیگر استفاده کردیم و تا کنون جابه‌جایی ۷۳ دقیقه بوده است که این میزان تاخیر به دلیل مقررات جدید در بخش بار همراه مسافر در عربستان و ترافیک پروازی فرودگاه‌های مدینه و جده بود. قیمت‌های بلیت هواپیما در ایران خارج از قیمت‌های جهانی نیست و اساساً با نوسانات ارزی قیمت‌های بلیت در ایران باید از جهانی بالاتر باشد، درآمد‌ها

نیاز صنایع داخلی است. وی در این بین تصریح کرد: ما در کشور نفت داریم اما در صنعت نفت جهان درآمد نیستیم فقط نفت فروشیم. علی‌آبادی مورد سیزدهم را جذب و جلب دانش و منابع و امکانات داخلی و خارجی در زمینه اکتشافات معدنی و ایجاد واحدهای فرآوری و تبدیل مواد معدنی به مواد واسطه و مصرفی و مورد چهاردهم را تعیین اولویت صنایع داخلی دارای ظرفیت معدنی و ایجاد زمینه های مناسب برای رشد صنایع فلزی در بخش آلایزها و فلزات گرانبها تشریح کرد.

وی ادامه داد: مورد پانزدهم افزایش سهم صنعت و معدن در صادرات، تولید و اشتغال نیروی کار ماهر و تحصیل کرده دانشگاهی و مورد مدیریت عامل ایران‌ایر: درباره احتمال سه‌ماهه آینده به نصف می‌رسد. قیمت‌ها در آزادسازی مقداری پایین‌تر از معادل جهانی است، استاندارد قیمت‌ها بین ۴۷ تا ۶۰ دلار برای هر ساعت صندلی است که همین عدد هم پایین‌تر از نرم جهانی است. وی و بیسان اینکه پایه اصلی نرخ‌ها سبک‌پروازی و نشست و برخاست هواپیما است، تأکید کرد: همین قیمت‌ها در مسیر ۵۲ دقیقه‌ای پاریس-ژنو ۲۵۲ دلار است.

مدیرعامل ایران‌ایر درباره احتمال قطع سوخت پارانه‌ای ایرلاین‌ها و هواها

آزادسازی نرخ بلیت هواپیما تأکید کرد: نو می‌صرفد ادامه داد: شاید ایرلاین‌ها نسبت به خرید هواپیمایی نو اقدام

روز شماری برای اتصال بانک مرکزی به سامانه املاک و اسکان

گرفته خواهد شد. اما اهمیت اتصال دستگاه‌ها به سامانه املاک و اسناد برای کمک به شناسایی خانه‌های خالی چه میزان است؟ در همین راستا هم اقبال‌شاکری عضو کمیسیون عمران مجلس اعلام کرده بود: شناسایی خانه‌های خالی از طریق ثبت نام در سامانه املاک و اسکان، نقش بسیار موثری در بهبود وضعیت بازار مسکن دارد و باعث می‌شود که بخش عمده‌ای از مشکلات در حوزه مسکن به ویژه بازار اجاره کنترل شود. دولت باید با همکاری تمامی دستگاه‌ها هرچه سریع‌تر این موضوع را پیگیری و دنبال کند تا از این طریق بتوانیم سوداگران و دلالان را حذف کنیم و از سوی دیگر عرضه این واحدها به بازار مسکن، می‌تواند بخش زیادی از مشکلات مسکن را در کشور برطرف کند.

حالا باید منتظر ماند که آیا سرانجام در ۱۵ تیرماه سامانه‌های بانک مرکزی به سامانه املاک و اسکان متصل خواهد شد؟ اتصاله که می‌تواند گامی موثر در جهت اجرای مطلوب یک بند قانونی باشد.

وزیر صمت:

تاکید من تخصیص ارز برای واردات خودروهای لوکس نیست

شانزدهم افزایش سهم صادرات صنعتی از صادرات کل است. امروز کشور آماده است که از کشورهای که از ایرانی‌ها کالا بخرد خرید کند متأسفانه فکر می‌کنیم مافیات‌ها در قیلم هاست اما به واقع در اموری است که می‌خواهیم برای کشور انجام دهیم و نمی‌توانیم. وزیر صمت ادامه داد: علاوه بر گزاره‌های یادشده بهبود شرایط نظام معاملات و دیپلماسی اقتصادی و تجاری از یک جنبه گرای و برخورداری از نظام مالی موثر و مشارکت فعال و حضور در تریبات تجاری و بیمان‌های منطقه‌ای نیز در توسعه تولید و تجارت اهمیت زیادی دارند، درحالی که بسیاری از بیمان‌های ما در دولت سیزدهم امضا شد ولی همچنان اجرایی نشده است. در همین راستا حمایت از

اقتصاد کیش

روزانه

تولیدی در پالایشگاه‌ها باید به این نکته توجه داشت که برای رفع کمبود بنزین بدلیل عدم مدیریت مناسب در دولت سیزدهم، بنزین باارزش سسوپر برای افزایش مقدار بنزین با فرآورده‌های با کیفیت پایین ترکیب می‌شود یعنی عملاً بنزین سوپر در استانداردهای یورو است.

مدیرکل اسسپ پژوهش و فناوری شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در ادامه

به طرح بنزینی جلیلی دیگر کاندیدای دولت چهاردهم
انتخابات ریاست‌جمهوری با عنوان طرح وان اشاره کرد و گفت: این طرح نیز مانند وضعیت فعلی، هیچ نوع صرفه‌جویی در مصرف بنزین ایجاد نخواهد کرد، خرید و فروش بنزین توسط افراد که در این طرح دیده نشده‌است، اولاً اعست بی‌نظمی در بازار و تأنیا می‌تواند سوداگری را دامن بزند، این طرح پشوانه علمی ندارد و در جایی از آزمون نشده‌است.

این طرح می‌توان با استفاده از تجربه دنیا و بکارگیری خودروهای کم‌مصرف، ارزان‌قیمت روز دنیا و همچنین خودروهای برقی روز به مقدار قابل توجهی مصرف بنزین را کاهش داد و پول صرفه‌جویی به افراد ضعیف کمک کرد، همچنین می‌توان زیرساخت‌های بخش‌های مختلف و سیستم حمل و نقل عمومی را توسعه و گسترش داد.

بر رفع کمبود بنزین با صادرات این فرآورده استراتژیک در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ مقادیر زیادی ارز وارد کشور شد.



ساز و کارهای جذب سرمایه گذاری همچون تولید مشترک و دوری جستن از سیاه‌نمایی در مورد سرمایه گذاری در شرایطی که دشمن تلاش می‌کند در این بخش موفق نباشیم حائز اهمیت است. وزیر صمت در نهایت از تشویق سرمایه گذاری خارجی در صنایع دارای اولویت داخلی و سرمایه گذاری فراسرزمینی برای تأمین نیازهای کشور نیز به‌عنوان بیستمین گزاره موثر در تولید و تجارت کشور اشاره کرد.

می‌کردند و رشکست می‌شدند. چراکه هزینه‌های آن بسیار سنگین است، هر یک هواپیمایی نو به‌طور متوسط ۵۰ میلیون دلار است یک ایرلاین باید چقدر بلیت بفروشد که این سرمایه بازگشت داشته باشد. وی در پاسخ به این سوال که آیا ایرلاین‌ها از شرایط تحریمی و عدم خرید هواپیمایی نو سود می‌برند، اظهار داشت: در واقع ایرلاین‌ها از اجبار سود می‌برند در همین مدت ۳ الی ۴ سال گذشته برخی از ایرلاین‌ها هواپیما خریدند و پول آن را پرداخت کردند اما هواپیمایی وارد کشور نشد و امروز خرید هواپیما ریسک بسیار زیادی دارد.



Hany_tahrir 0902 299 2099

آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱

سیمیا

فتوکپی

سنگه

پرینت

تایپ



لوازم تحریر