آرمان ملی
armanmeli.ir
سال پنجم
شماره ۱۵۵۲
چهارشنبه
۱۴۰۲•۰۲•۲۷
۲۶ شوال ۱۴۴۴/ ۱۷ مه ۲۰۲۳

اخبار

آخرین مهلت ثبت‌نام در طرح یکپارچه فروش خودرو اعلام شد

متقاضیان ثبت نام در مرحله دوم طرح یکپارچه فروش خودروهای داخلی تا جمعه ۲۹ اردیبهشت مهلت دارند با افتتاح حساب وکالتی به نام سازمان حمایت در این طرح ثبت نام کنند. به گزارش خبرآنلاین، براساس اطلاعیه مندرج در سامانه یکپارچه عرضه خودرو، متقاضیان تا ساعت ۲۴ جمعه ۲۹ اردیبهشت می‌توانند در یکی از ۲۶ بانک اعلامی، حساب وکالتی به مبلغ ۱۰۰ میلیون تومان به نام سازمان حمایت افتتاح و پس از زمان مذکور فرایند انتخاب خودرو را آغاز کنند. بر این اساس، صرفا متقاضیان واجد شرایط که اطلاعات آن‌ها را بانک ارسال کرده است، می‌توانند از ۳ تا ۱۰ خرداد به ثبت‌نام اولیه به منظور تشکیل فهرست نوبت دهی (فهرست انتظار) برای خودروهای اعلامی، در سامانه https://www.esalecar.ir اقدام کنند. براساس این گزارش، در مرحله دوم عرضه خودرو در سامانه یکپارچه ۴ خودروساز محصولات خود را عرضه کرده‌اند که اسامی خودروهای عرضه شده خودروسازان داخلی به‌شرح ذیل است:

سایپا: کوییک مدل GX، کوییک اتوماتیک، ساینا S اتوماتیک، کوییک R مدل GX، شاهین، شاهین اتوماتیک، ساینا مدل GX، ساینا S و اطلس

مدیران‌خودرو: آریزو ۶ پرو، آریزو ۸ پرو، ۵۵ X پرو، ۲۲ X پرو اتوماتیک، ۲۲ X پرو دنده‌ای و آریزو ۵ توربو

فردا موتورز: فردا ۵ SX، فردا ۵ T و سوبا ۴ M

کرمان‌موتور: جک ۳ S، جک ۴ J، جک ۷ J

گفتنی است؛ گروه صنعتی ایران‌خودرو هیچ محصولی در این مرحله عرضه نکرده است.

مرحله دوم طرح یکپارچه عرضه خودروهای داخلی برمبنای فرآیند نوبت‌دهی تحت نظارت سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان با هدف عرضه گسترده و شفاف خودروهای داخلی با توجه به افزایش و تثبیت جریان تولید خودرو در سال ۱۴۰۲ و همچنین برنامه ریزی انجام شده برای افزایش مستمر تولید اجرا می‌شود.

طراحی پلتفرم متمرکز برای فروش بلیت هواپیما

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه گرانفروشی بلیت هواپیما طبق قیمت‌های مصوب نیست، گفت که سازمان هواپیمایی کشوری به‌دنبال طراحی یک پلتفرم متمرکز برای عرضه بلیت است. مهرداد بذرپاش در پاسخ به اینکه آیا بلیت هواپیما کم و گران شده است، گفت: بلیت هواپیما کم نشده و قدری بیشتر هم شده است اما از مسئولان سازمان هواپیمایی خواسته‌ام که حتما باید فکری جدی درباره این موضوع اندیشیده شود؛ زیرا بلیت در شبکه‌های غیر رسمی توزیع می‌شود و عده‌ای از سوداگران بلیت را گران‌تر به مردم می‌فروشند و کسانی که با آبروی صنعت بازی می‌کنند و به این صنعت اجحاف می‌کنند هم به دستگاه قضائی معرفی شوند. وی خاطرنشان کرد: اعدادی از ایرلاین‌ها از جمله ایرلاین‌های بزرگ سقف بلیت را رعایت می‌کنند و در سایت رسمی خود بلیت را عرضه می‌کنند، ایرلاین‌های دیگر بلیت را به عوامل فروش می‌دهند که آنها هم در شبکه‌های مختلف چندلایه بلیت را عرضه می‌کنند که گرانفروشی اتفاق افتاده است. از این رو من از مسئولان سازمان هواپیمایی خواستم یک پلتفرم متمرکز ایجاد شود که بلیت‌ها را عرضه کند که سازمان هم به‌دنبال طراحی این پلتفرم است که هرچه سریع‌تر این کار انجام شود. به گزارش ایسنا، وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به اینکه آیا برنامه‌ای برای گران شدن بلیت هواپیما وجود ندارد، گفت: همه بلیت‌ها گران نشده، چند فقره که در سایت‌ها مشاهده می‌کنیم گران فروخته می‌شود، قیمت‌های مصوب نیست. اگر خود شرکت هواپیمایی به گران‌فروشی اقدام کند، مستقیما به تعزیرات معرفی می‌شود که شده است؛ اگر عوامل فروش و لایه‌های بعدی به بهانه‌های مختلف گرانفروشی کنند هم لغو مجوزشان در دستور کار قرار می‌گیرد و هم به مراجع رسمی قضائی معرفی می‌شوند.

پشت پرده گرانی مرغ چیست؟

سرپرست وزارت جهاد کشاورزی گفت: تا زمانی که بازار داخلی ثبات پیدا نکند، تحت هیچ شرایطی صادرات دام زنده نخواهیم داشت و اظهار کرد: اینکه دولت جایگزین بخش خصوصی شود را قبول ندارم و در همین راستا صفر تا ۱۰۰ تامین و تنظیم بازار مرغ و تخم‌مرغ را به اتحادیه مربوطه واگذار کردیم و در بحث تعیین قیمت مرغ دخالتی نکردیم. اتحادیه قیمت‌ها را اعلام کرد و این قیمت نیز منطقی بود زیرا در سال گذشته قیمت همین مرغ ۴۴ هزار تومان تعیین شده بود و بر همین اساس در همین مدت نیز ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تن مرغ تولید شده بود. سید محمد آقامیری تصریح کرد: در دوره‌ای انجمن‌ها تصمیم گرفتند، جوجه تولید شود زیرا قیمت جوجه پایین بود و این موضوع خللی در بازار ایجاد کرد و مقدار تولید مرغ به نصف ظرفیت تولید کاهش پیدا کرد و به دو شرط تعیین قیمت را به اتحادیه واگذار کردیم. اول اینکه این عدد باید تا تاریخ ۳۱ فروردین سال ۱۴۰۳ ثابت باشد و دوما اینکه در صورت تغییر قیمت نهاده‌ها مگر افزایش بالای ۷ درصد، این قیمت ثابت بماند. به گزارش خبرآنلاین، سرپرست وزارت جهاد کشاورزی عنوان کرد: بعد از واگذاری تعیین قیمت به اتحادیه، قیمت‌ها تا ۸۵ هزار تومان نیز افزایش داشت که پس از آن با ابزار نظارتی به این موضوع ورود پیدا کردیم. با انجمن جوجه یک‌روزه به توافق رسیدیم و قیمت را ۱۵ هزار و ۹۰۰ تا ۱۶ هزار و ۹۰۰ اعلام کردند اما قیمت جوجه از فردای آن روز تا ۳۲ هزار تومان افزایش پیدا کرد که پس از تخلف چند کارخانه جوجه‌کشی اعلام کردیم که اگر گران‌فروشی انجام شد، شرکت متخلف به اندازه ظرفیت تولید جریمه شود. بر همین اساس یکی از این شرکت‌ها ۳۲۴ میلیارد تومان جریمه شد و این راه ادامه دارد. وی عنوان کرد: حدود دو هفته در کشور کمبود مرغ داشتیم که در حال حاضر این مشکل برطرف شده و کمبود مرغ نداریم. سوال من از مرغداران، کشتارکن و کشتارگاه‌ها این است که چه اتفاقی در این مدت کوتاه افتاده که قیمت مرغ ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش داشت؟ این در حالی است که قیمت نهاده سقوط کرده و دستمزدها نیز نهایتا ۲۷ درصد افزایش پیدا کرده است.

«آرمان ملی» بحران صندوق بازنشستگی و افزایش جمعیت بازنشستگان را بررسی می‌کند؛

فروش جزیره‌ها در مدیریت جزیره‌ای اقتصاد

یک کارشناس: اگر در نظام مدیریتی شایسته‌سالاری و به‌گزینی رعایت شود و مدیران شجاع‌تر و اهل اتخاذ تصمیمات اصلاحی بزرگ به کار گرفته شود در صورت توجه به این ضرورت‌ها نیازی به حراج کیش و قشم نیست

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: «به زودی مجبور خواهیم شد کیش، قشم و خوزستان را برای پرداخت حقوق بازنشستگان بفروشیم»؛ این خبری بود که گوش خیلی از افراد مسئول و غیرمسئول را نسبت به بحران موجود حساس کرد، اما برکناری صاحب نظر مسئول پاسخی بود که نسبت به واقعیت این بحران داده شد این در حالی است که کارشناسان معتقدند فقدان منابع مالی صندوق بازنشستگی بحرانی نیست که با آن فاصله چندانی داشته باشیم بلکه استقراض تامین اجتماعی از بانک‌ها برای پرداخت حقوق و مزایای بازنشستگان نشان از عمق بحرانی دارد که خیلی زود تبدیل به ابربحران می‌شود و آنگاه است که شاید واقعاً مجبور به فروش جزیره‌ها در مدیریت جزیره‌ای اقتصاد کشور شویم و تبعات غیرقابل جبران آن برای ما، آئینه عبرتی برای دیگر کشورها شود! صاحب‌نظران معتقدند هنوز برای مقابله با این بحران راهکارهایی وجود دارد که در صورت اقدام می‌توان اندکی امید به پرشدن صندوق از اعتبار بازنشستگی برای جمعیت در حال رشد در آینده نزدیک داشت.

بحران صندوق بازنشستگی

حمید حاج اسماعیلی، کارشناس بازار کار در این خصوص به «آرمان ملی» گفت: ایران در آستانه ابربحران بازنشستگی قرار دارد و نگرانی بابت پرداخت حقوق بازنشستگان هر سال وجود دارد و این امر با توجه به حرکت به سمتِ پیرشدن جمعیت کشور هر سال تشدید می‌شود این درحالی است که با وجود اِشراف مسئولان نسبت به این امر برنامه‌ریزی‌ای تاکنون در این زمینه انجام نمی‌شود و در چند سال اخیر در نهایت تصمیم‌گیری‌ها به مسکن درمانی ختم شده تا با تامین منابعی ناچیز برخی از بدهی‌ها را تامین کنند اما از عوارض اجتماعی –اقتصادی این غافل مانده‌اند.او افزود: اصلاح قوانین، شفافیت در خصوص مشکلات و چالش‌های موجود و... از جمله عواملی است که در صورت اهمال نسبت به آنها حتماً صندوق بازنشستگی ورشکسته خواهد شد و آنگاه است که به راستی دیگر نمی‌توان درمانی برای این معضل جست، هرچند شرایط در حال حاضر هم نامطلوب است اما اظهار نظرهایی مانند جزیره فروشی ناشی از ناپختگی و نابلدی در خصوص بیان واقعیات است البته که چالش‌های موجود در این حوزه به قدری بزرگ هستند که در صورت بی‌توجهی به آن پرداخت حقوق بازنشستگان در سال جاری نیز با مشکل مواجه خواهد شد.

پرداخت حقوق با سهام

حاج اسماعیلی ادامه داد: بنابر آمار اعلام شده در سال جاری تامین اعتبار مورد نیاز صندوق بازنشستگی بالغ بر ۶۰۰ هزار میلیارد تومان اعلام شده که بنا بر رایزنی‌های صورت گرفته حدود ۴۳۰ هزار میلیارد تومان آن از محل واریز بیمه‌ها و ۲۰ تا ۳۰ هزار میلیارد تومان آن نیز از محل شرکت‌های سرمایه‌گذاری مانند شستا تامین می‌شود همچنین بنا بر اظهار دولت حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان دیگر از مجموع رقم موردنیاز این صندوق نیز مقرر شده از محل تامین اعتبارات، واگذاری شرکت‌ها و یا سهام نهایی شود که البته نمی‌توان امیدوار به تحقق آن به شکل نقدینگی بود و بنابراین نمی‌توان برای پرداخت حقوق بازنشستگان روی آن حساب صد درصدی باز کرد. این کارشناس بازار کار اضافه کرد: شکی نیست که امسال نیز مانند سال‌های گذشته دچار کمبود منابع در این خصوص هستیم و دولت ناچار خواهد شد مانند سال‌های گذشته به استقراض از منابع بانکی برای پرداخت حقوق‌ها روی آورد که البته این امر نیز تبعات خود را در اقتصاد کشور برجا خواهد گذاشت. او توضیح داد: کمبود منابع برای پرداخت حقوق‌ها در وزارت کار و سازمان‌های ذیربط در حالی است که اجرای برخی از طرح‌ها مانند توسعه طرح‌های بیمه‌ای مانند بیمه دختران دانشجو و زنان خانه‌دار حاکی از فقدان محاسبات کارشناسی شده دارد و بیانگر تصمیمات عاجلی است که پشتوانه محاسباتی ریاضی ندارد و در نتیجه کشور را در این بخش ابربحران و چالش مواجه می‌سازد از این رو به کارگیری افراد متخصص‌تر و توانمندتر در حوزه برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌ها اولویت نخست کشور برای رهایی از مشکلات و فاصله گرفتن از بحران‌هایی است که به گفته برخی ایران را به سمت جزیره فروشی برای پرداخت حقوق‌ها سوق می‌دهد.

راهکار رهایی از بحران

حاج اسماعیلی، احیای شورای عالی تامین اجتماعی و گماردن مدیران کارآمدتر و فاصله گرفتن از سیاسی شدن این حوزه را راهکاری مناسب دانست و افزود: دولت باید با پشتوانه قانونی اقدام به تصفیه بدهی‌های خود کند و همچنین با اصلاحات پارامتریک نسبت به چابک سازی سازمان‌های خود اقدام جدی ورزد، چراکه افزایش سن و پیرشدن جمعیت هر ساله جمعیت بازنشستگان را افزایش می‌دهد و بحران بازنشستگی و تامین حقوق و مزایای این گروه واقعیتی است که گریزی از آن نیست.

اقدام عاجل برای بحران صندوق‌های بازنشستگی

محمد خوش چهره، کارشناس اقتصادی در این باره معتقد است: فروش خوزستان و صندوق‌های بازنشستگی یکی از خبرهایی بود که بازتاب‌های وسیعی در رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی پیدا کرد همچنین زنگ خطری که سال‌ها قبل توسط اساتید دانشگاه و تحلیلگران به صدا درآمد اما توجهی به آن نشد تا جایی که وضعیت صندوق‌های بازنشستگی امروز بحرانی شده و نزدیک است که این بحران به یک ابربحران جدی بدل شود و حتی اگر تحریم‌ها پایان پیدا کند و ایران پول فروش ۳میلیون بشکه نفتش را برای این منظور اختصاص دهد، باز هم نمی‌توان از بحران بازنشستگی در ایران عبور کرد. او افزود: اگر مسائل با بی‌تفاوتی مواجه شوند و فکری برای آنها نشود، به شکل «معضل» بروز پیدا می‌کنند و معضلات را هم می‌توان با برنامه‌ریزی و تلاش حل کرد اما موضوع زمانی دشوارتر می‌شود که به معضلات هم توجهی نشود و مشکل به لایه‌های عمیق‌تر برود که در این حالت، مشکلات به شکل «بحرانی» ظهور پیدا می‌کنند و حل بحران‌ها اما به مدیریت کارآمد و استراتژیک نیاز دارند تا بتوان فرمول‌های عینی برای عبور از مشکلات ارایه کرد. بحران‌های اجتماعی، بحران‌های زیست محیطی، بحران اشتغال، بحران مسکن و البته بحران صندوق‌های بازنشستگی از این دست امورند که روزی مسائل ساده‌ای بودند اما امروز به بحران‌های جدی بدل شده‌اند. خوش چهره افزود: روزی و روزگاری مساله کمبود مسکن در ایران به شکلی بود که با کمی برنامه‌ریزی و تلاش و سرمایه‌گذاری می‌شد آن را حل و فصل کرد اما اینقدر در برابر این مساله و کمبود، بی‌تفاوتی شد که مشکل مسکن امروز، به شکل یک بحران و ابربحران نمایان شده است و اینجاست که دیگر عبور از چالش‌ها به سادگی امکان‌پذیر نیست.

واکاوی دلیل بحرانی شدن صندوق بازنشستگی

خوش چهره اضافه کرد: هر عاملی که منجر به کاهش درآمد صندوق‌های بازنشستگی شود در صورت عدم مدیریت صحیح می‌تواند ایجادکننده بحران باشد همچنین عواملی چون افزایش رشد جمعیت کشور، رشد نامطلوب اقتصادی، اتکای عمده به درآمدهای نفتی، کاهش تولید و افزایش نرخ بیکاری، عدم پرداخت به موقع تعهدات دولت به صندوق‌های بازنشستگی، ضعف سیستم مدیریتی صندوق‌ها، تعدد قوانین، تحریم نظام اقتصادی کشور و عدم تمرکز کلان مدیریتی از عوامل کیفی در نابسامانی‌های صندوق‌های بازنشستگی است. او ادامه داد: سن بازنشستگی، تعداد افراد تحت پوشش بیمه شده اصلی، فرمول محاسبه مستمری بازنشستگی، تعداد سال‌های بیمه‌پردازی نیز از جمله عوامل کمی محسوب می‌شود که در صورت وقوع هر نوع نابسامانی در صندوق‌ها، بیش از نیمی از جمعیت کشور که حدود ۵۲ درصد کل جمعیت را شامل می‌شود و درگیر این بحران خواهند بود و سوال اصلی نیز این است که راهکار پیشگیری از بحران‌های ناشی از وضعیت صندوق‌های بازنشستگی با تاکید بر سازمان تامین اجتماعی چه خواهد بود؟ موضوعاتی چون اصلاحات پارامتریک، اصلاحات سیستمی، اصلاحات ساختاری، اصلاحات اجرایی، اداری و مدیریتی به عنوان مهم‌ترین ضرورت اصلاحی اشاره شده است و برای این منظور برقراری حکمرانی مطلوب در صندوق‌ها، شکل‌گیری اراده ملی برای انجام اصلاحات، ثبات مدیریت حرفه‌ای صندوق‌ها، شایسته‌سالاری، تخصص‌گرایی و به‌گزینی، بهبود مدیریت ذخایر مستمری‌ها، تقویت و پایدارسازی منابع مالی بیمه‌های پایه به عنوان مهم‌ترین پیشنهادها ارائه شده است. این کارشناس بیان کرد: در گام اول بایستی کارآمدی را ارتقا و بهره‌وری را در سازمان تامین اجتماعی بالا برد و بعد به دنبال اصلاحات سیستمی و ساختاری رفت تا مادامی که چنین نشود هر قدر هم هزینه و مصرف سازمان را از طریق اصلاحات پارامتریک کاهش دهیم باز هم به دلیل سوءمدیریت نتایج این اصلاحات نمی‌تواند در بلندمدت چالش اصلی سازمان تامین اجتماعی و صندوق‌های بازنشستگی را حل کند. اصلی‌ترین و اولویت‌دارترین گزاره در این اصلاحات، اصلاحات مدیریتی – اجرایی است و مهم‌ترین راهبرد داشتن مدیران شجاع، متخصص و شایسته و دارای تفکرات راهبردی است. او گفت: اگر در نظام مدیریتی شایسته‌سالاری و به گزینی رعایت شود و مدیران شجاع‌تر و اهل اتخاذ تصمیمات اصلاحی بزرگ به گار گرفته شود در صورت توجه به این ضرورت‌ها نیازی نیست به کیش و قشم چوب حراج بزنیم

اظهارات وزیر راه درمورد ساخت کریدور رشت – آستارا

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر تکمیل کریدور بین‌المللی شمال- جنوب گفت: رشت –آستارا یکی از پروژه‌های اولویت‌دار ما بوده و فرایند احداث آن آغاز شده و در حال نهایی کردن آن تا سه سال آتی هستیم. مهرداد بذرپاش روز گذشته به دعوت رسمی وزیر انرژی و زیرساخت امارات متحده عربی به‌عنوان رئیس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی در کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه ۲۰۲۳ در ابوظبی حضور یافت و اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران دارای تجربیات و دانش بالایی در حوزه طراحی و ساخت پروژه‌های ریلی، بخش ناوگان و علائم ارتباطات است که صدور خدمات فنی و مهندسی و مشارکت شرکت‌های ایرانی در ساخت پروژه‌های ریلی کشورهای منطقه از موارد همکاری می‌تواند باشد. وی با بیان اینکه پروژه‌های بزرگی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل ریلی در ایران برای تکمیل زنجیره حمل‌ونقل در حال اجرا است، گفت: گسترش ارتباطات با همسایگان از برنامه‌های اولویت‌دار دولت جمهوری اسلامی ایران است، به‌طوری که در بخش حمل‌ونقل ریلی، خوشبختانه در ماه جاری میلادی توافقات خوبی با شرکت‌های راه‌آهن کشورها انجام شد که کشورهای منطقه باید به‌عنوان فرصتی استراتژیک به آن بنگرند. وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: اخیراً روابط میان ایران و عربستان شکل جدیدی به خود گرفته است که نویدبخش توسعه مبادلات در آینده می‌تواند باشد.

همکاری در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی از دبی به سمت بندرعباس

بذرپاش که با حضور در ابوظبی با وزرای حمل و نقل کشورهای منطقه دیدار خواهد کرد، ادامه داد: ما با کشور امارات نیز از گذشته ارتباطات زیادی در حوزه حمل‌ونقل دریایی داشتیم و هم‌اکنون نیز این ارتباطات برقرار است؛ اما ظرفیت‌های بیشتری برای همکاری در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی به‌ویژه برای حمل کالاها از دبی به سمت بندرعباس و سپس به سمت روسیه و کشورهای آسیانه میانه از مسیر ایران با حمل‌ونقل ریلی وجود دارد و ما آماده همکاری و مساعدت با شرکت‌های کشتیرانی، لجستیک و فورواردری برای این امر مهم هستیم. وی به‌عنوان رئیس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و امارات در جمع وزرا و مهمانان حاضر در کنفرانس راه‌آهن گفت: کریدور بین‌المللی شمال- جنوب می‌تواند در آینده سهم بالایی از حمل‌ونقل بین‌المللی میان روسیه و کشورهای CIS با هند، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و اروپا را به خود اختصاص دهد و در حال حاضر در شاخه شرقی از طریق مرزهای سرخس و اینچه‌برون و در شاخه میانی از طریق بندر امیرآباد برقرار است. وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: در شاخه غربی دریای خزر نیز حلقه مفقوده رشت – آستارا در داخل ایران به‌طول ۱۶۴ کیلومتر است که یکی از پروژه‌های اولویت‌دار ما بوده و فرایند احداث آن آغاز شده و در حال نهایی کردن آن تا سه سال آتی هستیم.

آسان‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد جهانی

بذرپاش اظهار کرد: بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران که در بخش شمالی دریای عمان واقع شده، در آینده نقش مهمی را در حمل و نقل و ترانزیت کالا از هند به افغانستان و کشورهای آسیای میانه و همچنین اروپا از طریق اتصال به شبکه ریلی ایران از طریق راه‌آهن چابهار- زاهدان ایفا خواهد کرد. این مسیر ریلی، در حقیقت، آسان‌ترین و سهل‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق بندر چابهار خواهد بود. وی ادامه داد: در این راستا، راه‌آهن خاش –زاهدان به‌طول ۱۵۷ کیلومتر که بخشی از این پروژه است، افتتاح شد، کل مسیر ریلی چابهار- زاهدان بیش از ۶۰ درصد پیشرفت دارد و روند تکمیل آن در حال انجام است. وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: کریدورهای بین‌المللی ریلی مختلفی از ایران عبور می‌کنند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال - جنوب، کریدور ریلی قزاقستان - ترکمنستان -ایران، کریدور ریلی اسلام‌آباد - تهران - استانبول، شاخه جنوبی راه ابریشم یعنی کریدور ریلی چین به ایران و ترکیه و اروپا، کریدور آلماتی - بندرعباس و آلماتی - تهران - استانبول اشاره کرد. بذرپاش افزود: بخش حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر کشوری است که می‌توان آن را به‌عنوان شاخصی از میزان توسعه‌یافتگی، پیشرفت و پویایی اقتصاد یک کشور قلمداد کرد. در این میان حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی را در توسعه اقتصادی و اجتماعی هر کشوری ایفا می‌کند و یکی از عوامل مهم در نیل به توسعه پایدار به شمار می‌رود.

ایران مسیر ترانزیتی مهم و پل ارتباطی اتصال آسیا به اروپا

وی بیان کرد: با در نظر گرفتن موقعیت حساس جغرافیایی و استراتژیک ایران در منطقه و ارتباط آن با آب‌های آزاد بین‌المللی از طریق خلیج فارس و دریای عمان و نظر به وجود زیرساخت‌های موجود شبکه ریلی در اتصال به همسایگان و برخی بنادر مهم، هم اکنون جمهوری اسلامی ایران که به نوعی در مرکزیت بزرگ‌ترین پهنه خشکی دنیا قرار دارد، به عنوان یک مسیر ترانزیتی مهم و پل ارتباطی در اتصال آسیا به اروپا به حساب می‌آید. وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: توسعه و عملیاتی‌سازی کریدورهای بین‌المللی ریلی که از ایران می‌گذرند از جمله برنامه‌های اولویت‌دار دولت جمهوری اسلامی ایران بوده و در این بین گسترش ارتباطات با کشورهای همسایه از سیاست‌های اصولی جمهوری اسلامی ایران و به‌ویژه مورد تاکید رئیس‌جمهور محترم کشور ایران است. به گزارش ایسنا، وی در پایان اظهار امیدواری کرد که کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه آغازی بر گسترش همکاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل ریلی و ترکیبی بین کشورهای حاضر باشد و نتایج خوب و پرباری را برای همه شرکت‌کنندگان و نیز برگزارکنندگان این نمایشگاه آرزو کرد. کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه از ۲۵ تا ۲۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ در شهر ابوظبی کشور امارات متحده عربی برپا شده که بزرگ‌ترین کنفرانس راه‌آهن در خاورمیانه و شمال آفریقا است. کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه شرکت‌های راه‌آهن و وزارتخانه‌های حمل ونقل را گرد هم می‌آورد تا خدمات مورد نیاز خود در حوزه تجهیزات و ساخت شبکه ریلی در خاورمیانه مورد بررسی قرار دهند.

ذره بین

قیمت بنزین در سال ۱۴۰۲

طبق اعلام شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، اخبار مربوط به بنزین در کشور همواره با حساسیتی بسیار بالاتر از دیگر مسائل از سوی جامعه و افکار عمومی دنبال می‌شود. تا آن‌جا که حتی هر شایعه‌ای که در فضای مجازی منتشر می‌شود تا چند روز واکنش‌های بسیاری را ایجاد می‌کند، از همین‌رو هر تصمیمی که در این زمینه گرفته می‌شود، چه مربوط به کارت سوخت باشد یا استاندارد بنزین، به شایعه گرانی این سوخت در فضای مجازی می‌انجامد. شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی اعلام کرد، برخی رسانه‌ها برای جا نماندن از بازار داغ شایعات بنزینی، هر روز بر طبل این شایعات به بهانه تایید و تکذیب می‌کوبند و این در حالی است که دولت همواره تاکید کرده که قیمت بنزین در سال ۱۴۰۲ افزایش نخواهد داشت البته شایعات بنزینی تنها مربوط به قیمت نیست و هر بار که افزایش قیمت بنزین تکذیب شده بلافاصله سر و کله اخبار مربوط به کیفیت بنزین پیدا می‌شود. آن گونه که علی‌اکبر نژادعلی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی نیز بر آن تاکید کرده و می‌گوید، تامین نیاز سوخت کشور اولویت اصلی است و با توجه به میانگین مصرف بالای ۱۱۰ میلیون بشکه در روز در کشور، امکان صادرات این سوخت وجود ندارد. پیش از این نیز اعلام شده بود که مدت‌هاست که ایران صادرات بنزین را نه‌تنها به ونزوئلا بلکه به هیچ‌کجا ندارد، زیرا در روزهایی مصرف بنزین بسیار بالاتر از تولید بوده و حتی در این روزها برای تامین بنزین از ذخایر کشور استفاده کرده‌ایم البته ایران برای توسعه پالایشگاه‌های فراسرزمینی، بازسازی پالایشگاه‌های ونزوئلا را در دستور کار داشته و حتی با بازسازی این پالایشگاه‌ها، صادرات نفت و میعانات گازی به این کشور از سوی ایران در جریان است که در این پالایشگاه‌ها، سوخت موردنیاز این کشور تولید می‌شود. بنابراین اگر مشکلی در سوخت ونزوئلا وجود دارد، ربطی به بنزین ایرانی ندارد، زیرا ایران اکنون، بنزینی به این کشور صادر نمی‌کند. درباره اتهام پایین بودن کیفیت بنزین صادراتی موضوعات دیگری نیز مطرح می‌شود که از آن جمله می‌توان به بازگشت یک محموله صادراتی بنزین به افغانستان، به بهانه کیفیت پایین اشاره کرد که سال گذشته مطرح شد. موضوعی که بعدا مشخص شد این محموله اصلا ایرانی نبوده و تنها از مسیر ایران به افغانستان ترانزیت شده است. بنزین مصرف داخلی هم به طور عمومی کیفیت یورو ۴ دارد و مناسب است، اما با توجه به مصرف بالای بنزین در کشور، مقداری از آن هم بنزین با اکتان پایین‌تری است که مشکلی از لحاظ کارکرد خودرو ایجاد نمی‌کند و با استاندارد ملی انطباق دارد؛ با این حال پالایشگاه‌های ایران روزانه توان تولید ۷۵ میلیون لیتر بنزین با کیفیت یورو ۴ و ۵ را دارند که نشان می‌دهد ظرفیت تولید بنزین با این استاندارد در کشور حدود ۷۰ درصد از کل ظرفیت است. بنابراین برخی ادعاها مبنی بر اینکه تنها ۳۸ درصد از بنزین تولیدی در کشور استاندارد است، درست نیست. آمارهای تولید در ۱۰ پالایشگاه کشور در کنار نمونه‌گیری‌هایی که از بنزین تولیدی و توزیعی در کشور از سوی سازمان استاندارد و سازمان محیط زیست می‌شود، نیز این ادعا را تکذیب می‌کند همچنین در پالایشگاه‌های کشور، طرح‌های بهینه‌سازی و کیفی‌سازی فرآورده‌های نفتی در حال اجراست که در تازه‌ترین مورد، در آخرین روز سال ۱۴۰۱، طرح توسعه پالایشگاه آبادان از سوی رئیس‌جمهوری به بهره‌برداری رسید که افزون بر ارتقای کیفیت تولید بنزین، حجم تولید را نیز افزایش داده است و کمک کرد تا در ایام نوروز که رکورد مصرف بنزین چند بار شکسته شد، مشکلی در تامین این سوخت در هیچ نقطه‌ای از کشور ایجاد نشود. در حالی که موضوع کیفیت بنزین یکی از مواردی که شایعات فراوانی حول و حوش آن مطرح می‌شود، اما اصلی‌ترین شایعه در حوزه بنزین مربوط به شایعه گرانی آن است. تا آن جا که در برخی از روزها، چند روزنامه به طور همزمان تیتر یک خود را به گرانی بنزین و شایعات مربوط به آن اختصاص می‌دهند. این شایعات یک بار همزمان با تصویب قانون بودجه مطرح می‌شود، بار دیگر به بهانه ورود به سال جدید بر سر زبان‌ها می‌افتد. گاهی صحبت درباره مصرف بالای بنزین و لزوم توجه به بهینه‌سازی مصرف بهانه‌ای برای داغ شدن تنور شایعه گرانی بنزین می‌شود و در آخرین مورد نیز ساماندهی کارت سوخت جایگاهداران گرانی بنزین را به سرخط خبرها باز می‌گرداند. این در شرایطی است که دولت سیزدهم همواره اعلام کرده است که افزایش قیمت بنزین در دستور کار نیست و حتی تاکید شده که بر اساس قانون بودجه سال ۱۴۰۲، قیمت بنزین تغییر نخواهد کرد، البته در قانون بودجه امسال تاکید شده که باید تا پایان ۶ ماهه نخست امسال، استفاده از کارت سوخت شخصی به ۹۰ درصد برسد و در همین باره دولت پس از پایان تعطیلات نوروز، ساماندهی کارت سوخت جایگاهداران را با هدف نظارت بر مصرف و کاهش قاچاق سوخت در کنار اجرای طرح کدینگ در استان‌های مرزی مانند استان سیستان و بلوچستان به اجرا درآورد البته همزمان با اجرای این طرح تاکید شد که کارت جایگاه‌ها به طور کامل جمع نمی‌شود و در هر جایگاه با توجه به نیاز تعدادی کارت باقی خواهد ماند.