آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هفتم
شماره ۱۸۶۰
چهارشنبه
۱۴۰۳•۰۴•۰۶
۱۹ ذی‌الحجه ۱۴۴۵/ ۲۶ ژوئن ۲۰۲۴

اخبار

## فروش طلای دست دوم ممنوع شد

رئیس کمیسیون تخصصی اتاق اصناف ایران از حذف کد آیسیک فروش طلای مستعمل از سامانه نوین اصناف و ممنوعیت فروش آن در طلافروشی‌ها خبر داد. کیومرث امیریان، رئیس کمیسیون تخصصی طلا و جواهر اتاق اصناف ایران اظهار کرد: پس از مطرح شدن موضوع فروش طلای دست دوم و مستهلک در این کمیسیون تخصصی و پیگیری مجدانه موضوع از طریق مکاتبات و جلسات مستمر با وزارت صمت، اداره استاندارد، درخواست کمیسیون تخصصی طلا و جواهر اتاق مبنی بر حذف کد آیسیک فروش طلای مستعمل از سامانه نوین اصناف به انجام رسید. وی افزود: با توجه به اهمیت موضوع حمایت از تولید کنندگان و همچنین حمایت از مردم و خریداران برای جلوگیری از خرید طلاهای فاقد استاندارد، خوشبختانه این موضوع به انجام رسید و بدین ترتیب هیچ واحد صنفی اجازه فروش طلای دست دوم ندارد. امیریان تصریح کرد: اتحادیه‌های سراسر کشور می‌توانند با اطلاع‌رسانی و ارسال اخطاریه لازم به واحدهای صنفی تحت پوشش خود و مشخص کردن یک ضرب‌الاجل یک ماهه، نسبت به اعمال ماده ۲۷ و ۲۸ قانون نظام صنفی برای پلمب و یا ابطال پروانه کسب واحدهای صنفی متخلفی که اقدام به فروش طلای دست دوم بدون استاندارد می‌کنند، اقدام کنند.

## جزئیات وام‌های بانکی اعلام شد

بررسی جزئیات تسهیلات پرداختی بانک‌ها طی ۲ ماهه امسال نشان می‌دهد که در بخش قرض‌الحسنه، بیشترین تسهیلات مربوط به تسهیلات «قرض‌الحسنه ضروری» است با رقم ۵۰ هزار میلیارد تومان است. بانک مرکزی تسهیلات پرداختی به تفکیک بخش‌های اقتصادی و هدف از دریافت طی ۲ ماهه ابتدای سال ۱۴۰۳ را منتشر کرد. در تمامی تسهیلات بانکی، رتبه نخست متعلق به تسهیلات «سرمایه در گردش» است. این رقم در دو ماه ابتدایی امسال، ۴۳۹ هزار میلیارد تومان بوده که بخش صنعت و معدن با دریافت ۱۸۷ هزار میلیارد تومان در این دو ماه، بیشترین استفاده کننده از تسهیلات سرمایه در گردش بوده و بخش خدمات با ۱۶۶ هزار میلیارد تومان و بخش بازرگانی با ۵۸ هزار میلیارد تومان در رده‌های بعدی قرار گرفته‌اند. رتبه دوم در اهداف، تسهیلات «ایجاد» است که در فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۳، ۹۸.۶ هزار میلیارد تومان به آن اختصاص پیدا کرده است. اما در تسهیلات قرض‌الحسنه، بیشترین تسهیلات مربوط به تسهیلات «قرض‌الحسنه ضروری» است که ۵۰ هزار میلیارد تومان در این دو ماه به این بخش تخصیص یافته است. موضوع قابل توجه آنجاست که تسهیلات «قرض‌الحسنه ازدواج» تنها ۱.۷ درصد و تسهیلات «قرض‌الحسنه فرزندآوری» نیز ۰.۴ درصد از کل تسهیلات را به خود اختصاص داده است.

## واردات بخشی از کالاهای آی‌تی ممنوع شد

رئیس اتحادیه فناوران رایانه تهران از ممنوعیت ورود بخشی از کالاهای آی‌تی خبر داد. محمدرضا فرجی تهرانی، از ممنوعیت واردات بخشی از کالاهای آی‌تی به کشور خبر داد و گفت: ممنوعیت واردات کالاهای آی‌تی باعث سردرگمی مردم و افزایش نارضایتی واردات‌کنندگان شده، چراکه برخی از واردکنندگان به سازمان‌های دولتی کالای مربوطه را فروختند و باید به تعهدات‌شان عمل کنند. به گفته نایب رئیس اتاق اصناف تهران، اعمال این نوع ممنوعیت‌ها از سوی وزارت صمت، بازار را دچار التهاب می‌کند. وی افزود: پیش از این هم برخی بخشنامه‌ها از سوی وزارت صمت و اقتصاد به اشتباه صادر می‌شد و با دوندگی‌ها و نامه‌نگاری‌هایی که با مدیران این وزارتخانه‌ها داشتیم برخی از این اشتباهات اصلاح می‌شد. فرجی تهرانی درباره انتظارات از دولت بعد نیز گفت: از چهاردهمین رئیس جمهور انتظار می‌رود در انتخابات وزرای صنعت، معدن و تجارت و وزارت اقتصاد دقت کافی داشته باشند، چراکه ممکن است از نگاه تجار و بازرگانان ۹۵ درصد مدیران مربوطه در این وزارت خانه عملکرد مطلوبی داشته باشند، اما حتی اگر پنج درصد از این مدیران نسبت به امور نابلد باشند و کارآمدی چندانی نداشته باشند همین افراد در سیستم وزارتخانه‌ها خلل ایجاد کرده و به تنهایی عملکرد کل سیستم و دیگر مدیران را زیر سوال می‌برند.

## استعلامات بخش کشاورزی کاهش یافت

رئیس سازمان نظام مهندسی کشاورزی و منابع طبیعی کشور گفت: در صدور مجوزهای متقاضیان، طبق قانون نظام جامع دامپروری حدود ۱۱ استعلام را اخذ می‌کردیم که با حذف استعلامات غیرضروری به ۵ مورد کاهش یافت. حجت علی‌محمدی، رئیس سازمان نظام مهندسی کشاورزی و منابع طبیعی کشور درباره عملکرد سازمان در صدور مجوزها، گفت: عملکرد سازمان در بخش صدور مجوزها با توجه به اینکه تکلیفی است به دوش این سازمان، در صدور مجوزها، کاهش تعدد استعلامات و کاهش زمان‌بری صدور مجوزها محقق شد. وی افزود: یکی از توقعات ما از دستگاه‌های اجرایی که دستورالعمل‌ها را ابلاغ می‌کنند به سازمان نظام مهندسی کشاورزی و منابع طبیعی و مجری سیاست‌ها هستیم بازنگری در دستورالعمل‌های فرایند صدور مجوزها بود که معاونت‌های تخصصی وزارت جهاد کشاورزی در آینده به این موضوع مهم می‌پردازند. علی‌محمدی درباره کاهش استعلامات و نفع آن برای متقاضیان، اضافه کرد: در صدور مجوزها قبلاً طبق قانون نظام جامع دامپروری حدود ۱۱ استعلام را اخذ می‌کردیم که مجوز متقاضی را صادر کنیم ولی در حال حاضر به ۵ استعلام رسیده و استعلام‌های غیرضروری و تکراری را حذف کردیم، چون به عنوان یک دستگاه استعلام گیرنده زمانی که می‌خواستیم مجوزی را صادر بکنیم دستگاه‌های دیگر مثل امور اراضی، محیط زیست و سازمان همیاری آنها هم استعلام‌های تکراری را اخذ می‌کردند که روند کار را طولانی و سخت می‌کرد که این موضوع حل شد. رئیس سازمان نظام مهندسی کشاورزی و منابع طبیعی کشور ادامه داد: در صدور مجوزها علاوه بر اینکه زمان‌بری کم شده، اما بحث فواصل بهداشتی است که سازمان دامپزشکی و سازمان نظام مهندسی انعطاف نشان دادند هم موضوع ایمنی و امنیت تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران بخش کشاورزی است و از طرفی هم علاقه داریم که سرمایه‌گذاران به این بخش مراجعه کنند و این در صدور مجوزها مانع نشود، چون دروازه ورودی هر سرمایه‌گذاری، صدور مجوز است اگر این اتفاق بیفتد کمک می‌کند که فرایند صدور مجوزها را تسهیل کنیم و در سرمایه‌گذاری هم اتفاقات خوبی رقم بخورد.

«آرمان ملی» درباره ناترازی واردات خودروهای برقی و زیرساخت‌ها در کشور گزارش می‌دهد

# خودروهای برقی در جاده وعده‌ها

### خودروی برقی، ویژه سازی برای ثروتمندان

**آرمان ملی-صدیقه بهزادپور:** خودرو برقی یکی از فرصت‌هایی به شمار می‌آید که در صورت اجرای آن به صورت کامل و بهینه می‌توان به تحقق اهداف پنهان در این طرح امیدوار بود، اما کارشناسان معتقدند؛ ورود خودرو برقی به بازار در حالی که هنوز زیرساخت مناسبی برای خرید، شارژ، تامین قطعات، تعمیر و... وجود ندارد، فقط فرصتی برای نمایش قدرتی توخالی این صنعت تلقی می‌شود که فقط در حوزه تبلیغات قابل بررسی است. به گفته صاحب‌نظران، توسعه خودروهای برقی نیازمند فرهنگسازی، متعادل سازی قیمت خودرو به منظور همگانی شدن جهت تحقق اهداف مطلوب آن چون؛ کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف بنزین و... است. رویکردی که با توجه به شرایط کنونی فرصت اجرا پیدا نمی‌کند.

**برای خودروی برقی به جز حرف زدن کاری نکردیم**

بابک صدرایی کارشناس خودرو در این باره به «آرمان ملی» گفت: در حال حاضر به جز حرف زدن و وعده وعید دادن هیچ زیرساختی ایجاد نشده است، قطعا ایجاد زیرساخت‌ها فقط کار یک سازمان و نهاد نیست و نیاز به همکاری وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلفی دارد که تا الان پیشرفت خوبی حاصل نیامده است، چراکه استفاده و همه‌گیر شدن استفاده از خودروهای برقی پروسه‌ای است که نیاز به این دارد تا در تولید و هم توزیع برق دارای ظرفیت‌های مناسبی باشیم، این درحالی است که ایران تقریبا در تمام فصول با کمبود برق مواجه است و در زمستان‌ها مجبور به سوزاندن مازوت و در تابستان‌ها هم مجبور به قطع برق و سهمیه بندی برق صنایع هستیم. از سوی دیگر هنوز برای راه‌اندازی و ایجاد جایگاه‌های شارژ خودروهای برقی در سطح کشور اقدامی صورت نگرفته است و چنانچه قصد شارژ خودروها در خانه‌ها را نیز داشته باشیم، نیاز به تغییراتی در نحوه توزیع برق به خانه‌ها و ایجاد کابل‌های مخصوص است که قابلیت محاسبه قیمت برق برای کاربران خودروهای برقی به شکل جداگانه داشته باشد، اما هنوز این زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی‌ها تاکنون صورت نگرفته است و از این رو به نظر می‌رسد خودرو برقی بیشتر جنبه‌ای روانی -تبلیغاتی برای فرار از مشکلات خودروهای بنزینی و نمایشی برای این باشد که اعلام کنیم ایران هم در مسیر استفاده از خودروهای برقی همانند دیگر کشورها حرکت می‌کند، اما هیچ پشتوانه عملی تاکنون در این زمینه صورت نگرفته است، اما امیدواریم که در آینده عزمی جزم شود و اتفاقی رخ دهد که زیرساخت‌ها و پشتیبانی‌های لازم در این زمینه عملیاتی شود.

**هدر رفت سرمایه‌ها برای طرحی بدون پشتوانه**

او افزود: استفاده از خودروهای برقی در هر کشوری به این سادگی که گمان می‌شود نیست و اجرای آن فقط با تصمیم ساده برای واردات مثلاً ۱۰ هزار خودرو در مرحله نخست و افزایش آن در مراحل بعد به ۲۰ یا ۳۰ هزار خودرو و ایجاد تدریجی ایستگاه‌های شارژ خودرو و... نیست، بدیهی است اجرای این پروژه بدون مدیریت مناسب و ایجاد زیرساخت‌های مرتبط قطعا با شکست مواجه می‌شود و آن میزان سرمایه‌ای که برای اجرای آن در مراحل ابتدایی در نظر گرفته می‌شود نیز به هدر خواهد رفت. این کارشناس خودرو اضافه کرد: برقی کردن خودروها با توجه به چالش‌هایی که در تامین و توزیع برق در ایران وجود دارد و از سوی دیگر با توجه به ارزان بودن نسبی بنزین در مقایسه با برق و مشکلات جانبی استفاده از خودروهای برقی، مزیتی برای کاربران ایجاد نمی‌کند و کمتر کسی ترجیح می‌دهد در شرایط کنونی از خودروهای برقی در مقایسه با خودروهای بنزینی استفاده کند، مگر اینکه دولت مشوق‌هایی برای اجرای این پروژه به کاربران ارائه دهد و از سوی دیگر زیرساخت‌های استفاده از این خودرو را به شکل مطلوب مهیا سازد.

**فرصتی برای ثروتمندان**

صدرایی توضیح داد: احتمالاً برخی از افراد که علاقه مند به تکنولوژی جدید هستند، مشتریان این طرح خواستار خرید خودروی برقی بدون توجه به مشکلات آن هستند که گاهی با استفاده از آن به شکل تفریحی، پاسخی به خواسته دل خود نیز بدهند، اما تعمیم این خودروها در سطح کلان در کشور هنوز امکان پذیر نیست و زمانی می‌توان امیدوار به عمومی شدن استفاده از خودروهای برقی امیدوار بود که بتوان به هر طریقی وارد یا تولید کرد تا بتوان با حذف قید لاکچری بودن آن شرایط خرید و توزیع و استفاده از آن را تسریع و تسهیل کرد تا جایگزین مناسبی برای خودروهای بنزینی در دراز مدت باشد. بابک صدرایی گفت: «طرح موضوع خودروهای برقی در کشور ما بیشتر حالت تبلیغاتی دارد. متاسفانه برخی محاسباتی را انجام می‌دهند، بدون آنکه زیرساخت‌های کشور را مدنظر قرار دهند. طبیعتا این داستان زیبایی است که خودرو برقی وارد کنیم و اگر خودرو برقی وارد کنیم در مصرف‌بنزین صرفه جویی می‌شود. اما پرسش من از این افراد این است که در کشوری که بنزین به قیمت لیتری ۱۵۰۰ الی ۳ هزار تومان فروخته می‌شود، چه مشوق‌هایی برای استفاده از خودرو برقی داریم و اصلا چه زیرساخت‌هایی برای استفاده از خودروهای برقی در کشور اندیشیده شده است.

**ناترازی انرژی و امید به خودروهای برقی**

ابوالفضل خلخالی، کارشناس حوزه خودرو نیز به تشریح دلایل نیاز ایران برای حرکت به سمت استفاده از خودرو برقی پرداخت و گفت: با توجه به بحرانی که در مصرف سوخت و ناترازی انرژی در کشور وجود دارد، راهی غیر از توسعه استفاده از خودروهای برقی و جایگزین کردن آن‌ها با خودروهای بنزینی نداریم. حال این برقی‌سازی چه شامل برقی شدن کامل خودروها باشد چه واردات و تولید خودروهای ترکیبی مانند برقی- هیدروژنی و یا غیره، فرقی نمی‌کند. باید این تغییر و تحولات به زودی انجام شده و به سمت گسترش استفاده از خودروهای برقی در کشور حرکت کنیم. وی ادامه داد: در رابطه با زیرساخت استفاده از خودروهای برقی، شبهات زیادی وجود دارد که باید به بررسی هر یک پرداخت؛ نخست آنکه شبکه برقی در کشور ما، گسترده و سراسریست و از نظر توزیع برق در نقاط مختلف ایران در شرایط خوبی قرار داریم. اگر قصد داشتیم تا سراغ ماشین‌های هیبریدی یا توسعه استفاده از سوخت CNG برای وسایل نقلیه برویم، باید تا زیرساخت‌های عمومی آن را فراهم کنیم، اما برای خودروها برقی، در مضیقه چندانی قرار نداریم. با کمی مدیریت و سامان دهی بسترها و ایستگاه‌های برق‌رسانی می‌توانیم به مسأله شارژ ماشین‌های برقی در آینده‌ای نزدیک پاسخ دهیم. این کارشناس حوزه خودرو در ادامه صحبت‌های خود، به میزان مصرف خودروهای برقی اشاره کرد و گفت: برخی تصور می‌کنند که برای تامین سوخت خودروهای برقی، نیاز به مصرف زیادی داریم در حالی که شاید چنین نباشد. برای تامین یک خودروی سواری، یک ایستگاه شصت کیلوواتی برق، کفایت می‌کند. این رقم برای اتوبوس، به سیصد کیلووات می‌رسد. اگر بخواهیم این رقم را در مقام قیاس با مصارف عمومی امروز قرار دهیم، باید بگوییم مصرف یک شبانه روز کولرگازی در ۱۰ خانه مسکونی، با این اعداد برابری می‌کند. پس نیاز نیست تا درباره ایستگاه‌های تامین برق خودروهای برقی، اغراق کنیم.

**راهکار تسریع و تسهیل استفاده از خودروهای برقی**

وی ادامه داد: یکی از راهکارهایی که می‌توان توسط آن، نیاز برقی خودروها را تامین و با سرعت بالایی زیرساخت استفاده از این خودروها را مهیا کرد، ایجاد ایستگاه‌های برقیست که شارژهای شبانه دارند و در زمان پیک مصرف انرژی، فعالیت محدود دارند. راهکار بعدی، آن است که خود ایستگاه‌های شارژ برق خودروها، مجهز به تجهیزاتی برای تامین و تولید برق توسط انرژی‌های پاک باشند. به عنوان مثال ایستگاه‌ها، پنل‌های خورشیدی داشته و از این طریق بخش زیادی از برق مورد نیاز خود را تولید کنند. در چنین شرایطی، احتیاج به سوخت‌های فسیلی یا افزایش تولید برق توسط دولت نخواهد بود.

## علت افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به حکم دیوان عدالت اداری درباره آزادسازی نرخ بلیت هواپیما، تصریح کرد: سالانه ۲۵۰ هزار میلیارد ریال هزینه یارانه سوخت ۶۰۰ تومانی هواپیما داده می‌شود که پروازهای خارجی ایرلاین‌ها که مشمول نرخ‌گذاری نبوده با همین سوخت یارانه‌ای انجام می‌شود و علاوه بر این، ارز نیمایی و سایر یارانه‌ها نیز داده می‌شود اما در نرخ‌گذاری، دیوان عالی عدالت اداری رأی به آزادسازی داد.

سید کمال هادیانفر در خصوص افزایش نرخ بلیت پروازهای داخلی در روزهای اخیر گفت: دولت چه در قالب شورای عالی هواپیمایی کشوری یا ستاد تنظیم بازار یا شورای عالی هماهنگی ترابری هیچ مصوبه‌ای مبنی بر افزایش قیمت بلیت هواپیما نداشته است. با این حال برخی شرکت‌های هواپیمایی به واسطه رأی صادره آذرماه ۱۴۰۲ دیوان عدالت اداری که کلیه اختیارات دولت را از نرخ‌گذاری و کنترل قیمت بلیت هواپیما سلب می‌کند، اقدام به افزایش قیمت بلیت‌ها کرده‌اند.

وی در ادامه توضیح داد: پیش از صدور رأی مذکور در آذرماه ۱۴۰۲، تلاش شد بر اساس سازوکاری که سود معقول شرکت‌های هواپیمایی با توجه به شرایط معیشتی و اقتصادی عموم مردم، که دسترسی عادلانه به شیوه حمل‌ونقل هوایی از حقوق مسلم آن‌هاست محقق شود. هادیانفر اضافه کرد: در این راستا پس از طرح شکایت شرکت‌های هواپیمایی به دیوان و صدور حکم مذکور، وزارت راه و شهرسازی بلافاصله طی نامه‌ای به دیوان عدالت اداری، خواستار اعمال ماده ۹۱ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری شد، تا از این روزنه قانونی، بر اساس تفسیر حقوقی و ادله این وزارتخانه، رأی مذکور مغایر با قانون شناخته و ملغی شود. بر این اساس، رئیس دیوان، رأی مذکور را تا اطلاع ثانوی متوقف کرد. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: این حکم متوقف شد تا پس از برگزاری جلسات کارشناسی، مجدداً رأی اعلام شود و در این فاصله زمانی، علاوه بر مذاکراتی که با شرکت‌های هواپیمایی ادامه داشت، تلاش شد تا از افزایش قیمت‌ها به‌ویژه در ایام پرتقاضای سفرهای نوروزی جلوگیری شود که خوشبختانه این اتفاق افتاد. با این وجود در ۲۶ خردادماه سال جاری دیوان عدالت در رد درخواست این وزارتخانه، رأی مذکور را لازم‌الاجرا اعلام کرد و همین مسأله موجب افزایش نرخ برخی پروازهای داخلی شد.

وی همچنین در خصوص نحوه نرخ‌گذاری بلیت هواپیما پیش از این توضیح داد: مراجع نرخ‌گذاری از قبیل شورای عالی هواپیمایی کشور و شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال‌های اخیر تلاش کرده‌اند که طریق تدوین و ارائه بسته‌های حمایتی و یارانه‌های دولتی نظیر سوخت و قطعات یدکی، حداکثر حمایت‌های لازم از شرکت‌های خصوصی فعال به عمل آید تا از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها جلوگیری شود که هم سودی معقول برای شرکت‌های هواپیمایی ایجاد شود و هم کنترل قیمت‌ها، با رویکرد تنظیم بازار و اطمینان بخشی از رعایت حقوق شهروندی محقق شود. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در خصوص نگرانی‌های موجود درباره افزایش نرخ پروازهای داخلی نیز اظهار کرد: دولت و مجلس و به خصوص وزارت راه و شهرسازی نگران تضییع حقوق مردم در این زمینه است؛ چراکه طی روزهای گذشته و پس از لازم‌الاجرا شدن رأی مذکور، شاهد افزایش شدید قیمت‌ها در برخی مسیرها بوده‌ایم و نمی‌توان سقفی هم برای این افزایش قیمت‌ها متصور شد.

وی با بیان اینکه این افزایش قیمت‌ها به هیچ وجه مورد تأیید دولت خدمتگزار و وزارت راه و شهرسازی نیست، ادامه داد: یادآور می‌شوم که شرکت‌های هواپیمایی در شرایط سخت تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان که یکی از بیش‌ترین حوزه‌های پیامدهای منفی آن، حوزه حمل‌ونقل هوایی است، الحق والانصاف پای‌کار بودند و همچنان نیز مانده‌اند. هادیانفر ادامه داد: ضمن اینکه شرکت‌های هواپیمایی با تمام توان، پویایی این صنعت را حفظ کردند و روزانه صدها پرواز داخلی و خارجی در سازمان هواپیمایی، شرکت‌های فرودگاهی و شرکت‌های هواپیمایی اعم از خصوصی و دولتی و با سطح خدمات قابل قبول و ایمن، مردم عزیزمان را در اقصی نقاط کشور و جهان جابه‌جا می‌کند که این امری قابل تقدیر است.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه تصریح کرد: این واقعیت هم حائز اهمیت است که در مذاکرات مربوط به تعیین سازوکارهای تعیین قیمت بلیت، به قیمت یک ساعت پرواز به ازای یک صندلی در کشورهای منطقه و فرامنطقه‌ای اشاره می‌شود، در حالی که نمایندگان بخش خصوصی در دادنامه منجر به صدور رأی فوق، به شرایطی نظیر سوخت ارزان کشور که به ازای هر لیتر ۶۰۰ تومان است که در این شرایط سخت توسط دولت تأمین و در اختیار شرکت‌های هواپیمایی داخلی برای سفرهای داخلی و خارجی قرار می‌دهند و سایر بسته‌های حمایتی به نرخ ارز نیمایی و سایر یارانه‌ها که بدین شکل به آنها پرداخت می‌شود و مزیت‌های دیگری که دولت در اختیارشان قرار می‌دهد اشاره‌ای ندارند.

به گفته هادیانفر، با یک حساب سرانگشتی، می‌توان دریافت که سالانه حداقل ۲۵ هزار میلیارد تومان هزینه یارانه سوخت از سوی دولت به همین شرکت‌ها پرداخت می‌شود، که اساس این پرداخت‌ها جهت کنترل و کاهش نرخ بلیت پروازهای داخلی است، در حالی که شرکت‌های هواپیمایی برای پروازهای خارجی که مشمول نرخ‌گذاری نیستند و با این وجود از همین سوخت یارانه‌ای استفاده می‌کنند که این مسأله می‌تواند سود سرشاری را برایشان ایجاد کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: دولت و مشخصا وزارت راه و شهرسازی، همچنان بر تأمین حقوق مسلم مردم عزیز کشورمان جهت فراهم کردن امکان سفری ایمن، راحت، روان، در دسترس و مقرون به صرفه در مسیرهای هوایی کشور برای کلیه اقشار مردم، اصرار دارد و قطعا با نگاه عدالت‌محور وزیر محترم راه شهرسازی، موضوع را از مراجع عالی، به‌ویژه نشست سران سه قوا تا حصول نتیجه‌ای که در برگیرنده سازوکاری باشد که از سود معقول بخش خصوصی و رفاه عموم مردم و عدالت در دسترسی به پروازهای داخلی و خارجی اطمینان حاصل گردد، پیگیری خواهد کرد.

وی افزود: به نظر می‌رسد، این رأی، هم راستا با حقوق شهروندی و حقوق عامه مردم و حکمرانی خوب و شایسته در حوزه حمل‌ونقل کشور نباشد و یقینا با این روند، شرکت‌های خصوصی هواپیمایی رفته‌رفته از حمایت‌های دولت محروم و در درازمدت متضرر خواهند شد، ولو اینکه در کوتاه‌مدت، درآمد بیشتری و نامعقولی کسب کنند.

هادیانفر تأکید کرد: آزادسازی قیمت، بارها ساختن آن متفاوت است؛ لذا نقش حکمرانی و حکمروائی شایسته و مؤثر در ایجاد نظم، ارائه خدمات مطلوب و رعایت حقوق عامه مردم و سودآوری بخش خصوصی بر کسی پوشیده نیست؛ لذا از سران قوا انتظار می‌رود با توجه به اینکه همواره حافظ و حامی حقوق مردم عزیز کشورمان بوده و دلسوزانه گره گشای امورات مردم‌اند، نسبت به ابطال رأی دیوان در اولین فرصت اقدام کنند و اختیار کنترل و تعیین قیمت بلیت هواپیما را به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا شورای عالی هواپیمایی کشوری کمافی‌السابق، برابر قانون تفویض شود. معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان نیز اظهار کرد: امیدواریم که مدیران محترم شرکت‌های هواپیمایی نیز با درکی که از شرایط معیشتی عموم مردم دارند، فضای موجود را به‌گونه‌ای پیش ببرند که کماکان ضمن بهره‌مندی از بسته‌های حمایتی دولت و رعایت حقوق مردم، بتوانند شرایطی به وجود آورند که در آن همه اقشار مردم، متناسب با عرضه و تقاضا، توان استفاده از این ظرفیت را در سفرهای داخلی و خارجی داشته باشند.

دریچه

## برنامه ورود به فاز صادرات بنزین

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی درباره تغییر قیمت بنزین گفت: اولویت نخست بهینه‌سازی است که اولین نگاه باید تحقق این برنامه باشد، ضمن اینکه در حوزه قیمت بنزین سرمایه اجتماعی و مشکلات مردم را هم باید در نظر بگیریم. شوک قیمتی تبعات زیادی دارد و اگر کمک کنیم بهینه‌سازی اتفاق بیفتد عملا مشکل سوخت حل می‌شود. جلیل سالاری در گفت‌وگو با ایلنا، درباره برنامه حذف کربن از تولید پالایشگاه‌ها اظهار داشت: بخشی از برنامه حذف کربن در حوزه خودرو است و اینکه ما میزان مصرف را کم کنیم به نوعی حذف کربن است و بخشی هم پروژه ساکن است که در این راستا هر میزان که ما در حوزه نیروگاهی و پالایشگاهی بهینه‌سازی انجام دهیم عملا به مدیریت کربن کمک کرده‌ایم. وی تاکید کرد: هر قدر چرخه حمل و نقل و حوزه پالایشگاه بهینه عمل کند بهینه‌سازی تحقق خواهد یافت. در هر حال، همه پالایشگاه‌هایی که طراحی کیفی‌سازی انجام می‌شود؛ مدیریت کربن نیز اتفاق می‌افتد. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی میزان سرمایه‌گذاری در حوزه کیفی‌سازی را ۱۴ میلیارد دلار در مجموع پالایشگاه و خطوط لوله اعلام کرد و افزود: از رقم ۱۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده ۹ میلیارد دلار به حوزه پالایشگاهی برمی‌گردد.

**برنامه ورود به فاز صادرات**

وی درباره برنامه صادرات گفت: ورود به فاز صادرات بستگی به این دارد که در حوزه مدیریت مصرف چه اقداماتی داشته باشیم اگر قرار باشد تعداد خودروهای کشور اضافه شود قطعا واگرایی در مجموعه ادامه دارد. باید خودروی فرسوده خارج و بهینه‌سازی انجام شود تا سرمایه‌هایی که در کشور شکل می‌گیرد به مرحله صادرات برسد.

**مهم‌ترین برنامه دولت آینده**

سالاری در ادامه درباره اینکه مهم‌ترین برنامه دولت آینده در حوزه پالایشی چه باید باشد گفت: اولین اقدام دولت آینده بحث بهینه‌سازی هم در حوزه تولید و هم مصرف است باید روند عملکرد پروژه‌ها را به سمت سودمحوری ببریم یعنی مصرف سوخت را کم کنیم زنجیره ارزش را توسعه دهیم و خوراک صنایع پایین دستی را تامین کنیم تا با ظرفیت کامل کنند چون آنها هم می‌توانند دستاورد بالایی داشته باشند.

**حرکت به سمت سودمحوری**

وی ادامه داد: اختلاف قیمت محصولات پتروشیمی و پالایشگاهی در هر تن ۴۰۰ تا ۴۵۰ دلار است که رقم قابل توجهی است.

**شوک قیمتی تبعات دارد**

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی درباره تغییر قیمت بنزین نیز بیان داشت: اولویت نخست بهینه‌سازی است که اولین نگاه باید تحقق این برنامه باشد. ضمن اینکه در حوزه قیمت بنزین سرمایه اجتماعی و مشکلات مردم را هم باید در نظر بگیریم، شوک قیمتی تبعات زیادی دارد. اگر کمک کنیم بهینه‌سازی اتفاق بیفتد عملا مشکل سوخت حل می‌شود.

بازار سرمایه

## بازگشت دامنه نوسان نمادها به روال عادی از شنبه آینده

مدیریت عملیات بازار شرکت بورس اوراق بهادار تهران در خصوص تغییر دامنه نوسان قیمت در بازارهای بورس تهران اطلاعیه داد. مدیریت عملیات بازار شرکت بورس اوراق بهادار تهران با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد: طبق اطلاعیه شماره ۴۰۳۴۴۵۴/۱۸۱ مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۰۳ منتشره در تارنمای بورس تهران، به اطلاع کلیه سرمایه‌گذاران و فعالان بازار سرمایه می‌رساند پیرو مصوبه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۲۷ هیات مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار، از روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۰۹ دامنه نوسان قیمت در کلیه نمادهای معاملاتی (سهام و حق‌تقدم) بازارهای اول و دوم (تابلوهای اصلی و فرعی) از ۲+/- درصد به ۶+/- درصد و در بازار سرمایه‌گذاری حرفه‌ای از ۲+/- درصد به ۳+/- درصد و هم چنین دامنه نوسان قیمت صندوق‌های سرمایه‌گذاری سهامی و مختلط قابل معامله از ۴+/- درصد به ۱۰+/- درصد تغییر خواهد کرد.