اخبار

افزایش ۶۵درصدی قیمت چای

● **ایسنا:** افزایش ۶۵درصدی قیمت چای خارجی در حالی ثبت شده که این کالا در ابتدای سال جاری بیش از ۹۰ میلیون دلار واردات داشته و از آن میزان نسبت به قبل کم نشده است.

چای در بین ۲۵ گروه کالاهای اساسی وارداتی قرار دارد و تأمین ارز آن با ارز نیمایی انجام می‌شود. این در حالی است که بررسی تازه‌ترین آمار گمرک ایران در رابطه با جریان واردات چای خشک نشان می‌دهد که از ابتدای سال تا نیمه تیر ماه ۱۷.۸ هزار تن چای خشک به ارزش بالغ بر ۹۰.۸ میلیون دلار وارد کشور شده است.

واردات چای خشک در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهشی نداشته و حتی کمی رشد دارد؛ به طوری که از ابتدا تا نیمه تیر ماه ۱۳۹۹ بیش از ۱۷.۱ هزار تن چای به ارزشی بالغ بر۸۳.۲ میلیون دلار وارد شده بود، بر این اساس واردات چای در سال جاری از لحاظ وزنی چهار و ارزشی ۹ درصد افزایش دارد.

اما بررسی وضعیت قیمت چای خارجی در سال جاری نیز و براساس آنچه در آمارهای مرکز آمار ایران آمده حاکی از آن است که هر بسته ۵۰۰گرمی چای خارجی در تیر ماه امسال نسبت به همین ماه در سال گذشته ۶۵.۶ درصد افزایش قیمت دارد، هرچند میزان رشد قیمت آن در مقایسه با خرداد سال جاری کمتر از یک درصد بوده است.

هر بسته ۵۰۰گرمی چای خشک در تیر ماه سال گذشته به طور متوسط ۶۳.۸ هزار تومان بوده که در خرداد امسال به بالغ بر صد هزار تومان رسیده و در تیر ماه حتی تا بیش از ۱۲۰ هزار تومان هم قیمت خورده است.

آخرین مصوبات دولت: گندم بخرید

● **تسنیم:** در آخرین مصوبات کارگروه تنظیم بازار دولت دوازدهم تاکید شده که با توجه به گزارش‌های شرکت بازرگانی دولتی درباره میزان خرید گندم با قید فوریت برای واردات اقدام شود.

در آخرین مصوبات جلسه کارگروه تنظیم بازار دولت دوازدهم درباره کاهش خرید گندم و لزوم واردات با توجه به گزارش‌های شرکت بازرگانی دولتی درباره میزان خرید تضمینی گندم با قید فوریت تأکید شده است.

در بند ۴ جلسه کارگروه تنظیم بازار آمده است: با عنایت به گزارش ارائه‌شده از سوی شرکت بازرگانی دولتی ایران درخصوص میزان خرید و قرارداد منعقده برای تأمین گندم کشور مقرر گردید بانک مرکزی نسبت به تأمین ارز مورد نیاز برای واردات گندم با قید فوریت اقدام کند.

عرضه مرغ بیشتر از ۲۷ هزار تومان مساوی ورود دستگاه‌های نظارتی

● **ایسنا:** نایب‌رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران گوشتی کشور گفت: قیمت مرغ برای مصرف‌کننده نباید بیشتر از ۲۶ تا ۲۷ هزار تومان باشد و فروش مرغ با قیمت‌های ۴۰ هزار تومان یا چندنرخی‌شدن آن در بازار سودجویی است و دستگاه‌های نظارتی باید به آن ورود کنند.

حبیب اسدالله‌نژاد دراین‌باره گفت: «بعد از اینکه قرارگاه ساماندهی مرغ کشور قیمت مرغ زنده را ۱۷هزارو صد تومان و قیمت مرغ گرم برای مصرف‌کننده را ۲۴هزارو ۹۰۰ تومان مصوب کرد شاهد افزایش قیمت مؤلفه‌های تولید از سوی دولت و بازار بودیم که میزان اثر این افزایش قیمت مؤلفه‌های تولید به ازای هر کیلوگرم مرغ حدود ۲۰ درصد بود».

او در ادامه گفت: «به همین دلیل مرغداران درخواست کردند که قیمت مرغ به منظور پایداری تولید و ایجاد انگیزه برای تولید و جوجه‌ریزی اصلاح شود».

به گفته او واحدهای مرغداری در سراسر کشور با توجه به سازوکارهایی که برایشان تعریف شده مرغ‌هایشان را به کشتارگاه با قیمت ۱۷هزارو صد تومان تحویل می‌دهند. نهایت ممکن است قیمت آن با توافق هزار تومان بیشتر شود که البته با توجه به افزایش هزینه‌های تولید منطقی است. ولی بیش از ۱۸ هزار تومان مرغ به کشتارگاه‌ها عرضه نمی‌شود.

اسدالله‌نژاد گفت: بنابراین قیمت مرغ برای مصرف‌کننده نباید بیشتر از ۲۶ تا ۲۷ هزار تومان باشد و فروش مرغ با قیمت ۴۰ هزار تومان یا چندنرخی‌شدن آن در بازار سودجویی توسط برخی افراد است. به نظر می‌رسد در سیستم توزیع انحرافاتی صورت می‌گیرد و دستگاه‌های مربوطه بایستی هرچه سریع‌تر به این موضوع ورود کرده و جلوی این سودجویی‌ها را بگیرند.

وی در پایان با بیان اینکه بایستی در آمارهای تولید راستی‌آزمایی صورت گیرد، افزود: حجم مرغی که در بازار وجود دارد با حجم جوجه‌ریزی انجام‌شده همخوانی ندارد. براساس گزارش‌ها در خردادماه ۱۱۶ میلیون قطعه جوجه ریخته شده است. اگر این آمارها درست باشد نباید در بازار با این حجم مرغ با کمبودی مواجه شویم.

اگرچه تونل البرز آزادراه تهران-شمال با خبرسازی‌های فراوان افتتاح شد اما امکان رفت‌وآمد ندارد

افتتاح آزمایشی یا تونل‌های غیرقابل استفاده؟

محمد باقرزاده: ماجراهای کلنگ‌زنی مسئولان برای آغاز یک پروژه یا بریدن روبان به معنای پایان کار و افتتاح، حالا قصه‌ای پرتکرار است و پروژه‌های فراوانی وجود دارد که چندین و چند بار از سوی مسئولان مختلف کلنگشان به زمین می‌خورد یا روبان افتتاح آنها بریده می‌شود؛ در این بین البته هرچه دولت‌ها یا مسئولان مختلف به روزهای پایانی عمر فعالیت خود نزدیک می‌شوند میزان کلنگ‌زنی یا افتتاحشان هم شدت می‌گیرد که دلیل ساده‌ای دارد: سندزدن پروژه به نام خود. این ماجرا در روزهای پایانی تقریبا تمام دولت‌های ایران و حتی شهرداران مختلف خبرساز شده و به نظر می‌آید در روزهای پایانی دولت دوازدهم هم تا اندازه‌ای تکرار شده است؛ ماجرای تازه به پروژه کهنه آزادراه تهران- شمال برمی‌گردد که نخستین کارهای آن حتی پیش از انقلاب و در سال ۵۴ آغاز شده است. تازه‌ترین خبر از تاریخی‌ترین پروژه عمرانی ایران به پنجشنبه هفتم مرداد امسال برمی‌گردد که «تونل البرز» با عنوان «بلندترین تونل خاورمیانه به طول ۶.۵ کیلومتر و ۲.۵ کیلومتر جاده دسترسی» با پیام تصویری حسن روحانی، رئیس وقت جمهوری اسلامی ایران و حضور پرویز فتاح، رئیس بنیاد مستضعفان، به طور آزمایشی افتتاح و گشایش یافت. این پروژه البته سه تونل به طول ۶.۴ کیلومتر با حدود ۲.۵ کیلومتر جاده دسترسی است که بررسی‌های میدانی خبرنگار «شرق» در همان روزهای گشایش، نشان از آماده‌نبودن شرایط استفاده از این مسیر داشت. به عبارت دیگر این مسیر در حالی افتتاح شد که عملا امکان تردد از آن وجود نداشت و به طور کامل آماده استفاده نبود، ولی شاید به دلیل رسیدن دولت به روزهای پایانی، چنین افتتاحی اتفاق افتاد. این گشایش البته در حالی است که ماه‌های پیش و دست‌کم دو بار افتتاح این مسیر به تأخیر افتاد و زمان گشایش عقب افتاد تا در نهایت به روزهای آخر دولت رسید. درباره این تأخیرها در افتتاح و دلایل آن، حتی معاون وزیر راه هم گفته که هزینه آن از «حدود دو هزار میلیارد تومان به بیش از سه‌هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان» رسیده است. البته در روز افتتاح فتاح هزینه آن را چهار هزار میلیارد تومان و روحانی هم حدود چهارهزارو ۲۰۰ میلیارد تومان اعلام کردند که به نظر می‌آید هزینه نهایی بیش از این اعداد باشد، چراکه همچنان بخش‌هایی از این مسیر حتی براساس سخنان مسئولان در روز افتتاح به بهره‌برداری کامل نرسیده است؛ اما ماجرا دقیقا چیست و مسئولان مرتبط با این پروژه چه می‌گویند؟ چرا دولت‌ها و برخی مسئولان اصرار به افتتاح پروژه‌های تکمیل‌نشده دارند؟

تونل البرز دقیقا چه هست؟

در روز افتتاح بخش تازه آزادراه تهران-شمال که هم‌زمان با عید سعید غدیر خم اتفاق افتاد، مسئولان ازجمله رئیس وقت جمهوری و همچنین رئیس بنیاد مستضعفان توضیحاتی دراین‌باره ارائه کردند که البته بعدتر مشخص شد برخی از توصیف‌های آنها اغراق است. در آن روز گفته شد که تونل البرز به‌عنوان بلندترین تونل خاورمیانه به طول ۶.۵ کیلومتر و در پایان قطعه دوم آزادراه تهران - شمال به طور آزمایشی گشایش یافت. در خبرهای سفارشی مطرح‌شده از این مسیر اعلام شده بود که مسیر رفت تونل البرز به‌عنوان طولانی‌ترین تونل آزادراهی غرب آسیا در منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال به صورت آزمایشی به بهره‌برداری رسید. البته بعدتر مشخص شد که این اخبار طولانی‌ترین و مهم‌ترین پروژه در غرب آسیا یا خاورمیانه نادرست است و پیش‌تر در کشورهای دیگری در همین مناطق تونل‌های طولانی‌تر به بهره‌برداری رسیده است. فارغ از این توضیحات، تونل البرز تونلی سه‌قلو است که دارای تونل‌های مجزایی برای مسیر رفت، برگشت و سرویس است که با هزینه‌ای معادل سه‌هزارو ۹۰۰ میلیارد تومان به قیمت روز احداث شده و ۵۰ درصد این مبلغ توسط بنیاد مستضعفان و ۵۰ درصد مابقی توسط دولت تأمین شده است. گفته شده که با بهره‌برداری از مسیر رفت این تونل، پنج کیلومتر از مسیر تردد در جاده کرج-چالوس کاسته شده و تردد از گردنه‌های کندوان برای مسافران این جاده حذف می‌شود و کاهش مسیر و حذف گردنه‌های کندوان، زمان تردد از کرج به چالوس را به میزان ۱۵ دقیقه کاهش می‌دهد.

توضیحات فتاح؛ چه چیزی افتتاح شد؟

در روز افتتاح این تونل اگرچه رئیس وقت جمهوری اسلامی ایران از طریق ویدئوکنفرانس سخنرانی کرد اما رئیس بنیاد مستضعفان که کارفرما و به عبارتی پیمانکار بخشی از این پروژه است، به طور حضوری سخنانی را مطرح کرد. در این روز پرویز فتاح اعلام کرد که تونل البرز یکی از پیچیده‌ترین پروژه‌ها در غرب آسیا بوده و با افتتاح آن به وعده خودمان عمل کردیم. او دراین‌باره گفت که «۸۳ سال است که مردم باید برای عبور از این مسیر از تونل کندوان عبور کنند و

۶۰ سال است که تونل کندوان یک‌طرفه بوده و ۲۳ سال پیش قرارگاه خاتم‌الانبیا این تونل را تعویض کرد و به صورت دوطرفه تردد در آن برقرار شد». فتاح در روز هفتم مرداد با اشاره به پایین‌تربودن تراز تونل البرز نسبت به تونل کندوان گفت: «تونل کندوان مشکلی که دارد این است که قبل از آن شیب به گونه‌ای است اگر آب جاری شود به سمت کرج می‌رود و پس از این تونل شیب به سمت چالوس بوده و آب به سمت این شهر حرکت خواهد کرد اما تونل البرز در تراز دوهزارو ۴۰۰ متری قرار داشته و ابتدا و انتهای آن ۷۰ متر اختلاف ارتفاع دارد که مشکل را در این زمینه حل کرده است». براساس گفته‌های رئیس بنیاد مستضعفان، این پروژه با سرمایه‌گذاری ۵۰ درصدی بنیاد مستضعفان انجام شده است: «با نرخ امروز حدود چهار هزار میلیارد تومان برای احداث تونل البرز و ورودی و خروجی آن سرمایه‌گذاری شده است. این تونل از پیچیده‌ترین سازندهای زمین‌شناسی کشور بوده که سختی کار را برای ما در طول عملیات اجرائی بیشتر کرد. اما توانستیم با احداث این تونل ۵.۵ کیلومتر از مسیر کرج به چالوس کوتاه‌تر کنیم و از نظر زمانی مسافرت مردم را کاهش دهیم». فتاح در این روز البته برخی امکانات این مسیر را هم برشمرد که دست‌کم تاکنون به بهره‌برداری نرسیده‌اند؛ امکان آنتن‌دهی موبایل و همچنین دسترسی به اینترنت و دوربین‌های مکانیزه که همه تحت یک برنامه مادر مدیریت می‌شوند، بخشی از وعده‌های مطرح‌شده است که تاکنون البته خبری از آنها در این مسیر نیست.

روایت‌های میدانی در دسترس‌نبودن تونل

پنجشنبه هفتم مرداد که این پروژه افتتاح شد، مسئولان اعلام کردند که از روز شنبه یعنی ۹ مرداد، امکان استفاده آزمایشی از این مسیر حدودا ۹ کیلومتری وجود دارد اما بررسی‌های خبرنگار «شرق» در نخستین روزهای پس از افتتاح از آماده‌نبودن این مسیر برای استفاده حکایت دارد. این مسیر تازه سه تونل است که بین آنها فاصله‌ای هست اما تا چند روز پس از افتتاح هنوز این جاده‌ها آماده استفاده نبود و عملا این سه تونل به صورت ناپیوسته و جدا از هم بودند. اگرچه حالا نزدیک به یک هفته از زمان تعیین‌شده برای استفاده از این مسیر می‌گذرد، سخنان مسئولان مرتبط می‌گوید که بخشی از امکانات این مسیر به صورت آزمایشی در دست بهره‌برداری است.

ادعای مسئولان: مسیر در دست بهره‌برداری و استفاده است

اگرچه تصاویر و فیلم‌ها به‌خوبی پیوسته‌نبودن این تونل‌ها دست‌کم در روزهای ابتدایی پس از افتتاح را نشان می‌دهد، اما مسئولان مرتبط می‌گویند که این پروژه همین حالا در دست استفاده است. دراین‌باره «خیرالله خادمی»، معاون وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، در گفت‌وگویی کوتاه به «شرق» می‌گوید که «عبور از تونل البرز که افتتاح شده، برقرار است». معاون وزیر راه‌وشهرسازی می‌گوید که درباره این تونل در روزهای گذشته توضیحات کامل ارائه شده و حاضر به پاسخ‌گویی و ارائه توضیحات بیشتر نیست، هرچند مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره آزادراه تهران-شمال توضیحات به نسبت متفاوتی دارد. «سعید شاهسواری» دراین‌باره به «شرق» می‌گوید که این مسیر تنها روزهای شنبه تا چهارشنبه آن‌هم از ساعت هشت صبح تا ۱۳ در دسترس عموم است. مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره آزادراه تهران- شمال در توضیحات بیشتر می‌گوید: «از روز شنبه هر روز تردد هست و غیر از روزهای پنجشنبه و جمعه بقیه روزها تردد برقرار است. همه جاده تکمیل است و روشنایی و علائم رانندگی هم نصب شده است». در روز افتتاح این مسیر، گفته شد که این تونل‌ها مجهز به اینترنت، آنتن‌دهی موبایل و برخی امکانات خاص دیگر است که شاهسواری در پاسخ به پرسشی درباره فراهم‌بودن این موارد هم می‌گوید: «الان بحث آنتن‌دهی تقریبا در کل تونل برقرار است و اگر مشکلی باشد برطرف خواهد شد. این ۹ کیلومتر از مسیر آزادراه است که کار آسفالت و نصب علائم ایمنی و روشنایی آن صد درصد انجام شده و بحث نصب دوربین‌های مداربسته به‌زودی انجام می‌شود. بیشتر بحث هوشمندسازی است که کل سیستم‌ها تحت یک نرم‌افزار به بهره‌برداری جامع برسد چون الان به صورت دستی انجام می‌شوند و امیدواریم درکوتاه‌مدت این موضوع انجام شود. این شرایط البته الان برای مردم مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ اینها استانداردهایی است که مازاد بر استانداردهای راه‌سازی ایران انجام می‌شود و ما هوشمندسازی در آزادراه‌ها را به این صورت در جاده‌های برون‌راهی نداشتیم». اما فارغ از این بحث، بالاخره آینده این آزادراه چه خواهد شد و چه زمانی شاهد به‌سرانجام‌رسیدن این پروژه خواهیم بود؟ شاهسواری دراین‌باره هم می‌گوید: «قرار بود باند اول آزادراه در دو سال به بهره‌برداری برسد که امسال به بهره‌برداری رسید و ان‌شاءالله به شرط تأمین منابع مالی تا پایان ۱۴۰۱ بهره‌برداری کامل از باند اول منطقه دوم آزادراه تهران- شمال را شاهد خواهیم بود. برای بحث منطقه دو هم امکان بهره‌برداری تا سال ۱۴۰۳ وجود دارد ولی همه چیز به سیاست‌ها و تأمین منابع مالی بستگی دارد».

افتتاح‌های خبرساز؛ از نبود قیچی تا پد ۱.۵ میلیاردی

افتتاح چندباره یک پروژه، حالا ماجرایی تکراری در سریال گشایش‌های خبرساز در ایران است، اما به‌تازگی موضوع دیگری هم حاشیه‌ساز است؛ افتتاح یک آزادراه و نبود قیچی برای بریدن روبان. ماجرای این‌بار به مراسم افتتاح آزادراه بروجرد- خرم‌آباد توسط وزیر راه‌وشهرسازی برمی‌گردد که فیلم منتشرشده از آن با واکنش‌های طنز فراوانی همراه شد؛ در این فیلم جمعیت حاضر برای افتتاح هرچه انتظار قیچی برای بریدن روبان می‌کشند به نتیجه نمی‌رسند و در نهایت این افتتاح به شیوه دیگری برگزار شد. البته بعدتر وزارت راه‌وشهرسازی دراین‌باره توضیحاتی مطرح کرد و مدعی شدند که اصلا قرار بر استفاده از قیچی نبوده است: «به اطلاع هم‌وطنان عزیز می‌رساند با توجه به افتتاح موفق تونل البرز واقع در منطقه دو آزادراه تهران-شمال در هفتم مرداد ماه با فرمان رئیس‌جمهور و عبور خودروها با نورافشانی و بریدن روبان افتتاح به وسیله خودروهای عبوری، مقرر شد این تجربه موفق نیز در مراسم افتتاح آزادراه اراک- خرم‌آباد که یکی از پروژه‌های عظیم راهسازی کشور است، تکرار شود. بدین‌گونه که وزیر راه‌وشهرسازی در محل تونل پونه (طولانی‌ترین تونل عریض جاده‌ای کشور) حضور یافته و پس از پرده‌برداری از لوح تونل، از طریق بی‌سیم فرمان عبور خودروها را صادر کرده و روبان توسط مردم (در خودروهای عبوری) با انجام نورافشانی بریده شود. درواقع بی‌سیمی که در دست آقای مهندس اسلامی دیده می‌شود نیز بدین منظور بود. اما تعداد زیاد شرکت‌کنندگان در مراسم افتتاح و ازدحام بیش‌ازحد مردم در محل ورودی تونل، ضمن اختلال در برنامه افتتاح، امکان تردد خودروها و انجام نورافشانی را نیز سلب کرد. بنابراین همان‌گونه که اشاره شد از ابتدا نیز برنامه‌ای برای بریدن روبان با قیچی وجود نداشت و قرار بود هم‌وطنان عزیز با خودروهای عبوری اقدام به روبان‌بری این پروژه ملی کنند که در واقع همین‌طور هم برنامه اجرا شد و مهندس اسلامی بعد از پرده‌برداری فرمان عبور را اعلام کرد». به طور خلاصه وزارت راه می‌گوید که در افتتاح تونل البرز روبان با حرکت خودرو بریده شد و در این آزادراه‌ها هم برنامه همین بوده اما پرسش این است که چرا در فیلم منتشرشده، همه سراغ قیچی را می‌گیرند؟ علاوه‌براین به تازگی و در جریان افتتاح ویدئوکنفرانسی پروژه‌های بهداشت و درمان از سوی رئیس‌جمهوری، ۲۴ پروژه در استان کهگیلویه‌وبویراحمد هم افتتاح شد که یک مورد آن واکنش افکار عمومی را به همراه داشت؛ در فهرست منتشرشده از سوی دانشگاه علوم پزشکی یاسوج، هزینه ساخت یک پد بالگردی در روستای زیلایی یک‌میلیاردو ۵۰۰ میلیون تومان عنوان شد که بعدتر دهیار این روستا هزینه این طرح را نزدیک به ۱۰ میلیون اعلام کرد. البته دانشگاه علوم پزشکی یاسوج در توضیحی این اعداد را اشتباه آن هم به دلیل شلوغی کار و تلاش برای افتتاح سریع‌تر اعلام کرد که این توضیح چندان کمکی به حل مسئله و رفع سوءتفاهم‌ها نداشت.

فارغ از این مثال‌ها به نظر می‌آید ماجرای افتتاح‌های خبرساز همچنان و حتی در سال‌های پیش‌رو هم اتفاق بیفتد؛ به عبارت دیگر تا زمانی که معیار سنجش یا گزارش‌دهی مسئولان تعداد پروژه‌ها و اعداد است آنها تلاش می‌کنند در دوران مسئولیت خود بیشترین کلنگ را به زمین بزنند و هم‌زمان بیشترین روبان افتتاح را هم ببرند، در این بین حتی اگر قیچی هم پیدا نشود آنها از حرکت خودروها برای بریدن روبان‌های گشایش کمک خواهند گرفت.

شاخص‌های اقتصادی در پایان دولت تدبیر و امید چه می‌گویند؟

کارنامه اقتصادی دولت روحانی

شرق: درباره عملکرد روحانی در حوزه اقتصاد حرف‌وحدیث زیاد است. عده‌ای ناراضی هستند، چراکه قیمت‌ها حقیقتا افزایش داشته، قیمت دلار صعود خارق‌العاده کرده و اصولا وضع معیشتی برای مردم آن‌قدر ملموس است که نیازی نیست کسی درباره آن به آنها گزارشی ارائه دهد و مسئله‌ای است که به شکل روزمره با آن دست به گریبان هستند. اما از طرفی برخی که معتقدند درباره هر اتفاقی باید جانب انصاف را نگه داشت، به تحریم‌های بی‌سابقه در زمان تصدی دولت اشاره می‌کنند و فرض می‌کنند هر دولتی اگر سر کار بود با چه مشکلاتی مواجه می‌شد. تحریم‌های بانکی و نفتی مهم‌تر از همه هستند که ریشه اصلی درآمد کشور را خشکانده‌اند و هم به همان میزانی که درآمد هست هم نمی‌شود خرج کرد. مشکلاتی که کار هر دولتی را بسیار دشوار می‌کند. با این‌حال دولت روحانی هنگام خداحافظی نامه‌ای هم از عملکرد اقتصادی خود برای مردم گذاشت. نهاوندیان، معاون اقتصادی رئیس‌جمهور با انتشار آمار اقتصادی با جداول مفصل مقایسه آن با وضعیت اقتصادی دولت‌های پیشین را نیز انجام داد. محمد نهاوندیان معاون اقتصادی دولت دوازدهم آخرین گزارش تغییر و تحولات شاخص‌های اقتصادی و حوزه‌های بخشی را به صورت مقایسه شروع به کار و پایان کار دولت در تاریخ ۱۱ مرداد ماه سال جاری به حسن روحانی رئیس‌جمهور سابق ارائه داد. در این آمار از نرخ بی‌کاری، تورم، بخش پولی و بانکی تا اقتصاد خارجی وجود دارد. نهاوندیان گزارش داد: «بر این اساس رشد اقتصادی سال ۹۹ از سوی بانک مرکزی ۳.۶ درصد و رشد اقتصادی بدون نفت به ۲.۵ درصد رسید». در حالی که این رقم در سال ۹۱ منفی ۷.۷ درصد بوده است. اما درآمد سرانه ایرانی‌ها به نسبت سال ۹۱ کاهش داشته است که تحریم‌ها نقشی اساسی در آن داشته‌اند. طبق ارقام معاون اقتصادی: «درآمد سرانه ایرانی‌ها در سال ۹۹ بالغ بر ۴.۹ میلیون تومان بوده که نسبت به سال ۹۲ با رقم ۶.۱ میلیون تومان عملا این درآمد کاهش یافت». طبق جدول معاونت اقتصادی رئیس‌جمهور «نرخ تورم سال ۹۹ از سوی بانک مرکزی ۴۷.۱ درصد و از سوی مرکز آمار ۳۶.۸ درصد گزارش شد» که در هر دو حالت از تورم ۳۰درصدی سال ۱۳۹۱ بیشتر است. وضعیت ایجاد شغل هم تعریفی ندارد و بنابر آمار ارائه‌شده از سوی نهاوندیان «در سال ۹۲ بالغ بر ۱۱۲ هزار نفر شغل ایجاد شده بود که در سال ۹۹ تعداد شغل‌های ایجادشده منفی یک‌میلیون‌و ۱۰ هزار نفر است». طبق گزارش معاون اقتصادی رئیس‌جمهور سابق «نقدینگی ۶۳۹ هزار هزار میلیارد تومانی در سال ۹۲ به بیش از سه‌هزارو ۴۷۵ هزار میلیارد تومان در سال ۹۹ رسید که نرخ رشد ۳۴.۲درصدی داشته است. پایه پولی نیز در سال گذشته ۳۹.۷ درصد رشد کرد که در سال ۹۲ بالغ بر ۲۱.۴ درصد بود». همچنین براساس آمار جدول در این بخش به «بدهی بخش دولتی به بانک مرکزی ۱۱۷ هزار میلیارد تومان گزارش شد و میزان خالص بدهی بخش دولتی به بانک مرکزی نیز منفی ۲۱ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. از ابتدای دولت یازدهم تا پایان کار دولت دوازدهم، بدهی بخش دولتی به بانک مرکزی ۲۳۵ درصد بیشتر شده است». اما کار بزرگ دولت در بخش صادرات غیرنفتی است که با وجود تحریم‌ها نسبت به سال ۹۲ تقریبا دست‌نخورده باقی مانده است، هرچند تحریم‌ها آمار صادرات نفتی را تا حد قابل ملاحظه‌ای کاهش داده‌اند. معاون اقتصادی دولت سابق اعلام کرده است: «صادرات نفتی در سال ۹۹ بالغ بر ۱۸میلیاردو ۳۰۷ میلیون دلار بوده که این رقم در سال ۹۲ بیش از ۶۴.۸ میلیارد دلار بود. صادرات نفتی نیز سال ۹۲ بیش از ۲۸ میلیارد دلار بود که در پایان سال ۹۹ با اندکی افت به بیش از ۲۷ میلیارد دلار رسیده است». عملکرد دولت در عرصه بورس هم قابل‌قبول بوده است. در این بخش به شاخص‌های عملکردی بازار سرمایه پرداخته شده است که به ارزش بازار و معاملات، ارزش جذب و تجهیز منابع، مانده اوراق بدهی، انتشار اوراق اسلامی و سایر مباحث اختصاص یافت. آمارهای بازار بورس در سال ۹۹ از سوی مراجع متولی ارائه نشده و ارقام آن در جدول خالی است که امکان مقایسه را سلب کرده است. البته با توجه به تحولات نرخ ارز در سال‌های اخیر اوضاع بازار سرمایه نسبت به سال ۹۲ مناسب بوده است. اما در بخش بودجه؛ در این بخش نسبت کل مالیات به درآمد عمومی و منابع بودجه عمومی و نسبت آن نیز با اعتبارات هزینه‌های کسری تراز عملیاتی، نسبت اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای به تولید ناخالص داخلی و سایر شاخص‌های آورده شد. بر اساس آمار معاون اقتصادی روحانی «نسبت کل مالیات‌ها به درآمدهای عمومی از ۶۸.۹ درصد در سال ۹۲ به ۷۴.۱ درصد در سال ۹۹ افزایش یافت».

یادداشت

ناآرامی در افغانستان و تأثیرش بر کریدور اقتصادی چین و پاکستان

رضا کریمی . کارشناس آسیای مرکزی و قفقاز

● کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) پروژه‌ای عظیم برای توسعه زیرساخت‌های کشور پاکستان و راهی برای تسهیل تجارت با کشور چین است که بیش از ۵۰ قرارداد و تفاهم‌نامه همکاری را در بر می‌گیرد و به‌عنوان مسیری برای منطقه‌گرایی اقتصادی، صلح منطقه‌ای و رشد اقتصادی در نظر گرفته شده است. این برنامه عظیم ارزشی بالغ بر ۶۰ میلیارد دلار دارد. در ۱۳ نوامبر ۲۰۱۶، محموله‌های چینی از راه زمینی به بندر گوادر پاکستان حمل شدند و از طریق مسیر آبی در آنجا به غرب آسیا و همچنین آفریقا فرستاده شدند. زمینه‌های همکاری و اجرای این پروژه در پاکستان در حوزه‌های کشاورزی، مدیریت منابع آبی، علم و تکنولوژی و حتی تغییرات اقلیمی است. از برنامه‌های کلیدی این همکاری، ایجاد شبکه‌های وسیع ریلی و بزرگراه‌ها در سراسر پاکستان است و با توجه به اینکه شبکه‌های فعلی حمل‌ونقل پاکستان سبب ضررسانی هستند، این شبکه‌های وسیع و جدید ریلی و جاده‌ای، بنادر گوادر و کراچی را به شمال پاکستان و نیز غرب چین و آسیای مرکزی متصل خواهند کرد. همسایگی با افغانستان و داشتن مرز مشترک با این کشور از دیرباز از چالش‌های پاکستان بوده است. ناآرامی‌های داخلی در افغانستان همیشه مسائلی را نیز برای پاکستان در پی داشته است که لزوما همه آنها در تضاد با منافع پاکستان نیز نبوده‌اند و گاه از این بحران‌ها سود برده‌اند. اما اجرائی‌شدن این پروژه چالش‌های فراوانی را تجربه کرده و یکی از جدیدترین این چالش‌ها، حضور نیروهای طالبان و ناآرامی‌های داخلی در افغانستان است. حضور طالبان، شرایط امنیتی افغانستان را از بد به بدتر سوق می‌دهد. از طرفی کشورهای میانجی یا واسطه که در همسایگی قرار دارند، به دنبال منافع امنیتی خود هستند و این خط باریک امنیتی را مورد تهدید قرار نمی‌دهند و آن را حفظ می‌کنند. نیروهای طالبان شهر مرزی چمن را که از گذرگاه‌های مهم مبادله کالا از بنادر پاکستان به شهر ویش در افغانستان است، به تصرف خود درآورده‌اند. حالا با وجود این شرایط، دولت افغانستان این نوع تحرکات را محکوم می‌کند و قائل به همکاری با کشورهای منطقه‌ای و حتی فرامنطقه‌ای است. در کنار این موارد باید ذکر شود که دولت افغانستان به روابط حسنه با چین رغبت دارد و قصد ایجاد خلل در روند همکاری کشورهای منطقه با چین را ندارد. از طرفی چین نیز به شکل‌گیری همکاری با جدایی‌طلبان بلوچستان به‌عنوان طرف قرارداد معاهده از طرف دولت پاکستان امیدوار است تا بتواند اوضاع منطقه را آرام نگه دارد. در سویه دیگر ماجرا، با توجه به نگرانی‌ای که درباره مهاجران افغان وجود دارد، حتی طالبان نیز قصد خلل در شکل‌گیری منافع چین در پاکستان را ندارند. شکل‌گیری درگیری‌ها و ایجاد بحران‌های داخلی در افغانستان، می‌تواند منافع عظیم چین در پروژه کریدور اقتصادی چین و پاکستان را به صورت بالقوه تهدید کند و پاکستان نیز نمی‌خواهد این فرصت طلایی را به دلیل مسائل موجود در افغانستان از دست بدهد. از آنجایی که این برنامه بخشی از پروژه عظیم کمربند و جاده چین است، نه‌تنها برای چین و پاکستان بلکه برای کشورهای منطقه نیز اهمیت دارد تا بتوانند با کمترین تهدیدهای مرزی و امنیتی، مقاصد پروژه را پیش ببرند. ایجاد ثبات در مرزها برای پیشبرد اهداف تجاری و اقتصادی، ممکن است کار را تا جایی پیش ببرد که چه بسا حتی دولت پاکستان برای دوری از تنش‌های بیشتر، حاضر به همکاری با نیروهای طالبان شود تا مرز را آرام نگه دارد.

آگهی ارزیابی کیفی

شرکت ملی نفت ایران
مدیریت اکتشاف

موضوع: مناقصه شماره ۹۹۱۴۵ در خصوص انجام خدمات حفاری چاههای اکتشافی دریایی با تامین حداقل یک دستگاه حفاری Jack up به همراه خدمات جانبی

شماره بر روی سامانه دولت/ستاد ۲۰۰۰۰۹۲۹۲۱۰۰۰۰۱۴ شناسه آگهی ۱۱۷۳۰۰۵ نوبت دوم

مدیریّت اکتشاف - شرکت ملّی نفت ایران در نظر دارد موضوع مناقصه فوق‌الذّکر با مشخّصات و شرایط کلّی زیر از طریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای به شرکت واجد شرایط واگذار نماید.
برآورد مناقصه ۵۲.۵۴۰.۷۵۳ یورو و ۶.۷۲۶.۳۲۷.۲۰۸.۳۰۰ ریال می‌باشد.
الف) شرح خدمات مورد نیاز: انجام خدمات حفاری چاههای اکتشافی دریایی با تامین حداقل یک دستگاه حفاری Jack up به همراه خدمات جانبی
ب) مدّت زمان اجرای قرارداد :۲۴ دکل ماه شمسی.
ج) محلّ انجام خدمات: تمامی نواحی دریایی
د) شرایط مناقصه‌گر:
۱ - داشتن شخصیّت حقوقی.
۲ - داشتن امکانات و تجهیزات مناسب مرتبط با موضوع مناقصه و نیروی انسانی باتجربه.
۳ - داشتن سابقه و تجربه کافی و مرتبط با موضوع مناقصه.
۴ - ارایه صورت‌های مالی حسابرسی‌شده مربوط به سال مالی ۱۳۹۸.
۵ - ثبت نام در سامانه جامع تجارت ایران (جام) به نشانی "ntsw.ir"
۶ - گواهی نامه تایید صلاحیت ایمنی پیمانکاری صادره شده توسط وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی.
داشتن توانایی ارایه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به‌مبلغ ۸۴.۱۶۳.۲۷۲.۰۸۳ ریال و ۵۷۲.۴۱۴ یورو مطابق ضوابط اعلامی از سوی کارفرما و قابل استعلام از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، طبق تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ هیات محترم وزیران (ضمانت‌نامه صادره از پُست‌بانک قابل‌قبول نمی‌باشد) اشخاص ایرانی مجاز هستند به جای ضمانت‌نامه اَرزی، ضمانت‌نامه ریالی بانکی ارایه نمایند. در صورت تمایل اشخاص ایرانی به ارایه ضمانت‌نامه بانکی ریالی در مجموع، ضروری است مبلغ ۵۷۲.۴۱۴ یورو به‌نرخ تَسعیر اَرز بازار ثانویه (نیما) در روز تسلیم ضمانت‌نامه شرکت در فرآیند ارجاع کار تبدیل و به مبلغ ۸۴.۱۶۳.۲۷۲.۰۸۳ ریال افزوده و در مجموع یک ضمانت‌نامه ریالی شرکت در فرآیند ارجاع کار ارایه شود. ضمناً در صورت ارایه ضمانت‌نامه ریالی، مبلغ بخش اَرزی که به ریال ارایه شده است، در هر دوره دوازده ماهه که نرخ تَسعیر بیش از ده درصد افزایش داشته باشد، به‌روزشده و کسری آن جهت تحویل به مدیریّت اکتشاف به مناقصه‌گر اِعلام خواهد شد و در صورت برنده شدن ارایه تضمین انجام تعهّدات طبق ضوابط کارفرما.
متقاضیان می توانند جهت دریافت اسناد ارزیابی ،تکمیل و عودت آن از طریق وبگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آ