

یادداشت

چند پیشنهاد برای نفت تحریمی

سیدحسین میرافضلی، کارشناس انرژی؛ ظرفیت صادرات نفت خام ایران حدود ۱.۵ تا ۱.۸میلیون بشکه در روز است که به سبب تحریم‌ها امکان صادرات بخشی از آن وجود نداشته و میانگین صادرات نفت خام ایران در هشت سال گذشته حدود ۸۰۰ هزار بشکه در روز بوده است. حدود ۸۰ درصد نفت تولیدی جهان به بنزین و گازوئیل تبدیل می‌شود و به‌عنوان سوخت خودروها مصرف می‌شود. بخشی از گازوئیل و مازوت نیز به‌عنوان سوخت نیروگاه‌ها به مصرف می‌رسد. با روند سریع برقی‌سازی خودروها و توسعه حمل‌ونقل عمومی، نیاز به بنزین و گازوئیل کاهش خواهد یافت و برق جایگزین بنزین و گازوئیل خودروها خواهد شد، بنابراین تقاضا و قیمت نفت در ۲۰ سال آینده روند تند نزولی را طی خواهد کرد. بحران‌های اوکراین و جنگ با ایران تنفیص مصنوعی هستند که برای دوره کوتاه گذار از نفت، قیمت‌ها را بالا نگه می‌دارند تا اهداف مختلف مدنظرشان را محقق کنند؛ ازجمله اقتصادی‌شدن سرمایه‌گذاری در حوزه‌های رقیب نفت و حداکثر استخراج و فروش نفت و گاز شیل باقی‌مانده آمریکا، زغال سنگ و انرژی خورشیدی و نیروگاه‌های تلمبه‌ای ذخیره‌ای در آینده بخش درخورتوجهی از سهم تامین انرژی خودروها را به خود اختصاص خواهند داد. ذخایر زغال سنگ قابل استفاده جهان چند برابر ذخایر قابل برداشت است. هزینه سرمایه‌گذاری در استخراج زغال سنگ بسیار کمتر از سرمایه‌گذاری در نفت است. پراکندگی ذخایر زغال سنگ جهان بسیار بیشتر از نفت است و هزینه تولید هر مگاوات انرژی از زغال سنگ بسیار کمتر از نفت است، بنابراین کشورهای واردکننده نفت از قبیل چین و ژاپن و کره و برخی کشورهای اروپایی به سمت استفاده از زغال سنگ موجود در کشور خودشان حرکت می‌کنند و آلایندگی بیشتر در برابر نفت را با کمک تکنولوژی حل کرده‌اند و حتی از co2 حاصل از زغال سنگ برای تولید متانول و زنجیره ارزش آن که بسیار متنوع است، استفاده می‌کنند. ایران قطعا در سال‌های آینده نیز برای فروش نفت خود با مشکل مواجه خواهد بود و زمانی که نفت، کم‌مشتري کم‌ارزش شود، دیگر حساسیتی روی تحریم و محدودیت برای آن وجود نخواهد داشت. قیمت نفت در مدت ۱۰ تا ۱۵ سال آینده به محدوده ۳۰ دلار بر بشکه نزول خواهد کرد و ارزش ذخایر نفت ایران از حدود هفت هزار میلیارد دلار کنونی به حدود سه میلیارد دلار نزول خواهد کرد، اما گاز و برق همچنان مشتریان خود را خواهند داشت. گاز به دلیل قیمت مناسب آن، آلایندگی کمتر، سهولت در صادرات از طریق خطوط لوله و مصارف خاص آن در تأمین حرارت و به‌عنوان خوراک برخی واحدهای پتروشیمی همچنان مشتریان خود را حفظ خواهد کرد، بنابراین مزیت صادراتی ایران در آینده برق و گاز خواهند بود. ما باید نفت خام صادراتی را در داخل کشور جایگزین سوخت واحدهای نیروگاهی و صنعتی کنیم و بر صادرات برق و گاز به کشورهای همسایه از قبیل ترکیه، عراق، پاکستان و افغانستان متمرکز شویم. چین بازار پایداری برای صادرات نفت نیست و در آینده نزدیک واردات نفت خود را شدیداً کاهش می‌دهد و انرژی خورشیدی و زغال سنگ و… را جایگزین می‌کند.

در تابستان سال گذشته عربستان بیش از ۶۰۰ هزار بشکه نفت خام در نیروگاه‌های خود به صورت مستقیم استفاده کرد. تا حدود سال ۱۹۸۰ بیشتر نیروگاه‌های برق ژاپن نفت خام مصرف می‌کردند که به دلیل اعوجاج قیمت‌ها و نبود ثبات در تأمین، به جایگزین الان جی از آمریکا و زغال سنگ اقدام کردند.

این تصور که بدون اصلاحات فنی در واحدهای صنعتی بتوان نفت خام را جایگزین سوخت نیروگاه‌ها و سوخت کوره کارخانه‌های پتروشیمی، سیمان، صنایع فولادی و فلزی، شیشه و سرامیک، کوره‌های آجریزی و… کرد، خوش‌خیالی است اما با اصلاحات و سرمایه‌گذاری‌های زیر که منابع مالی کلان و زمان زیادی نیاز ندارد، می‌توان کل نفت صادراتی ایران را در نیروگاه‌ها و صنایع به صورت مستقیم استفاده کرد.

- مشخصات نفت خام صادراتی ایران در یکی از منابع به شرح زیر بیان شده:
 - چگالی در ۱۵.۶ درجه سانتی‌گراد حدود 0.857 g/cm³
 - API حدود 33.5-33.6°
 - گوگرد کل حدود 1.4-1.5%wt
 - نیترژن حدود 0.13-0.18%wt
 - آب و رسوب 0.05%vol
 - نمک حدود 7-9 PTB در برخی آنالیزها
 - ویسکوزیته در 20°C حدود 10-11 cSt
 - ویسکوزیته در 40°C حدود 5.7-6.3 cSt
 - اسفالتن حدود 1.3-1.6%wt
 - وانادیم حدود 40 ppm
 - نیکل حدود 11-8 ppm
- در برخی واحدهای صنعتی لازم است قبل از استفاده از نفت خام اصلاحات زیر انجام شوند:
 - نمک‌زدایی از نفت درون تانکرهای بزرگ ذخیره نفت
 - اصلاح نازل و پمپ و برخی اجزای مشعل کوره واحدهای صنعتی و نیروگاه‌ها و بعضاً جایگزینی کامل نوع برنرها
 - نصب اسکرابر روی دودکش نیروگاه‌ها و برخی واحدهای صنعتی بزرگ که در هر صورت لازم است.
 - سایر اصلاحات فنی متناسب با شرایط هر مصرف‌کننده
- نکته مهم این است که نفت خام سبک را نباید صرفاً مثل گازوئیل وارد هر مشعل نفت‌سوز کرد. معمولاً باید سیستم سوخت شامل گرم‌کردن/کنترل ویسکوزیته، فیلتراسیون، جداسازی آب و در صورت نیاز نمک‌زدایی، پمپ و مشعل مناسب باشد.
- مهم‌ترین اصلاحاتی که احتمالاً در برخی واحدهای صنعتی باید انجام شوند:
 - واحد آماده‌سازی نفت خام
 - مخزن ذخیره مناسب
 - فیلتراسیون
 - حذف آب
- نمک‌زدایی (Desalter)، به‌ویژه برای نفت خامی که نمک آن بالاتر از مشخصات سوخت مجاز باشد.
- کنترل رسوب و ذرات
- سیستم انتقال سوخت
- پمپ‌های مناسب نفت خام
- لوله‌کشی و شیرآلات متناسب با ویسکوزیته و دمای نفت
- سیستم اندازه‌گیری و کنترل دبی

تعویض یا اصلاح مشعل‌ها احتمالاً مهم‌ترین اصلاح است. مشعل گازوئیل برای ویژگی‌های فیزیکی نفت خام طراحی نشده است و باید سیستم

اتمازینگ و نازل متناسب با نفت خام طراحی شود. در سوخت‌های مایع، کیفیت سوخت، آب و جامدات روی پمپاژ و احتراق اثر مستقیم دارند. سیستم اتمازینگ بسته به مشخصات نفت خام می‌توان از اتمازینگ با بخار یا هوای فشرده استفاده کرد تا قطرات ریزتر و احتراق کامل‌تر حاصل شود.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

مژده عزیزخانی؛ در سیستان وبلوچستان، مرزی‌ترین و محروم‌ترین استان کشور، معادله سوخت به یک پارادوکس تبدیل شده است: دولت برای مهار قاچاق، سهمیه بنزین شهروندان را محدود کرده، اما به روایت فعالان محلی، همین محدودیت، بازار سیاهی پدید آورده که در آن قیمت هر لیتر سوخت به ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار تومان نیز رسیده است. بیش از نیمی از جمعیت استان (۵۱ درصد) روستائین هستند و در نبود حمل‌ونقل عمومی، فاصله میان برخی روستاها با نزدیک‌ترین مرکز درمانی با اداری به بیش از صد کیلومتر می‌رسد. در چنین شرایطی، به‌گفته ساکنان، سیاست کنترل سهمیه سوخت بی‌آنکه ریشه اصلی قاچاق را هدف بگیرد، شهروند عادی را در کنار قاچاقچی واقعی مجازات کرده است. روزانه دست‌کم ۲۰ میلیون لیتر سوخت بارانه‌ای از مرزهای کشور خارج می‌شود؛ رقمی که طبق آمار ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ۶۰ درصد آن از مرزهای جنوب شرق خارج می‌شود.

سرزمینی که فاصله در آن هزینه دارد

سیستان وبلوچستان با ۱۸۱ هزار و ۷۸۵ کیلومترمربع مساحت، دومین استان پهناور کشور بعد از کرمان است؛ استانی که هم‌مرز با دو کشور افغانستان و پاکستان است و طولانی‌ترین مرزهای شرقی ایران را در خود جای داده است. بر پایه آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن، از میان بیش از دو میلیون و ۷۷۵ هزار نفر جمعیت استان، یک میلیون و ۴۲۷ هزار نفر ساکن نقاط روستایی هستند؛ یعنی حدود نیمی از جمعیت استان نه در شهر، بلکه در روستاهایی پراکنده و اغلب دورافتاده زندگی می‌کنند. این پراکندگی جمعیتی، در کنار نبود شبکه حمل‌ونقل عمومی درون‌استانی، سوخت را از یک کالای رفاهی به یک ضرورت معیشتی تبدیل کرده است. برخلاف کلان‌شهرهایی مانند تهران که مترو، بی‌آرتی و تاکسی‌های خطی بخشی از بار رفت‌وآمد شهروندان را بر عهده می‌گیرند، در سیستان وبلوچستان عملاً تنها گزینه پیش‌روی خانوارها، خودروی شخصی است. برای ساکنان روستاهای دورافتاده، طی مسیرهای صعب‌العبور برای دسترسی به ساده‌ترین خدمات -از مراجعه به پزشک تا انجام یک کار اداری- می‌تواند به معنای پیمودن ده‌ها تا بیش از صد کیلومتر باشد؛ فاصله‌ای که در استان‌های دیگر شاید غیرعادی به نظر برسد، اما در این استان بخشی از زندگی روزمره است. در چنین بستری، هر لیتر سوخت اضافه که یک خانوار برای رفت‌وآمد نیاز دارد، دیگر صرفاً یک هزینه حمل‌ونقل نیست؛ بخشی از معادله بقاقت و همین معادله است که وقتی سیاست‌گذار سهمیه سوخت را محدود می‌کند، واکنش نخستین ساکنان استان را نه به عنوان یک تصمیم اقتصادی خنثی، بلکه به عنوان تحمیل هزینه‌ای دیگر بر دوش قشری که از پیش، در آخر صف توسعه ایستاده، تلقی می‌کند.

سیاستی برای مهار قاچاق؛ از کاغذ تا اجرا

باسخ سیاست‌گذار به این معادله، در ماه‌های اخیر شکل مشخص‌تری به خود گرفته است. بر اساس مصوبه‌ای که وزارت نفت با آن موافقت کرده، کارت‌های آزاد سوخت در جایگاه‌های استان به‌تدریج حذف می‌شود و از خردادماه ۱۴۰۵، سهمیه سوخت با نرخ سوم به‌طور مستقیم به کارت هوشمند تمام خودروهای شخصی استان واریز می‌شود. هدف اعلام‌شده این تغییر، قطع دسترسی واسطه‌های غیررسمی به سهمیه عمومی جایگاه‌هاست. این هدف با روایتی که فعالان محلی از وضعیت پیشین بازار سوخت دارند، هم‌راستاست. به گفته آنها، پیش از این اصلاح، سهمیه‌ای که باید به شهروند عادی می‌رسید، عملاً در اختیار جایگاه‌داران قرار می‌گرفت و بخشی از آن به بازار غیررسمی راه پیدا می‌کرد. در سطحی فراتر از استان، طرح دیگری نیز در دست بررسی است که سوخت را به هویت ملی مالک خودرو گره می‌زند. این طرح هنوز به‌صورت رسمی و قطعی نهایی نشده، اما براساس تجربه طرح‌های مشابه، مبنای آن تطابق کد ملی دارنده کارت سوخت با کارت بانکی است؛ در صورت مغایرت این دو، سوخت‌گیری با نرخ آزاد محاسبه می‌شود. طراحی چنین طرحی بر مبنای کد ملی، در سیستان وبلوچستان با یک واقعیت جمعیت‌شناختی مواجه می‌شود که کمتر به آن پرداخته شده است. آمار رسمی در این باره محدود و متواضع است: طبق آخرین اعلام اداره‌کل ثبت‌احوال استان، هم‌اکنون نزدیک به هزار و ۷۰۰ پرونده فاقدین شناسنامه در دست بررسی است و بیش از هشت هزار نفر نیز در وضعیت منع خدمات سجلی قرار دارند اما منابع محلی تصویری به‌مراتب گسترده‌تر از این معضل ترسیم می‌کنند؛ به گفته فعالان محلی، جمعیت واقعی فاقد مدارک هویتی در استان تا چند صد هزار نفر نیز برآورد می‌شود؛

تحریم تازه ترکیه و عمان علیه صنعت هوایی ایران

ترکیه و عمان همسو با تحریم‌های اعلام‌شده از سوی آمریکا علیه صنعت هوایی کشور کردند که پروازهای شرکت هواپیمایی ماهان به خاک خود را متوقف کرده‌اند. براساس اعلام این دو کشور پروازهای ماهان به ترکیه از ۳۰ شهریور امسال و به عمان از ۲۶ شهریور متوقف می‌شود. این تصمیم به صورت رسمی از سوی ترکیه و عمان به شرکت هواپیمایی ماهان اعلام شده است. ماهان هم اکنون به شهرهای استانبول و آنکارا پرواز دارد که با اقدام جدید دولت ترکیه، آخرین پروازهای این شرکت در این مسیرها روز ۲۹ شهریور جاری خواهد بود. همچنین پروازهای ماهان به شهر مسقط پایتخت عمان انجام می‌شد. پیش‌ازاین گرجستان هم اعلام کرده بود که به دلیل تبعیت از تحریم‌های آمریکا همه پروازهای ایران به این کشور از ۳۰ شهریور ماه لغو خواهد شد و انگلیس در مجلس عوام بسته تحریمی جدیدی علیه ایران وضع کرد و در بخش هوانوردی، فرود هواپماهای باری ایرانی در بریتانیا، با استثنای محدود، از ۲۹ سپتامبر ممنوع می‌شود. این اقدام البته شامل پرواز ایرانی‌های خارجی به ایران نیست. موج جدید تحریم‌ها علیه صنعت هوایی ایران در شرایطی رخ می‌دهد که آمریکا روز هشتم سپتامبر ۳۶ نهاد و شرکت را تحریم کرد که ۲۷ شرکت آن ایرانی‌های ایرانی هستند. در این فهرست نام شرکت‌های هواپیمایی مانند آسمان، آتا، ایران‌ایرتور، کیش‌ایر، کارون، قشم‌ایر، ساها، سپهران، تابان، وارش، زاگرس و… دیده می‌شود. هرچند پیش‌ازاین بخش دیگری از ایرانی‌های ایرانی مشمول تحریم‌های آمریکا شده بودند، اما اعلام فهرست جدید تقریباً تمام شرکت‌های هواپیمایی ایران را تحریم کرد. این اقدام پس از آن انجام شد که آمریکا اعلام کرد عملیات طرد اقتصادی را برای فشار بیشتر بر اقتصاد ایران آغاز کرده است. اعلام تحریم‌های سخت‌گیرانه علیه ایران‌های ایرانی در حالی رخ می‌دهد که شاید بتوان سال گذشته را دشوارترین سال صنعت هوایی ایران دانست؛ دو جنگ در فاصله کوتاه و ماه‌ها بسته‌شدن آسمان کشور، همچنین خسارات سنگین به فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری در طول جنگ، این صنعت را با وضعیت دشوار و پیچیده‌ای روبه‌رو کرده است. مرتضی دهقان، مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و خدمات ناوبری ایران، به‌تازگی در یک نشست خبری اعلام کرد ۲۷ فرودگاه کشور در جنگ آسیب دیده‌اند و فرزانة صادق، وزیر راه و شهرسازی، نیز در نشست خبری دیگری از آسیب به حدود صد فروند هواپما در جنگ خبر داد. با این حساب شرکت‌های هواپیمایی از محل آسیب‌های وارده‌شده به ناوگان هوایی، عدم‌لنفع ناشی از تعطیلی پروازها، هزینه‌های پرداختی به نیروی انسانی و خسارات وارده به ابنیه، خسارت‌های گسترده‌ای را متحمل شده‌اند.



رقمی که تاکنون به‌طور رسمی نه تأیید و نه رد شده است. این فاصله میان آمار رسمی و روایت میدانی، خود گواهی است بر ابهامی که پرونده هویت در این استان همچنان با آن روبه‌روست. این افراد، صرف‌نظر از رقم دقیق، تا تعیین‌تکلیف نهایی هویتشان، عملاً از طیف وسیعی از خدمات دولتی و شهروندی -از افتتاح حساب بانکی و دریافت کارت سوخت گرفته تا ثبت‌نام تحصیلی و درمانی- محروم می‌مانند. برای این گروه، هر طرحی که دریافت سهمیه بارانه‌ای سوخت را به تطابق کد ملی منوط کند، می‌تواند به معنای حذف کامل از چرخه رسمی توزیع سوخت باشد؛ پریشی که پاسخ روشنی برایش در اسناد اعلام‌شده این طرح دیده نمی‌شود. با این حال، تجربه اجرای طرح مشابه در کرمان نشان می‌دهد این مسیر بدون چالش نیست؛ در این استان، حذف کارت‌های آزاد با افزایش صف‌های سوخت‌گیری در برخی جایگاه‌ها همراه بوده و همچنان درباره نحوه تأمین سوخت خودروهای عبوری و مسافران فاقد کارت محلی، ابهام وجود دارد.

صدایی از دل استان

فراتر از ارقام و مصوبات، آنچه سیاست سهمیه‌بندی سوخت را برای ساکنان سیستان وبلوچستان ملموس می‌کند، تجربه روزمره آنهاست. عبید ملک‌رئیسی، خبرنگار فعال در سیستان وبلوچستان، در یادداشتی که در اختیار «شرق» قرار داده، تصویری از این تجربه به دست می‌دهد که با آنچه در پایتخت درباره قاچاق سوخت گفته می‌شود، فاصله دارد. ملک‌رئیسی این فاصله را با یک مثال ساده توضیح می‌دهد: ساکن یکی از روستاهای شهرستان سرباز، برای مراجعه به پزشک در ایرانشهر -که حدود صد کیلومتر با محل زندگی‌اش فاصله دارد- فقط بابت رفت‌وآمد باید نزدیک به دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بپردازد؛ رقمی که هزینه اسکان و خوراک را هم در بر نمی‌گیرد. در چنین شرایطی، این پرسش برای بسیاری از مردم استان مطرح است که چرا سهمیه سوخت‌شان باید همان‌گونه محاسبه شود که برای مناطقی با دسترسی گسترده‌تر به حمل‌ونقل عمومی محاسبه می‌شود. او بر این باور است که سهمیه ۱۳۰ لیتری فعلی، حتی جوابگوی یک هفته استفاده معمول از یک خودرو نیست، چه رسد به آنکه بتوان آن را درستامیه قاچاق دانست؛ و اگر تخلفی در چرخه توزیع سوخت رخ می‌دهد، منشأ آن نه شهروند عادی، بلکه جایگاه‌داران و افراد بانفوذ هستند که

روایتی از سیاست‌های مهار قاچاق سوخت که منجر به نابرابری در سیستان وبلوچستان شده است

بازندگان بنزین

سهمیه واقعی را در اختیار می‌گیرند. راه‌حلی هم که او پیش‌روی سیاست‌گذار می‌گذارد، با جهت‌گیری کلی مصوبه اخیر وزارت نفت هم‌راستاست: انتقال مستقیم سهمیه به کارت شخصی افراد، نه کارت جایگاه‌ها. ساکنان استان، در روایت او، حتی با افزایش قیمت رسمی سوخت هم مخالفتی ندارند، به شرط آنکه سهمیه به‌طور مستقیم و قابل نظارت در اختیارشان قرار گیرد: «سوخت را به ما بدهید، قیمتش را هم افزایش دهید؛ اما اختیارش را به خودمان بسپارید». قیمت سوخت در بازار غیررسمی نیز در یادداشت او جایگاه ویژه‌ای دارد؛ در روزهای بحرانی اخیر، به روایت این خبرنگار، ۲۰ لیتر بنزین در برخی شهرهای جنوبی استان پنج تا شش میلیون تومان معامله شده است. با این حال، او تأکید می‌کند ریشه مشکلات استان را نباید صرفاً در تنش‌های اخیر جست‌وجو کرد؛ شرایط دشوار زندگی در سیستان وبلوچستان، پیش از هر بحران موقتی نیز وجود داشته و ناشی از فاصله ساختاری میان این استان و مرکز تصمیم‌گیری کشور است. بخشی از انتقاد یادداشت، متوجه شکاف میان تصمیم‌گیرندگان و زندگی روزمره مردم استان است؛ تا زمانی که مسئولان کشوری با خودرو و امکانات دولتی رفت‌وآمد می‌کنند و کولر خودروی‌شان یک لحظه هم خاموش نمی‌شود، به‌سختی می‌توانند دشواری‌های شهروندی را که برای چند لیتر بنزین در صف می‌ایستد به‌طور کامل درک کنند. یادداشت ملک‌رئسی اما با عبارتی بلوچی به پایان می‌رسد: «وطن منی ماته»؛ یعنی وطن، مادر ماست. او در ادامه تأکید کرده مردم این استان به دنبال امتیاز ویژه نیستند؛ خواسته اصلی آنها، دیده‌شدن شرایطی است که سال‌هاست در آن زندگی می‌کنند. این عبارت شاید بتواند پریشی را پیش‌روی سیاست‌گذار قرار دهد که آیا سیاست‌های یکسان در بسترهای نابرابر، به عدالت نزدیک‌تر است یا به بی‌عدالتی دامن می‌زند.

ریشه‌های اقتصادی یک بحران تکراری

آنچه در تجربه روزمره ساکنان استان به چشم می‌آید، از منظر تحلیل اقتصادی هم قابل توضیح است. جعفر خیرخواهان، اقتصاددان، ریشه ماجرا را در شکاف قیمت سوخت میان ایران و همسایگان می‌داند: «قیمت بنزین در ایران تقریباً مجانی است، درحالی‌که آن‌طرف مرز، در پاکستان و حتی ترکیه، نیم‌دلار تا یک دلار معامله می‌شود». به گفته او، این فاصله قیمتی با افت پیوسته ارزش ریال در سال‌های اخیر همچنان بیشتر شده است. به گفته این اقتصاددان، قاچاق سوخت در گذشته حجم کمی داشت و نوعی «کمک غیرمستقیم به مناطق محروم و مرزنشین» تلقی می‌شد که به‌خاطر شرایط سخت زندگی در آن مناطق، مورد اغماض قرار می‌گرفت. اما این وضعیت به‌تدریج به «شبکه‌های سازمان‌یافته» تبدیل شده است؛ شبکه‌هایی که به گفته او احتمالاً حتی دست‌های پشت پرده‌ای در زنجیره توزیع فرآورده‌های نفتی هم به آنها مرتبط هستند. هم‌آورد خیرخواهان این است که از حدود ۱۳۰ میلیون لیتر مصرف روزانه سوخت کشور، بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر آن محکم است در همین چرخه قاچاق جای بگیرد. خیرخواهان افت تولید داخلی سوخت -از جمله در پی آسیب به برخی پالایشگاه‌ها- و تنگنای منابع ارزی برای واردات را دلیل اصلی روی‌آوردن دولت به سیاست سهمیه‌بندی می‌داند؛ سیاستی که به گفته او در غیاب امکان واردات ارزان، ابزاری کم‌هزینه‌تر برای مدیریت مصرف به شمار می‌رود.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

Iran MS Society
انجمن م‌اس‌اس ایران

هیچ مرزی برای رویاهای ما وجود ندارد.

ام اس ناتوانی نیست

کنترل ام اس با تشخیص به موقع و درمان

۶۶۹۵۳۹۰۷-۹

www.iranms.org