خبر

بنیاد سپاه در پارس‌جنوبی

■ **مهر:** رییس بنیاد تعاون سپاه با تشریح دلایل افزایش بدهی‌های وزارت نیرو، عدم واریز کامل منابع حاصل از وصول قبض‌ها برق را یکی از دلایل بدهکار شدن این وزارتخانه عنوان کرد و گفت: بنیاد تعاون سپاه در برخی از طرح‌های پارس‌جنوبی مشارکت می‌کند. پرویز فتاح درباره افزایش بدهی‌های وزارت نیرو و حمایت وی از عملکرد وزیر نیرو با بیان اینکه در حال حاضر عملکرد وزارت نیرو را از دور نظارت می‌کنم، گفت: در دوران وزارت مجید نامجو در وزارت نیرو، او تمام تلاش خود را انجام داده است و ایرادی نمی‌توان از عملکرد نامجو در وزارت نیرو گرفت. رییس بنیاد تعاون سپاه با اعلام اینکه نامجو یک مدیر ارزشی، صادق و ساده است، تصریح کرد: در شرایط فعلی که وزارت نیرو بدهی‌هایی را بالا آورده است این مساله را نباید یک نقطه‌ضعف برای این وزارتخانه در نظر گرفت. این عضو کابینه دولت نهم با تاکید بر اینکه حجم بالای بدهی‌های وزارت نیرو به این دلیل بوده که کارهای زیادی در این مجموعه انجام گرفته، اظهار داشت: به عبارت دیگر وزارت نیرو تمامی اعتبارات خود را جذب پروژه‌های مختلف کرده و حتی فراتر از مصوبات کار در سطح این وزارتخانه انجام شده است. وزیر سابق نیرو با اشاره به اینکه افزایش بدهی‌ها به منزله ایراد و ضعف وزارت نیرو نیست، تاکید کرد: اگر این حجم گسترده فعالیت‌ها در وزارت نیرو انجام نمی‌شد قطعا بدهی هم به وجود نمی‌آمد و از سوی دیگر طرح‌ها و پروژه‌ها هم به نتیجه مطلوب نمی‌رسید. او با بیان اینکه در حال حاضر دست وزارت نیرو برای اداره این وزارتخانه تنگ شده است، تاکید کرد: حتی پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها مبالغ قبض‌ها به وزارت نیرو ارسال نمی‌شود و این منابع مالی به طور مستقیم به خزانه واریز می‌شود. این مقام مسوول با یادآوری اینکه بخشی از منابع مالی حاصل از وصول قبض‌ها برق برای تامین منابع یارانه نقدی مورد استفاده قرار می‌گیرد، تبیین کرد: بر این اساس باید وضعیت وزارت نیرو را به طور کامل درک کرد. به گفته رییس بنیاد تعاون سپاه اگر به فرض نامجو برود چه کسی می‌آید و اوضاع چگونه خواهد شد؟ فتاح همچنین درباره مشارکت بنیاد تعاون سپاه در طرح‌های توسعه‌ای میدان مشترک پارس‌جنوبی، توضیح داد: در حال حاضر قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا در چند فاز پارس‌جنوبی مشارکت دارد. او با اعلام اینکه قرار است بنیاد تعاون سپاه در برخی از طرح‌های پارس جنوبی سرمایه‌گذاری داشته باشد، خاطرنشان کرد: علاوه بر منابع داخلی، انتشار اوراق مشارکت هم برای تامین منابع مالی فازهای در دست اجرای پارس‌جنوبی در دستور کار قرار دارد.

رکورد بی‌سابقه بارندگی در تهران

بارش‌های پایتخت ۵۵۵درصد افزایش یافت

■ **ایسنا:** مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای تهران اعلام کرد: از ابتدای آبان ماه ۹۰ تاکنون بارش‌های ثبت شده در ۱۱ ایستگاه باران‌سنجی استان تهران به بیش از صد میلی‌متر رسیده است. خسرو ارتقایی گفت: حجم بارش‌های استان تهران در ۱۰روزه نخست آبان ماه جاری به صد میلی‌متر رسیده که در مقایسه با زمان مشابه پارسال، نزدیک به ۸۵ میلی‌متر (معادل ۵۵۵درصد) افزایش نشان می‌دهد. ارتقایی با بیان اینکه این میزان بارش در مقایسه با دوره بلندمدت نیز ۹۰۰ میلی‌متر افزایش یافته است، گفت: بارش‌های استان تهران از ابتدای مهرماه امسال تاکنون به ۱۰۲ میلی‌متر رسیده است. به گفته ارتقایی، بارش‌های استان تهران در آبان ماه سال گذشته و نیز دوره بلندمدت به ترتیب ۱۵/۴ و ۱۱ میلی‌متر گزارش شده بود، ضمن آنکه میزان بارش در ۴۰ روز نخست سال آبی ۹۰ - ۸۹ حدود ۲۱/۶میلی‌متر و دوره بلندمدت نیز ۲۳ میلی‌متر گزارش شده بود. ارتقایی با بیان اینکه حجم ریزش‌های جوی حاصل از این میزان بارش در آبان ماه سال‌جاری به یک‌میلیارد و ۹۷۹میلیون مترمکعب رسیده است، افزود: این میزان در دوره مشابه سال گذشته تنها ۳۰۲میلیون مترمکعب ثبت شده بود. وی ادامه داد: حجم ریزش‌های جوی استان تهران در سال آبی جاری و از ابتدای مهرماه ۹۰ از مرز دومیلیارد مترمکعب گذشته و به دومیلیارد و ۱۰میلیون مترمکعب رسیده است. ارتقایی سپس به بارش ۱۵۲میلی‌متری باران در سد کرج اشاره کرد و گفت: این میزان بارش در شش روز اخیر سبب شد تا ارتفاع سطح آب دریاچه تا سه متر افزایش یافته و در مجموع نزدیک به ۹میلیون مترمکعب آب به حجم این سد اضافه شود. مدیرعامل آب منطقه‌ای تهران در ادامه بارش‌های صورت گرفته در سد طالقان را به صورت ریزش برف عنوان کرد و گفت: در این مدت بیش از پنج‌میلیون مترمکعب آب به حجم مخزن سد طالقان اضافه شده که ارتفاع سطح آب پشت سد را ۸۰سانتی‌متر بالاتر برده است. وی با اشاره به کمترین و بیشترین بارش‌ها در سطح استان تهران، اظهار کرد: ایستگاه رودک جاجرود با ۲۲۶/۵میلی‌متر و ورامین با ۲۱ میلی‌متر به ترتیب بیشترین و کمترین بارش را در آبان ماه جاری تجربه کرده‌اند. مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای تهران در ادامه تصریح کرد: حجم آب ورودی به مخازن چهار سد این استان از ابتدای سال آبی جاری (مهرماه ۹۰) تاکنون با ۶۳/۵درصد افزایش در مقایسه با دوره مشابه سال آبی گذشته، به ۸۰/۳۴میلیون مترمکعب رسیده است.

وقتی چانه‌زنی‌ها کار می‌کنند

احداث سایت خودروسازی با رنگ و بوی سیاسی

مهناز شوقی

عکس: آیدین رهبر، شرق

احداث سایت‌های خودروسازی در خارج و داخل کشور، سوژه‌ای تکراری به نظر می‌رسد و به قول کارشناسان و تحلیل‌گران صنعت خودرو، کار از کار گذشته و دیگر نباید به آن پرداخت اما احداث این‌گونه سایت‌ها همواره با منتقدان زیادی روبه‌رو بوده، ولی دولت‌های مختلف از یک سو و نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز از سوی دیگر اصرار زیادی بر انجام این کار داشته و دارند. هرچند برخی کارشناسان معتقدند احداث سایت تولید خودرو در داخل و خارج توجیه اقتصادی ندارد اما مسوولان و خودروسازان تقریبا هیچ‌گاه زیر بار تایید آن نرفته‌اند و معمولا هرگاه پای سایت‌های خودروسازان ایرانی در داخل و خارج به وسط آمده، مسوولان این صنعت نیز پای دو واژه سیاسی یا اقتصادی-سیاسی را وسط می‌کشند و خیلی کم پیش آمده تا مسوولی، احداث و فعالیت سایت‌های خودرو را کاملا و صرفا اقتصادی بخواند. هرچند طی این چند سال که از راه‌اندازی این سایت‌ها می‌گذرد شاهد آن هستیم که بیشتر آنها نه تنها صرفه اقتصادی ندارد بلکه به مرحله ضرر نیز رسیده یا خواهد رسید. حال چگونه است که خودروسازان کشور بخش عظیمی از وام‌های چندمیلیاردی از بانک‌های کشور را صرف ایجاد سایت‌های بی‌بازده در کشورهایی همچون ونزوئلا، سوریه، بلاروس، سنگال و به تازگی نیز در سودان می‌کنند که هیچ اطمینانی به بازگشت سرمایه‌های این طرح‌ها وجود ندارد به طوری که ارزآوری این طرح‌ها در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

مسوولان باید بهتر بدانند که راه‌اندازی این‌گونه سایت‌ها قطعا در پیشرفت صنعت خودرو کشور حاصلی نخواهد داشت. حتی اگر سیاسی بودن احداث سایت خودروسازی در خارج را رد کنیم- البته قطعا نمی‌توان وجود انگیزه‌های سیاسی در این موضوع را انکار کرد- حداقل می‌توان به غیرکارشناسی بودن احداث این سایت‌ها ایراد گرفت، چراکه اگر کار کارشناسی در این زمینه صورت می‌گرفت، قطعا این همه انتقاد و ایراد کارشناسان و مسوولان پشت سر این موضوع نبود و تولید آنها نیز وضع مناسبی داشت.

علاقه وافر نمایندگان به سایت خودرو

علاقه وافر نمایندگان به احداث سایت خودرو، در نوع خود جالب به نظر می‌رسد؛ نمایندگانی که شاید در حوزه‌های انتخابیه آنها، صنایعی با زیرساخت‌های مناسب و قابل رشد دیگری غیر از خودروسازی نیز وجود داشته باشد. به عنوان مثال در استان مازندران که کلنگ دومین کارخانه آن نیز در سال گذشته در شهر ساری به زمین خورد، سال‌هاست تقریبا هیچ اثری از صنعت پرآوازه آن یعنی نساجی نیست، اما برای احداث سایت خودرو، نمایندگان شهرهای مختلف استان از یکدیگر پیشی می‌گیرند.

این اوضاع البته در برخی دیگر از استان‌ها مانند فارس و کرمانشاه نیز کم و بیش به چشم می‌آید و به نوعی اپیدمی شده است. اگر از بحث احداث سایت‌های خارجی که به مناسبات سیاسی مربوط بوده و شرایط خاص خود را دارد، بگذریم بیشتر کارشناسان ساخت کارخانه خودرو در شهرستان‌های کشور را با شرایط فعلی، غیراقتصادی می‌دانند. البته آنها در عین حال معتقدند اگر مکان‌یابی درستی در این مورد صورت گرفته و تسهیلات و شرایط لازم نیز فراهم شود، احداث سایت نه تنها ایرادی ندارد بلکه به رشد تیراژ و توسعه صادرات نیز کمک خواهد کرد. به گفته این کارشناسان، اگر سایت‌های خارج از پایتخت تیراژی حداقل ۱۵۰هزار دستگاهی در سال داشته باشند، می‌توان روی اقتصادی‌بودن آنها حساب کرد. این در شرایطی است که سودده‌ترین سایت‌های کشور که ایران خودرو خراسان و تبریز هستند، تیراژی صدهزار دستگاهی در سال دارند و باقی سایت‌ها نیز یا کم تیراژند یا هنوز به دلیل مسایل مالی به بهره‌برداری نرسیده‌اند. به عنوان مثال، سایت بابل، سمند سریری را تولید می‌کند که شاید در سال بیش از دوهزار دستگاه نیز متقاضی نداشته باشد. سایت‌هایی مانند کرمانشاه و شیراز نیز در حال حاضر بلاتکلیف‌اند و بعید است پس از بهره‌برداری نیز تیراژ قابل قبول و به صرفه‌ای در انتظار آنها باشد. ظاهرا قرار است در سایت شیراز و کرمانشاه، به ترتیب کامیون کشنده و ون به تولید برسد، حال آنکه این دو بازار چندانی ندارند.

پای ثابت مصوبات استانی دولت

اوضاع به شکلی است که به نظر می‌رسد ساخت کارخانه خودروسازی، به پای ثابت مصوبات استانی دولت تبدیل شده و از آن سو نیز راهی است که برای جلب رضایت مردم که به ذهن نمایندگان مجلس شورای اسلامی می‌رسد. نکته دیگر در این مورد این است که معمولاخودروسازها بخشی از هزینه احداث سایت در شهرستان‌ها را پرداخت می‌کنند، حال آنکه به گفته کارشناسان، خودروسازها تنها باید به انتقال دانش فنی بپردازند، نه اینکه پول سهامداران خود را به پای این‌گونه پروژه‌های معمولا غیر اقتصادی بریزند. شاید اگر خودروسازی ایران کاملا خصوصی بود، خودروسازان کشور هیچ‌گاه دست به احداث سایت در شهرستان‌ها نمی‌زدند یا حداقل در صورت فراهم شدن شرایط لازم، اقدام به انجام این کار می‌کردند. به اعتقاد کارشناسان و حتی برخی از مسوولان تنها می‌توان در مورد سایت سوریه از اقتصادی بودن نسبی آن صحبت به میان آورد و سایر سایت‌ها بیش از آنکه اقتصادی باشند، رنگ و بوی سیاسی دارند. به عنوان مثال در کشوری مانند ونزوئلا با توجه به مسافت طولانی آن با ایران، احداث سایت خودروسازی و حمل قطعات به این کشور آمریکای لاتین، گزینه‌ای جز سیاسی بودن این موضوع را در اذهان تداعی نمی‌کند. هرچند روابط سیاسی – اقتصادی ونزوئلا با ایران در دولت هشتم استارت خورد، اما با روی کار آمدن دولت نهم در سال ۸۴، رابطه ایران و ونزوئلا روز به روز داغ‌تر شد و هم‌اکنون نیز این دو کشور، دوران پرحرارت را در مناسبات سیاسی- اقتصادی خود می‌گذرانند؛ مناسباتی که خودروسازی ایران نقشی مهم را در آن داشته و در عین حال بسیاری از کارشناسان معتقدند هزینه‌های گزافی در این زمینه روی دست دو خودروساز بزرگ ایران گذاشته شده است. در حالی که ۷۰درصد بازار خودرو ونزوئلا در اختیار خودروساز بزرگ دنیاست. حال با توجه به آمار تولید و فروش خودرو در ونزوئلا و همچنین کاهش تولید خودروسازان ایرانی در این کشور، این پرسش مطرح می‌شود که با این شرایط آیا فعالیت خودروسازان ایران در کشور تحت رهبری هوگو چاوز صرفه اقتصادی دارد؟ آیا حال که ۷۰درصد بازار ونزوئلا در اختیار محصولات لوکس خودروسازان بزرگ دنیاست، ادامه تولید محصولاتی مانند پراید و سمند در این کشور صرف می‌کند؟ آیا محصولات خودروسازان کشور قابلیت رقابت با محصولات آمریکایی و ژاپنی را دارند و اصلا می‌توان همه آن را به فروش رساند؟ باید توجه داشت هم‌اکنون با توجه به کاهش آمار فروش و تولید انواع خودرو در این کشورها، در حال حاضر باید گفت که جنبه اقتصادی احداث سایت تولید خودرو در این کشورها با تردیدهایی روبه‌رو است. زمانی که جواد نجم‌الدین سکان هدایت بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه را در دست گرفت، اصلاح ساختار مالی این شرکت را جزو اولویت‌های بزرگ خود خواند و در اولین اظهارنظر خود از احتمال تعطیلی سایت‌های تولیدی ایران‌خودرو در داخل و خارج، به عنوان یکی از راه‌های برون‌رفت این شرکت از بحران مالی صحبت به میان آورد. هرچند عملی شدن این اظهارات نجم‌الدین با توجه به سیاسی بودن سایت‌های خارجی و تعصب خاص نمایندگان مجلس شورای اسلامی روی سایت‌های خودروسازی مربوط به حوزه‌های انتخابی آنها، کمی بعید یا حداقل بسیار سخت به نظر می‌رسد، اما آنچه را که هم‌اکنون می‌توان به عنوان اقدامی مهم و تاثیرگذار در بیشتر نشدن مشکلات مالی خودروسازان داخلی انجام داد، جلوگیری از احداث سایت‌های جدید است. به هر حال، هرچند شاید نتوان به این سادگی‌ها قید سایت‌های احداثی در داخل و خارج را زد، اما حداقل می‌توان جلو ضرر را گرفت و باری دیگر را روی دوش خودروسازان نگذاشت. باید توجه داشت تا زمانی که خودروسازی ما کاملا خصوصی نشده و به معنای واقعی در اختیار سهامداران بخش خصوصی قرار نگیرد، نباید انتظاری بیش از این را نسبت به نوع سرمایه‌گذاری‌ها در صنعت خودروسازی ایران داشت. در حال حاضر هرچند خودروسازان داخلی به خودی خود دارای مدیرعامل و هیات‌مدیره هستند، اما برخی تصمیم‌گیری‌های کلان آنها با دخالت مستقیم دولت همراه بوده و حتی در مواردی دولت نظر شخصی خود را به دو خودروساز بزرگ کشور دیکته می‌کند. در این بین احداث سایت‌های خودروسازی، چه در داخل و چه در خارج، جزو همین موارد دیکته‌شده به حساب می‌آید که گاهی در قالب مسایل سیاسی خود را نشان می‌دهد و گاهی نیز در اثر اصرار نمایندگان مجلس شورای اسلامی که از میان بخش‌های مختلف صنعت، ظاهرا تنها خودروسازی را لایق ورود به شهرستان‌های خود می‌دانند، بروز و ظهور می‌کند. در واقع به نظر می‌رسد، وعده‌های دولت و فشار نمایندگان شهرهای مختلف، بر انجام کارهای کارشناسی چربیده است.

رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران اعلام کرد

۹میلیارد دلار ارز مسافری در سال ۸۹

رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران با بیان اینکه دو سال است بانک مرکزی تراز پرداخت‌ها و تراز تجاری را اعلام نکرده است، گفت: آمار غیررسمی حکایت از رسیدن ارز مسافرتی در سال ۸۹ به ۹میلیارد دلار دارد. محمد نهاوندیان دیروز در هفدهمین همایش ملی صادرات غیرنفتی با اشاره به نامگذاری سال ۹۰ به عنوان سال جهاد اقتصادی گفت: یکی از اصلی‌ترین بخش‌های اقتصادی، صادرات غیرنفتی است که در سال‌های گذشته اگرچه رشد مناسبی داشته اما ضعف‌هایی هم در آن بروز کرده که بر این اساس باید از پوسته آنها به سمت عمق برای حل مشکلات حرکت کنیم. وی با تاکید بر ضرورت توجه به ترکیب صادرات غیرنفتی کشور اظهار داشت: نکته اصلی در امر مناسبات بین‌المللی، تراز تجاری است که نباید آن را از ذهن دور داشت به این معنا که اگرچه صادرات غیرنفتی رشد کرده ولی در کنار آن باید به رشد واردات نیز توجه کرد، چراکه گاهی واردات بیش از صادرات رشد کرده است. رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران اظهارداشت: نگاهی به آمار تراز تجاری کشور نشانگر این است که از سال ۸۷ به بعد مرتبا تراز تجاری کشور بدون احتساب نفت و گاز روند نزولی را طی کرده به این معنا که در سال ۷۸ تراز تجاری منفی ۹/۶میلیارد دلار، در سال ۷۹ منفی ۱۱/۶ در سال ۸۰ منفی ۱۴/۳ و در سال ۸۱ به منفی ۱۷/۴میلیارد دلار رسیده است.

نهاوندیان ادامه داد: تراز تجاری کشور در سال ۸۲ معادل منفی ۲۳/۵میلیارد دلار، در سال ۸۳ معادل منفی ۳۱/۲ در سال ۸۴ منفی ۳۲/۶، در سال ۸۵ منفی ۳۵/۸میلیارد دلار در سال ۸۶ معادل منفی ۴۲/۱میلیارد دلار، در سال ۸۷ معادل منفی ۵۱/۳میلیارد دلار، در سال ۸۸ منفی ۳۳/۳میلیارد دلار و همزمان با بروز بحران جهانی و کاهش شدید قیمت در دنیا در سال ۸۹ به مرز منفی ۳۷/۸میلیارد دلار رسیده است. وی افزود: این یک واقعیت تلخ است که کشور با آن روبه‌رو است اگرچه در تراز کالا اتفاقات مثبت و امیدبخشی رخ داده اما در بخش خدمات رقم‌ها نگران‌کننده است. رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در تشریح کسری تراز تجاری خدمات گفت: کسری تراز تجاری خدمات در سال ۷۸ منفی ۲/۷میلیارد دلار بوده که در سال ۸۹ به منفی ۸/۵میلیارد دلار رسیده است، این در حالی است که با کمال تاسف بانک مرکزی ارقام تراز پرداخت‌ها و تراز تجاری را نیز حتی در دو سال اخیر منتشر نکرده ولی اطلاع غیررسمی ما مبنی بر این است که ارز مسافرتی در سال گذشته ۹میلیارد دلار بوده است. نهاوندیان ادامه داد: رقم صادرات غیرنفتی ایران در کل صادرات افزایش یافته است. اما وقتی ترکیب کالاها مورد بررسی واقع شود، مشاهده خواهد شد که این افزایش در گروه‌های مختلف کالایی موزون نیست.

کسری تراز تجاری خدمات در سال ۷۸ منفی ۲/۷میلیارد دلار بوده که در سال ۸۹ به منفی ۸/۵میلیارد دلار رسیده است، این در حالی است که با کمال تاسف بانک مرکزی ارقام تراز پرداخت‌ها و تراز تجاری را نیز حتی در دو سال اخیر منتشر نکرده ولی اطلاع غیررسمی ما مبنی بر این است که ارز مسافرتی در سال گذشته ۹میلیارد دلار بوده است

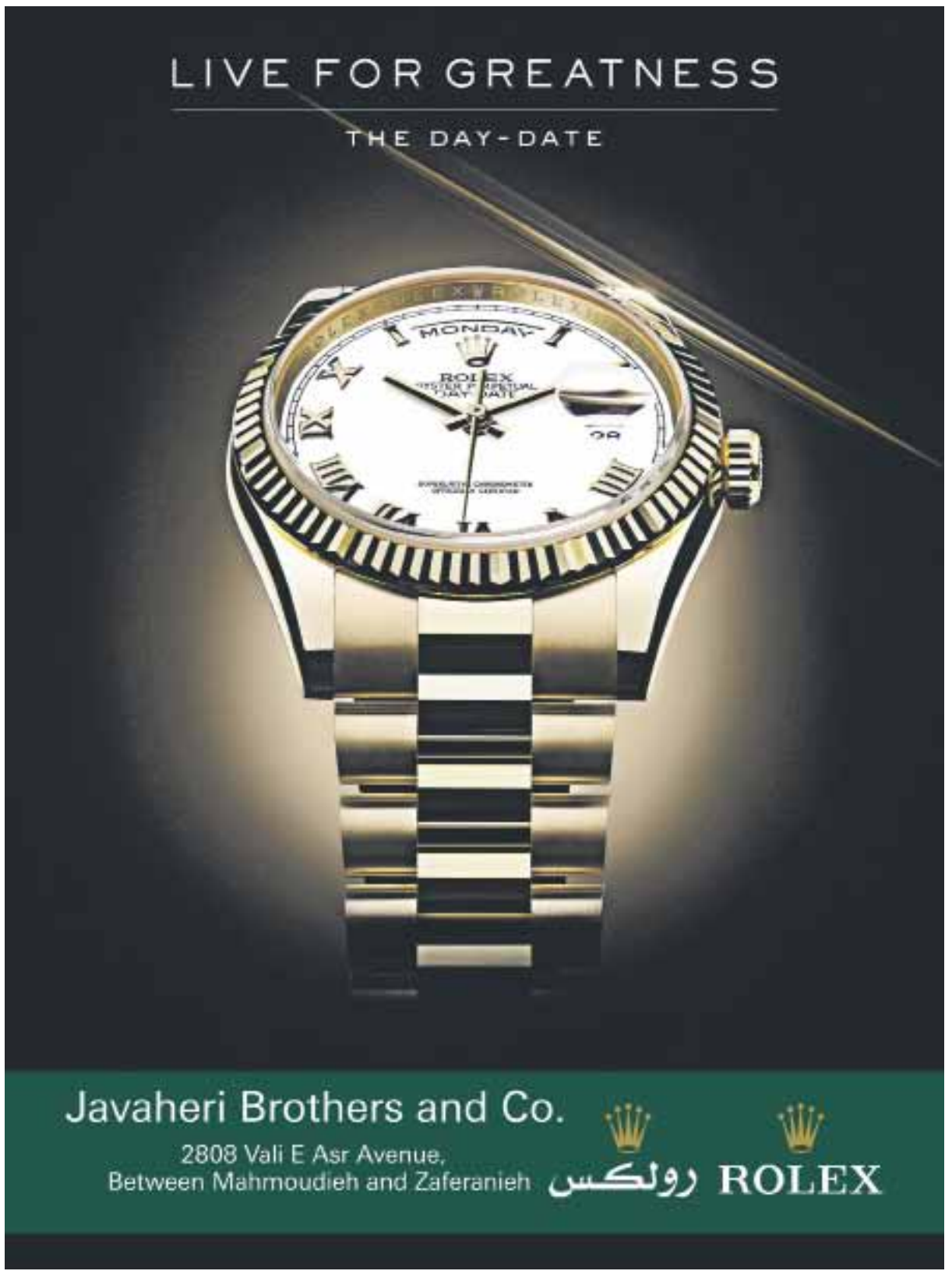
وی به بررسی مقایسه‌ای آمار هفت‌ماهه سال ۸۹ صادرات غیرنفتی با مدت مشابه در سال جاری پرداخت و خاطرنشان کرد: صادرات میعانات گازی در هفت‌ماهه ابتدای سال ۸۹ معادل ۲/۸میلیارد دلار بوده که در سال ۹۰ به ۵/۵میلیارد دلار رسیده است. وی افزود: ضمن اینکه همین ارقام در مدت زمان مشابه ذکرشده در مورد پتروشیمی ۵/۶میلیارد دلار در سال ۸۹ و ۸/۶میلیارد دلار در سال ۹۰ بوده است. ضمن اینکه صادرات سایر کالاها در هفت‌ماهه سال ۸۹ معادل ۹/۲میلیارد دلار و در هفت‌ماهه سال ۹۰، ۹/۷میلیارد دلار برآورد شده است.

رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران خاطرنشان کرد: به همین جهت مرتبا سهم میعانات گازی و پتروشیمی در مجموعه سبد صادراتی کشور در حال افزایش بوده و سهم میعانات گازی از ۱۵ به ۲۳درصد، پتروشیمی از ۳۱ به ۳۶درصد رسیده که جمع این دو رقم نشانگر این است که سهم میعانات گازی و پتروشیمی بر صادرات غیرنفتی بیش از ۵۱درصد است. بنابراین متاسفانه برای دستیابی به منویات مقام معظم رهبری مبنی بر بستن شیرهای نفت و اداره کشور با صادرات غیرنفتی فاصله زیادی وجود دارد. نهاوندیان ادامه داد: بر این اساس اگر قرار است شیر نفت را ببندیم پتروشیمی را نیز نباید در آمار خود دخالت دهیم، یعنی اقداماتی صورت گیرد که مردم صبح تا شام خود را با تولید کالا و خدمات داخلی بگذرانند و تکیه بر ذخایر نفتی نباشد. وی ادامه داد: بر این اساس ذخایر فسیلی باید سرمایه‌ای برای نسل‌های آتی تلقی شود، چراکه خلاف عدالت بین‌نسلی است که اگر سرمایه نفت را برای مخارج یومیه فعلی استفاده کنیم. نهاوندیان ادامه داد: البته به طور قطع اینکه ما از صادرکننده نفت خام تبدیل به صادرکننده مواد پتروشیمی و با ارزش افزوده تبدیل شده‌ایم، گام مثبتی به شمار می‌رود و باید توسعه یابد ولی سخن در این است که مزیت‌های نسبی را در تولید کشور به منظور صادرات به کار بندیم. بر این اساس اگر قاطعیت در صادرات داریم باید سیاست‌های کشور بر مبنای تولید محوری تدوین شود. رییس پارلمان بخش خصوصی خاطرنشان کرد: اصلاح ساختار، اصلاح سیاست‌ها و اصلاح سازمان در امر صادرات به عنوان حوزه‌ای از جهاد اقتصادی باید مدنظر قرار گیرد و ساختار دولتمدار نیز جای خود را به ساختار خصوصی محور بدهد. وی اظهار داشت: در بازار کالا باید به سمت رقابت حرکت کنیم و سیاست‌های پولی را نیز در این راستا بسیج کنیم، نه اینکه به سبب برخی مشکلات ساختاری در اقتصاد، واحد تولیدی را در فشار قیمتی قرار داده و اجازه ندهیم مدیریت دخل و خرج را خود بنگاه‌ها صورت دهند. این در حالی است که اگر در سیاست‌های اقتصادی کشور یک قاعده واحد و شاغول اصلی وجود نداشته باشد کار به ناهماهنگی کشیده شده و مشکلات دیگری به وجود می‌آید که البته این شاغول باید تولید محور بودن اقتصاد تعیین شود.

خبر

رشوه‌دهنده‌ترین کشورها در تجارت‌جهانی

■ **ایسنا:** یک بررسی نشان داد که شرکت‌های روسی و چینی در هنگام تجارت در خارج از کشور خود، بیشتر احتمال دارد رشوه پرداخت کنند. این دو کشور در بررسی انجام گرفته توسط گروه ضدفساد «ترانس پرنسی اینترنشنال» از سه‌هزار مدیر شرکت تجاری، در میان ۲۸ کشور بدترین امتیاز را کسب کردند. هلند و سوییس در صدر قرار گرفتند و بلژیک، آلمان و ژاپن در رتبه‌های برتر بعدی قرار گرفتند در حالی که انگلیس در رده هشتم و بالاتر از آمریکا و فرانسه قرار گرفت. بنا بر یافته‌های این بررسی، رشوه برای برنده شدن در پروژه‌های بخش دولتی و قراردادهای ساخت‌وساز بسیار متداول است در حالی که بخش کشاورزی کمترین موارد ردوبدل شدن رشوه را دارد. براساس گزارش این گروه، قرار گرفتن چین و روسیه در انتهای فهرست با توجه به حضور جهانی شرکت‌های این دو کشور نگران‌کننده است و رشوه و فساد تاثیر قابل‌توجهی در جوامعی دارد که این شرکت‌ها در آنها فعالیت می‌کنند و توانایی شرکت‌ها برای رقابت منصفانه در این بازارها وجود دارد. سایر اقتصادهای در حال توسعه در این فهرست بالاتر قرار گرفتند. هند نوزدهم و برزیل یک رتبه بالاتر از ایتالیا، چهاردهم شد.

جزییات شگرد جدید قاچاقچیان سوخت

■ **مهر:** شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به کشف و توقیف یک محموله ۱۱۴هزار لیتری گازوییل قاچاق انتقالی به مرز افغانستان، شگرد جدید قاچاقچیان برای فروش محموله‌های سوخت بی‌کیفیت را تشریح کرد و گفت: چهار بازارچه سوخت در مرز افغانستان بازگشایی شد. علی‌اصغر عباسی با اشاره به اقدامات انجام شده برای کشف و شناسایی یک محموله نفت‌گاز قاچاق، گفت: با کنترل واحدهای تولیدی سوخت تقطیری، یک محموله ۱۷۰هزار لیتری نفت‌گاز کشف و ضبط شده است، از این محموله حدود ۱۱۴هزار لیتر نفت‌گاز در چهار دستگاه نفتکش جاده‌پیما به مقصد دوغارون افغانستان بارگیری شده بود، ضمن آنکه مقدار ۵۶هزار لیتر نیز در مخزن یکی از شرکت‌ها کشف و ضبط شده است. این مقام مسوول با تاکید بر اینکه اخیرا افراد سودجو تحت پوشش سوخت‌های تقطیری مبادرت به جمع‌آوری فرآورده نفتی از اقصی نقاط کشور می‌کنند، اظهار داشت: با انجام فرآیند تقطیر، تغییرات اندکی در فرآورده نفتی ایجاد و با عنوان هیدروکربور به کشورهای همسایه همچون افغانستان و ترکیه صادر می‌کنند.