

گذر

اعطای کارت رفاه به بازنشستگان معادل ۱ ماه حقوق

● مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی از صدور کارت اعتباری برای بازنشستگان با همکاری بانک رفاه کارگران خبر داد. به گزارش تسنیم، سیدتقی نوربخش در مراسم بزرگداشت روز خانواده و تکریم بازنشستگان در پارک لاله اظهار کرد: بازنشستگان و بیمه‌شدگان صاحبان اصلی سازمان تأمین اجتماعی هستند و مهم‌ترین مأموریت این سازمان خدمت‌رسانی به بازنشستگان و تأمین معیشت و درمان آنان است. وی از صدور کارت اعتباری برای بازنشستگان با همکاری بانک رفاه کارگران خبر داد و گفت: با صدور این کارت‌ها، بازنشستگان امکان خرید اعتباری برابر با حقوق ماهانه خود را خواهند داشت و نگرانی بازنشستگان درباره زمان دریافت حقوق برطرف می‌شود.

سقوط ۳۰۰ هزار تومانی قیمت سکه در ۲ روز

● قیمت سکه که روز چهارشنبه مرز چهار میلیون و ۷۰۰ هزار تومان را رد کرده بود، در دو روز گذشته روند نزولی گرفته و به چهار میلیون و ۳۸۰ هزار تومان کاهش یافت. به گزارش تسنیم، این روزها بازار آزاد ارز و سکه تحت‌تأثیر فضاسازی‌های روانی قرار گرفته و دلالتا هم بر این موج می‌دمند. قیمت سکه روز چهارشنبه گذشته از مرز چهار میلیون و ۷۰۰ هزار تومان هم گذشت و قیمت دلار هم از مرز ۱۵ هزار تومان عبور کرده بود، اما قیمت‌های حیابی چندان دوام نیاوردند و در دو روز گذشته قیمت‌ها مجدداً سیر نزولی گرفتند. بر اساس تازه‌ترین گزارش‌ها، قیمت سکه بهار آزادی طرح جدید چهار میلیون و ۳۸۰ هزار تومان، سکه بهار آزادی طرح قدیم چهار میلیون و ۱۵۱ هزار تومان، نیم‌سکه بهار آزادی دو میلیون و ۱۸۰ هزار تومان، ربع‌سکه یک میلیون و ۱۲۰ هزار تومان و سکه گرمی ۶۲۰ هزار تومان شده است. هر گرم طلای ۱۸ عیار هم ۳۵۵ هزار تومان معامله شد.

با وجود وعده دولت مرغ ۳۰ درصد گران شد

● در حالی مسئولان وعده تغییرنیافتن نرخ کالاهای اساسی تا پایان فروردین را داده‌اند، قیمت برخی از این محصولات در مرداد در مقایسه به ماه قبل، با افزایش در خورتوجهی مواجه شده است. به گزارش مهر، تغییرات قیمتی ۲۴ قلم کالای اساسی در مرداد سال جاری که از سوی مرکز آمار ایران منتشر شده، حکایت از افزایش بی‌رویه نرخ این کالاهای دارد. این در حالی است که رئیس کل بانک مرکزی چندی پیش از تغییرنیافتن قیمت کالاهای اساسی تا پایان فروردین سال ۹۸ خبر داده بود. عبدالناصر همتی گفته بود: «نرخ کالاهای اساسی تا پایان فروردین ۹۸ بدون تغییر باقی خواهد ماند و البته ارز هم تا همان زمان به نرخ چهارهزارو ۲۰۰ تومانی در اختیار آنها قرار می‌گیرد؛ البته نظارت کافی نیز صورت می‌گیرد که انحراف در این زمینه وجود نداشته باشد. براساس این وزرا قول داده‌اند که این موضوع را به‌عنوان یک وظیفه اولیه و اصلی خود در دستور کار قرار دهند که نظارت کافی داشته باشند و رئیس‌جمهور نیز روزانه این موضوع را پیگیری خواهد کرد». براساس این طبق آمار رسمی، نرخ یک کیلوگرم برنج ایرانی درجه یک در مرداد ۱۴هزارو ۱۴۴ تومان بوده که در مقایسه با تیر ۱۰۴ درصد و در مقایسه با ماه مشابه سال قبل ۶۰۵ درصد رشد داشته است. هر کیلوگرم مرغ ماشینی نیز با نرخ ۹هزارو ۸۹۳ تومان به فروش رفته است که در مقایسه با تیر ۲۸۰۷ درصد و در مقایسه با ماه مشابه سال قبل ۲۴۰۳ درصد با رشد مواجه شده است.

اتخاذ تدابیر لازم برای تنظیم بازار محرم ذخایر به میزان کافی است

● معاون وزیر جهاد کشاورزی با بیان اینکه تدابیر لازم برای تأمین محصولات پروتئینی مردم در ماه محرم اندیشیده شده است، گفت: نه‌فقط برای ماه محرم، بلکه برای تمام سال پیش‌بینی تولید انجام شده است. معاون وزیر جهاد کشاورزی افزود: همین الان که در ماه شهریور هستیم، بیش از ۱۹۰ هزار تن گوشت مرغ تولید می‌شود. نوساناتی که در روزهای گذشته در قیمت‌ها وجود داشته، بیشتر به دلیل هیجانات بازار بوده تا اینکه به خاطر تغییر در میزان عرضه و تقاضا یا تولید باشد. رضایی ادامه داد: در زمینه شیر و محصولات لبنی نیز تغییراتی که رخ داده، همه ناشی از شیر خام نیست و فقط بخشی از آن مربوط به شیر خام می‌شود. او اضافه کرد: همه این محصولات در حد کافی و برخی حتی به اندازه مازاد وجود دارد و امکان صادرات آنها فراهم است.

علی درستکار؛ بهره‌برداری از پروژه‌های ریلی ایران در وضعیت بحرانی کشور از حیث مصرف فزاینده سوخت، هشدارهای زیست‌محیطی در کلان‌شهرها و مناطق جنوب و جنوب‌شرقی کشور، مساحت پهناور سرزمین‌مان و جابه‌جایی سریع و گسترده حمل بار می‌تواند یکی از نقاط قوت دولت کنونی باشد. اما مراحل فرساینده بوروکراتیک، فربه‌شدن تصمیم‌ها و سیاست‌گذاری‌ها و روابط خارج از نظارت کارفرما- پیمانکار آشکارا عمر پروژه‌ها را به زمان‌های نامعولومی موقوف کرده است. به‌نحوی‌که در پاره‌ای از پروژه‌های ریلی، مقامات و مدیران عالی‌رتبه دولتی برای افتتاح و بهره‌برداری پروژه‌ها برای چندمین‌بار دچار زربانی نادرستی می‌شوند. تنها مروری بر تقویم اجرایی و سرنوشت پروژه‌هایی از همین جنس در دهه‌های اخیر در شبکه ریلی ایران که با ادعاها و لاف‌های بسیار کثندتر مطرح شدند و همچنان معطل و بلا تکلیف هستند، کافی است تا به عمق چالش‌ها و ناکارآمدی‌های موجود پی ببریم.

اگرچه گفته می‌شود تاخیر در بسیاری از پروژه‌های ریلی کشور، میراثی از جنگ یا تحریم با فقدان بودجه کافی است یا در جابه‌جایی دولت‌ها به محاق فراموشی سپرده شده‌اند، اما در این گزارش، صراحتاً به تعداد مهمی از پروژه‌هایی اشاره می‌شود که در همین سال‌های اخیر و در دوران دولت فعلی با فاینانس خارجی کلید خورده که از آنها به‌عنوان ثمرات و میوه‌های برجام نام برده می‌شند، اما هم از حیث سطح عملیات عمرانی و هم وسعت و مقیاس پروژه‌ها به هیچ روی نسبتی با برخی از پروژه‌های دیگر که با بودجه‌های کمتر و اجرای سریع‌تری همراه بوده‌اند، نداشته‌اند و سال‌هاست که پیشرفت فیزیکی آنها تنها روی کاغذ و نامه‌های اداری وزارت راه‌وشهرسازی و کمیسیون‌های مختلف بالا و پایین می‌شود. به‌نحوی‌که حتی براساس بررسی‌های کارشناسی مبتنی بر تأخیرها، مجموع این پروژه‌ها حتی اگر پروژه جدیدی آغاز نشود، در خوش‌بینانه‌ترین حالت، ۲۰ سال و با در نظر گرفتن تاخیرها، ۳۵ سال برآورد می‌شود.

۱- مکارپروژه قطار برقی تهران-مشهد (ایران-چین) درباره موضوع قطار برقی تهران - مشهد به طول ۹۲۶ کیلومتر، بیش از ۱۵ سال است که سخن گفته می‌شود و یکی از آرزوهای دیرین دولت‌های احمدی‌نژاد و روحانی بوده است. در دولت کنونی، از این پروژه برای اولین‌بار دقیقاً در جلسه رأی اعتماد عباس آخوندی در دولت یازدهم به‌عنوان یک اولویت نام برده شد. سپس در اسفند سال ۹۲ محسن پورسیداقایی، مدیرعامل وقت راه‌آهن، به انعقاد قرارداد فاینانس برقی‌کردن آن اشاره و تأکید کرد پروژه مذکور اولویت راه‌آهن است و اجرای آن به روش EPCF در دستور کار قرار دارد و در سال ۱۳۹۳ شاهد آغاز عملیات اجرایی این پروژه خواهیم بود؛ از آن پس به‌طور متوسط در افتتاح یا بهره‌برداری هر پروژه کوچک یا بزرگی در وزارت راه‌وشهرسازی به وعده‌های مشابهی در مورد این پروژه اکتفا شده است. اینک در پایان نیمه اول سال ۹۷، همچنان چشم‌انتظار اجرای این پروژه هستیم.

بودجه مورد نیاز این پروژه- به ارزش دو میلیارد دلار تعیین شده و قرار بود پیمانکاران آن، کنسرسیومی متشکل از مینبا، چند شرکت ایرانی و چینی با سرمایه‌گذاری ۱۵درصدی داخلی و ۸۵درصدی چینی‌ها باشد. مدت اجرای این طرح حدوداً ۴۲ ماه پیش‌بینی شده بود و چنانچه ساخت‌وساز این پروژه اجرایی می‌شد - با روال معمول پروژه‌های مرسوم و تأخیرهای مکرر - ممکن بود در خوش‌بینانه‌ترین حالت، در سال ۱۴۰۵ برای کاستن شش ساعت از طی مسیر تهران-مشهد برای سالانه ۳۵ میلیون مسافر و زائر به راه بیفتد.

۲- پروژه قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان (ایران-چین) پروژه قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان به طول ۴۱۰ کیلومتر، نخستین و بزرگ‌ترین راه‌آهن پرسرعت کشور است که باید از شهرهای قم، دلپجان و میمه نیز عبور کند. جالب آنکه از یک دهه پس از انقلاب این آرزو در چارچوب طرح‌ها، پروژه‌ها و لوايح از اصفهان به تهران دست‌به‌دست شده است. اما در دهه اخیر، این موضوع جدی‌تر از گذشته در دولت و مجلس دنبال شد و پس از توافقات برجام، پیگیری آن شدت گرفت. پروژه‌ای که می‌توانست سالانه ۱۶ میلیون مسافر را جابه‌جاند و با سرمایه‌گذاری ۱۰۷میلیارد دلاری، سرعت قطارها را

اقتصاد

کالبدشکافی یک قصور نابخشدنی برای تأخیر در اتمام پروژه‌های ریلی در ایران

۳۵ سال تا تحقق وعده‌های آهنی



نیلس، حسین ابراهیمی

در این مسیر به ۳۰۰ کیلومتر در ساعت برساند. در این پروژه نیز، ایران برای سرعت و دقت بیشتر، در کنار طرف ایرانی (قرارگاه سازندگی)، شریک خود را شرکت چینی سی.آر.آر.سی انتخاب کرد که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های فعال در صنعت ریلی جهان است و سهم شرکت چینی ۱۰۵ میلیارد دلار و سهم ایران تنها ۲۰۰ میلیون دلار تعیین و مدت اجرای این پروژه در دو قطعه تهران -قم (۱۶۵ کیلومتر) و قم- اصفهان (۲۴۵ کیلومتر) بالغ بر هفت سال تخمین زده شد.

پس از سال‌ها بلا تکلیفی، قرار بود کلنگ اجرایی این پروژه در تیرماه امسال زمین بخورد، اما این بار نیز به بهانه اصلاح اسناد مهندسی آغاز عملیات اجرایی آن - با وجود تاخیر ۴۰ سال- مجدداً به تعویق افتاده است. سوابق گذشته و شواهد کنونی روند پروژه نشان می‌دهد در شرایط طبیعی بهره‌برداری آن به سال ۱۴۱۰ خواهد رسید.

۳- قطار برقی گرمسار- اینچه‌برون (ایران-روسیه) پروژه یک‌خطه گرمسار - اینچه‌برون ۴۹۵ کیلومتر است و پس از عبور از مازندران در استان گیلستان به پایان می‌رسد. اجرای این پروژه در دو قطعه پیش‌بینی شده که قطعه اول ۲۰۳ کیلومتر و قطعه دوم ۹۰ کیلومتر در مجاورت دریای خزر و زمین‌های دشتی آن به اتمام خواهد رسید و دارای مزیت حمل ۱۰ میلیون تن کالا در سال است.

این پروژه نیز از سال دوم دولت یازدهم در اولویت وزارت راه‌وشهرسازی قرار گرفت و در سال ۹۴ راه‌آهن ایران با شرکت AZD روسیه قراردادی به ارزش ۱۰۲میلیارد یورو منعقد کرد. شرکت AZD روس قرار است در برقی‌سازی مسیر، تأمین لوکوموتیو برقی، ارتقای سیستم علائم و ایمنی تجهیزات و نگهداری شبکه با طرف ایرانی همکاری داشته باشد. پیش‌بینی کارشناسان این است که این پروژه نیز مانند دو پروژه بالا، در هزارتوی مراحل اداری و جلسات متعدد کارشناسی و مدیریتی به این زودی‌ها به نتیجه نخواهد رسید.

۴- قطار سریع‌السیر اراک-قم (ایران-ایتالیا-چین) پروژه قطار سریع‌السیر اراک-قم به طول صد کیلومتر یکی از آرزوهای شهرستان اراک است. در دولت اول روحانی قرار بود این پروژه با مشارکت و سرمایه‌گذاری ۸۵درصدی ایتالیایی‌ها انجام گیرد، اما به‌دلیل سستی مدیران راه‌آهن و تطویل مراحل بوروکراتیک، شرکت ایتالیایی پس از خروج ترامپ از برجام، از ادامه همکاری در این پروژه منصرف شد و ظاهراً یک شرکت چینی جایگزین آنها شده تا در یک دوره چهارساله این پروژه را به بهره‌برداری برساند. ارزش این پروژه حدوداً هفت هزار میلیارد ریال برآورد شده و احیاناً ترکیب سرمایه‌گذاری در آن نیز براساس همان معادله ۸۵-۱۵درصد است.

۵- قطار سرخس- زاهدان-چابهار (ایران-هند) پروژه راه‌آهن سرخس- زاهدان-چابهار به طول ۱۴۳۰ کیلومتر قرار است که در دو قطعه انجام گیرد. قطعه اول چابهار- زاهدان (۵۸۰ کیلومتر) با مشارکت هندی‌ها و فاینانس ۱۰۰میلیارد دلاری ژاپنی‌ها و قطعه دوم زاهدان- تربت‌حیدریه (۷۶۰کیلومتر) با مشارکت ۸۵درصدی شرکت عمران مسکن آستان قدس رضوی و بهره‌گیری از دو فاینانس خارجی انجام پذیرد.

پیشرفت قطعه اول -با برآورد سرمایه‌گذاری ۷۴هزارمیلیاردریالی- پس از هشت سال از شروع پروژه با بودجه قطره‌چکانی حدوداً هزار میلیارد ریال، فقط ۳۵درصد پیشرفت فیزیکی داشته و احداث قطعه دوم

بزرگراهی برای اتصال خوزستان به فلات مرکزی، آن را یکی از آرزوهای قدیمی خود دانسته است. کارشناسان این صنعت حالا معتقدند با ایجاد چنین بزرگراهی، توجیه احداث ریل‌آهن در این مسیر به‌شدت کاهش خواهد یافت.

۷- قطار قزوین-آستارا (ایران-جمهوری آذربایجان) پروژه راه‌آهن قزوین-آستارا به طول ۳۴۵ کیلومتر در دو قطعه انجام می‌گیرد؛ قزوین-رشت (۱۶۵ کیلومتر) و رشت-آستارا (۱۸۰ کیلومتر). کلنگ اجرای قطعه اول این پروژه در نخستین سال از دومین دوره دولت سیدمحمد خاتمی دقیقاً در تابستان ۱۳۸۱ به زمین زده شد و تا سال ۱۳۹۱ فقط ۱۲ درصد رشد فیزیکی داشته است! در دولت اول دکتر حسن روحانی این پروژه سرعت گرفت و گویا در دومین سال دولت فعلی قطعه اول این پروژه به دو کیلومتری شهر رشت رسیده است. بودجه این پروژه ۳۰هزارمیلیارد ریال پیش‌بینی شده و بنا بر روایت وزیر راه‌وشهرسازی فعلی تاکنون ۲۵هزار میلیارد ریال آن در قطعه اول هزینه شده است. قطعه دوم این پروژه با فاینانس ۵۰۰میلیون یوروسی جمهوری آذربایجان قرار است از امسال آغاز شود که هنوز خبر موثقی از آن در دست نیست. در نتیجه، باوجود هزینه گزاف و گذشته ۱۵ سال، در همین سه سال اخیر، هر ماه، فصل و سال، زمان‌های مشخصی برای افتتاح این پروژه مهم با توجه به مناسبت‌های تقویمی وعده داده شده است. آخرین‌بار دکتر محمدباقر نوبخت، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، شهریور سال جاری را برای افتتاح قطعه اول (قزوین-رشت) مشخص کرد که تا این لحظه از بهره‌برداری این پروژه در روز معین خبر جدیدی منتشر نشده است. مشت نمونه خروار است؛ قدر مسلم در صنعت ریلی ایران، پروژه‌های دیگری نیز هستند که چنین سرنوشتی پیدا کرده‌اند، از جمله پروژه ریلی شلمچه- بصره (۱۴۰ کیلومتر) و کرمانشاه- خسروی (۲۶۵ کیلومتر) که در سال‌های دراز، دست‌ها سایبان چشمان مردم همیشه در انتظار است و مترصد خاتمه و افتتاح واقعی این طرح‌ها هستند. واقعاً مسیبان این همه قصور و تعلل و آفرینندگان این تعداد حلقه مفقوده در هیاهوی وعده‌های بی‌فرجام، چگونه می‌توانند منافع ملی این آب و خاک و اشتغال جوانان و بویایی مردم این سرزمین را تأمین کنند؟

از س‌وی دیگر، اهمیت این منطقه از کشور به‌سبب نقشی که همسایگان شرقی ما در دریای عمان ایفا می‌کنند، بر کسی پوشیده نیست. از مزیت‌های استراتژیک این پروژه، می‌توان به بازار ۳۰۰میلیون نفری آسیای میانه و تبادلالت تجاری هند و افغانستان اشاره کرد. **۶- قطار ۲ خطه برقی اصفهان-اهواز (ایران-کره‌جنوبی)** اجرای پروژه دوخطه قطار برقی اصفهان-اهواز به طول ۵۲۰ کیلومتر در سه‌ال‌های اول دولت حسن روحانی مطرح شد. بودجه اولیه این پروژه حدوداً پنج میلیارد دلار تخمین زده شد و قرار بود اجرای آن با مشارکت یک شرکت کروی و تأمین سرمایه آن از سوی بانک صادرات واردات (اکزیم بانک) و فاینانس کرای‌ها صورت گیرد. احداث این پروژه در کنار بهینه‌سازی مصرف سوخت و حفظ محیط زیست، منجر به کاهش ۴۵۰ کیلومتری مسافت این مسیر می‌شود. از س‌وی دیگر، این پروژه پارهای از شهرهای استان چهارمحال‌وختیاری را هم پوشش خواهد داد. طرفه آنکه، دو سال پس از طرح این موضوع و مطالعات اولیه و جذب سرمایه‌گذار خارجی، حالا وزیر راه‌وشهرسازی با ابراز خرسندی از ایجاد

خبر

بانک مرکزی در یک ماه گذشته چقدر ارز حاصل از صادرات فروخت

● بانک مرکزی اعلام کرد، مجموع فروش ارز حاصل از صادرات از ۱۶ مرداد تا ۱۵ شهریورماه امسال (یک ماه) به یک‌میلیارد و ۸۲ میلیون یورو رسید. نرخ روز پنجشنبه یورو در سامانه نیما حدود ۸۹ هزار و ۹۰۰ ریال بود. همچنین نرخ سنا که برابند نرخ نقدی اسکناس و صرافی‌ها و سامانه نیماست، امروز برای هر یورو ۹۲ هزار و ۸۲۰ ریال تعیین شد. به گزارش ایرنا، «نیما» و «سنا» دو سامانه بانک مرکزی هستند که هر دو کارکرد ارزی دارند با این تفاوت که نیما «بازار ارز خارجی» را قرار می‌گیرد؛ یعنی به شکل حواله معامله می‌شود، اما سنا «خریدوفروش ارز در صرافی‌های مجاز» سراسر کشور را پوشش می‌دهد. حواله‌هایی که در نیما عرضه می‌شود، همان پولی است که صادرکنندگان و حتی دولت در خارج از کشور دارند و آن را به صراف می‌فروشند تا در اختیار واردکنندگان برای تهیه کالاها قرار گیرد؛ این بازار هیچ ارتباطی با مردم عادی سطح جامعه ندارد و فقط ویژه بازرگانان و تجار است، اما بازار داخلی ارز با سنا کنترل می‌شود و خریدوفروش‌ها با سندی که در سامانه سنا ثبت می‌شود، رسمیت می‌یابد.

قضات دادگاه، کارشناسان ارزی را در کنار خود پیدرند

● دبیرکل کانسون صرافان ایران پیشنهاد کرد برای صدور رأی عادلانه در پرونده متهمان ارزی، قضات دادگاه از نظر و مشورت کارشناسان ارزی استفاده کنند. به گزارش ایرنا، پس از بروز نوسان‌های ارزی از زمستان سال گذشته، در چند نوبت شاهد دستگیری صرافان، خرده‌فروشان و دلالتا بازار ارز بودیم که نخستین جلسه رسیدگی به اتهامات ۱۹ متهم ارزی، ششم شهریورماه در شعبه ۲ ویژه دادگاه انقلاب اسلامی برگزار شد. حجت‌الاسلام سیداحمد زرگر در ابتدای این جلسه دادگاه گفت که این افراد با توزیع غیرمجاز ارز، بیش از دوهزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به نظام ارزی کشور ضربه زده‌اند. «رضا ترکاشوند»، دبیرکل کانون صرافان ایران، در گفت‌وگو با ایرنا اظهار کرد: برای دولتی که ۸۵ درصد اقتصاد را در اختیار دارد و باید هزینه‌های بالای خود، اعم از پرداخت دستمزد و امور عمرانی را پوشش دهد و جز درآمد حاصل از فروش نفت، واردات کالا و دریافت مالیات و عوارض عایدی دیگری ندارد، یکی از بهترین راه‌ها، کسب درآمد از محل تبدیل ارز نفتی به ریال است.

بازار محرم؟

سفرهای برای نیازمندان شهر

#۱۰۰*۷۳۳*

یا از طریق گزینه نیکوکاری اپلیکیشن آپ

هشدار به تعزیرات درباره تکرار پروژه پوشک در «دستمال کاغذی»

پای یک شرکت تُرک در میان است

انجمن سلولزی ایران در نامه مهمی به تعزیرات درباره احتمال کمبود تولید مواد اولیه دستمال کاغذی و تکرار پروژه پوشک به دلیل کارشکنی یک شرکت ترکیه‌ای فعال در ایران هشدار داد. به گزارش تسنیم، انجمن صنایع سلولزی بهداشتی ایران در نامه‌ای به رئیس سازمان تعزیرات درباره احتمال کمبود مواد اولیه تولید دستمال کاغذی در کشور به دلیل کارشکنی یک شرکت خارجی ترکیه‌ای که در سال‌های اخیر سهم ۵۰درصدی در تأمین «تیشو» به‌عنوان مهم‌ترین ماده اولیه تولید دستمال کاغذی را در ایران به دست آورده است، هشدار داد. در این نامه تصریح شد «در چند سال اخیر شرکت «پارس حیات ساغلیک اروترلی» سرمایه‌گذار خارجی و وابسته به هلدینگ حیات در کشور ترکیه با سرمایه‌گذاری در زمینه تولید تیشو به‌عنوان مهم‌ترین مواد اولیه تولید دستمال کاغذی بیش از ۵۰ درصد از سهم تأمین تیشو در بازار داخلی را