

خبر

دولت تاکنون هیچ تصمیم جدیدی درباره ارز ۴۲۰۰ تومانی نگرفته است

● رئیس کل بانک مرکزی درباره تداوم تامین کالاهای اساسی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی گفت: اگرچه دراین‌باره بحث‌های مختلفی در جامعه انجام شده؛ اما دولت تاکنون هیچ تصمیمی نگرفته است.

به گزارش صداوسیما عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی، در حاشیه جلسه نحوه تامین کالاهای اساسی پایان سال که با حضور معاون‌اول رئیس‌جمهور برگزار شد، در جمع خبرنگاران اظهار کرد: جلسه‌امروز هم مانند جلسات قبل، دغدغه دولت درباره تامین کالاهای اساسی پایان سال و کالاهای ضروری مورد نیاز مردم اختصاص داشت که دراین‌باره معاون‌اول رئیس‌جمهور به بخش‌های مختلف تاکیداتی داشت.

رئیس کل بانک مرکزی درباره تداوم تامین کالاهای اساسی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی گفت: اگرچه دراین‌باره بحث‌های مختلفی در جامعه انجام شده؛ اما دولت تاکنون هیچ تصمیمی نگرفته؛ بلکه با بحث‌های مختلف کارشناسی که داریم، هدف این است که مشکلات تامین کالاهای اساسی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی که در همین حد هم باید در اختیار مصرف‌کننده قرار گیرد؛ اما دچار انحراف و در بعضی زمینه‌ها دچار افزایش قیمت شده، با بحث‌های کارشناسی بررسی و حل شود.

بازار شکر ۸ روز دیگر کاملاً متعادل می‌شود

● رئیس انجمن صنفی قند و شکر با بیان اینکه قیمت شکر حدود هشت روز دیگر کاملاً متعادل می‌شود، گفت: دولت با افزایش ۲۰ درصدی نرخ خرید تضمینی چغندر قند موافقت کرده است. به گزارش مهر، در روزهای اخیر نوسانات در بازار شکر ایجاد شده و دولت در تلاش است که با عرضه بیشتر این محصول به بازار، قیمت را کنترل کند. طبق اعلام مسئولان وزارت جهاد کشاورزی، در حدود یک ماه اخیر بیش از حدود ۲۳۰ هزار تن شکر به بازار عرضه شده و این توزیع همچنان ادامه دارد.

به گفته مسئولان و دست‌اندرکاران این صنعت، تاخیر در برداشت نیشکر خوزستان دلیل اصلی نوسانات قیمت است؛ البته برداشت مدتی است آغاز شده و انتظار می‌رود در روزهای آینده شرایط بازار کاملاً متعادل شود. در همین زمینه بهمن دابانی، رئیس انجمن صنفی کارخانه‌های قند و شکر در گفت‌وگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه دلیل اصلی نوسانات قیمت شکر این بود که به دلیل بارندگی برداشت نیشکر به تعویق افتاد، اظهار کرد: ما ابتدای سال پیش‌بینی تولید حدود دو میلیون تن شکر را داشتیم، در خرداد و تیرماه وضعیت آب در خوزستان دچار مشکلات زیادی شد، در نتیجه این مسئله، ما در این استان سهمیه‌بندی و ۴۰ درصد از آبی که سهم نیشکر بود، کم شد.

واردات چای با ارز ۴۲۰۰ تومانی فروش در بازار با ارز ۱۲۰۰۰ تومانی

● دبیرکل اتحادیه بنکداران مواد غذایی گفت: چای خارجی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی وارد می‌شود ولی عملاً با دلار ۱۲هزارتومانی در بازار توزیع می‌شود. امروز چای وارداتی که هر کیلوی آن بین چهار تا پنج دلار است با قیمت ۶۰ هزار تومان در بازار به‌فروش می‌رسد.

قاسمعلی حسینی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم، با اشاره به سوءاستفاده دلالت از چای وارداتی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی اظهار کرد: متأسفانه در شرایط فعلی شاهد سوءاستفاده برخی افراد از ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی هستیم؛ به‌عنوان مثال در بخش چای، شاهد تخصیص ارز دولتی به واردات چای هستیم ولی در عمل به جای چای وارداتی با قیمت دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومانی، چای وارداتی با قیمت دلار ۱۲هزارتومانی به دست مصرف‌کننده می‌رسد.

دبیرکل اتحادیه بنکداران مواد غذایی گفت: امروز چای وارداتی که قیمت هر کیلوی آن بین چهار تا پنج دلار است در حالی با قیمت‌های ۶۰ هزار تومانی در بازار در حال توزیع و فروش است که این چای با احتساب دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومانی باید بین ۱۶ تا ۲۰ هزار تومان در اختیار مردم قرار گیرد.

وی با تأکید بر اینکه ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی، اقت اقتصاد کشور شده و فضای رقابت را بین برده است، ادامه داد: متأسفانه تخصیص ارز دولتی باعث شده تا به‌جای توزیع کالای ارزان بین مردم، سودهای اجتنابی نصیب سه‌درصدی شود که می‌توانند این ارز دولتی را دریافت کنند.

حسینی خاطرنشان کرد: متأسفانه چای خارجی با ارز دولتی به کشور وارد می‌شود و عملاً با قیمت آزاد به دست مردم می‌رسد یا از ایران به کشورهای دیگر می‌رود.

شکوفه حبیب زاده، تکمیل کریدور شمال – جنوب یکی از برنامه‌های بلندمدت ایران برای اتصال به اروپا محسوب می‌شود. راه‌آهن قزوین- رشت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین حلقه‌های آن با صرف هزینه هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان (۱۸۵۰۰ میلیارد ریال) به ارزش روز پنج هزار میلیارد تومان، دیروز به دست حسن روحانی، رئیس‌جمهور، افتتاح شد.

پروژه قزوین-رشت، به گفته محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، جزء حلقه‌های مقفوده کریدور شمال به جنوب بود، اما اتمام این کریدور با دو پروژه دیگر میسر می‌شود. اسلامی می‌گوید: پروژه‌های خط آهن رشت – آستارا و دیگری رشت- بندر کاسپین و بندرانزلی دو پروژه‌ای هستند که پس از افتتاح خط آهن رشت-قزوین کلید خواهند خورد. طبق زمان‌بندی‌های انجام‌شده، پروژه رشت – بندر کاسپین در سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد و پروژه انزلی هم حدود دو سال به طول می‌انجامد.

به گفته او، پروژه آستارا نیاز به حدود ۴۸ ماه کار و تلاش دارد که باید در قطعات هشت‌گانه‌ای که تعریف شده است، آغاز و عملیاتی شود. با این حال، صرف هزینه‌ای که برای این‌کریدور در نظر گرفته شده است، از دیدگاه برخی کارشناسان حمل‌ونقل، درحالی‌که اتصال ایران به اروپا از منظر فیزیکی از لحاظ زیرساخت ریلی از مرز جلفا و خط ریلی نخجوان- ارمنستان فراهم است، برای تکمیل این خط ریلی می‌توانست در اولویت نباشد. با این حال، در دستگاه دیپلماسی کشور گمان می‌رود تمایلی به حل اختلاف قاره‌باغ میان نخجوان و ارمنستان که استفاده از این خط ریلی را غیرممکن کرده، وجود ندارد و ترجیح می‌دهند بار هزینه‌ای دیگری بر وزارت راه تحمیل شود تا اینکه با استفاده از نیازمندی دو کشور جمهوری آذربایجان و ارمنستان به خطوط ریلی ایران، مذاکره در این زمینه را پیگیری کنند. بر اساس گزارش روابطعمومی شرکت زیرساخت، ایران با وسعتی بالغ بر یک میلیون و ۶۴۸ هزار کیلومترمربع از شمال با کشورهای ترکمنستان، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، از غرب با ترکیه و عراق و از شرق با کشورهای افغانستان و پاکستان همسایه است. دستیابی ایران در شمال به دریاچه خزر و در جنوب به خلیج فارس و دریای عمان و به تبع آن دستیابی به آب‌های اقیانوس هند باعث می‌شود همواره در صحنه حمل‌ونقل بین‌المللی به‌عنوان پل ارتباطی شرق به غرب آسیا و همچنین گذرگاه دو قاره اروپا و آسیا مطرح باشد. وجود راه‌های باستانی همچون راه ابریشم، راه مروارید، راه‌شاهی و جاده ادویه مصداق این ادعاست. به این منظور و با هدف افزایش سهم ایران در بازار ترانزیت منطقه، توسعه شبکه ریلی کشور تا بندر چابهار در جنوب شرقی، بوشهر در جنوب، مرز خسروی در غرب و احداث راه‌آهن خواف – هرات و راه‌آهن زاهدان – مشهد، راه‌اندازی محور دوطبقه میانه – بستان‌آباد- تبریز و بهره‌برداری از پروژه راه‌آهن قزوین- رشت- انزلی و آستارا نیز نقشی مهم و حیاتی در تکمیل کریدورهای ریلی شمال – جنوب و شرق به غرب خواهد داشت.

۹۷۰ کیلومتر ساخت ریل در دستور کار

خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، درباره برنامه‌های وزارت راه برای تکمیل کریدورهای داخلی و بین‌المللی ایران می‌گوید: یکی از برنامه‌های اصلی دولت این بوده که شکل حمل‌ونقل را از جاده‌ای در سمت ریلی هدایت کند و بتواند بخشی از بار و مسافر را که ۹۰ درصد به‌صورت جاده‌ای انجام می‌شود، به سمت ریل که ایمنی بالاتر و هزینه حمل پایین‌تر و جزء حمل‌ونقل سبز محسوب می‌شود، هدایت کند. در این راستا، به برنامه‌ریزی‌ای که انجام شده بود، از حدود سه‌هزارو ۳۰۰ کیلومتر مسیر ریلی که در حال اجرا در کشور داشتیم، قرار شد ۹۷۰ کیلومتر را به‌عنوان اولویت اول در سال‌های ۹۶ و ۹۷ به اتمام برسانیم. اولویت‌بندی محورها در جاهایی بود که پیشرفت فیزیکی پروژه بیشتر بود و پروژه‌ها، مراکز استان‌های بزرگ‌تر را دربر می‌گرفت و در شبکه‌های حمل‌ونقل، تأثیر بهتری نسبت به سایر پروژه‌های در حال انجام داشت. در این راستا، پنج مرکز استان را باید به شبکه ریلی اتصال می‌دادیم و اتصال ریلی ایران به افغانستان را برای اولین‌بار برقرار می‌کردیم. برای این کار، ساخت ۹۷۰ کیلومتر مسیرهای ریلی که در حال ساخت بودند را باید تسریع و کارهای روسازی را با سرعت بیشتری پیگیری می‌کردیم که به اتمام برسند. توانستیم در دو سال، ۹۷۰ کیلومتر را با توجه به راندمان‌های گذشته به بهره‌برداری برسانیم. نتایج این کار با همت مشاوران، پیمانکاران و مجریان متخصص داخلی و پیگیری‌ای که در دولت با تخصیص اعتبار از سازمان برنامه و بودجه وجود داشت، در حال به‌نتیجه‌رسیدن است. در این راستا حدود ۵۴۰ کیلومتر از این مسیرها را در قالب سه مرکز استان همدان، کرمانشاه و آذربایجان غربی در سال‌های ۹۶ و ۹۷ به بهره‌برداری رساندیم و اکنون در حال بهره‌برداری هستند. ادامه این روند در سال ۹۷ ادامه داشت و تکمیل خطوط با روند بسیار خوبی در حال پیگیری بود. خوشبختانه چهارمین مرکز استان که در برنامه ما بود، به‌عنوان بیست‌ودومین مرکز استانی که به شبکه ریلی متصل خواهد شد، استان گیلان را که به‌عنوان یک ابرپروژه عمرانی است به بهره‌برداری رساندیم. به این ترتیب، ۷۰۴ کیلومتر از این پروژه‌ها را هم تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسانیم که این عدد با توجه به اینکه

اقتصاد

رئیس‌جمهور راه‌آهن قزوین- رشت در مسیر کریدور شمال- جنوب برای اتصال به اروپا را افتتاح کرد

ایجاد یک کریدور برای دورزدن اختلاف قاره‌باغ



راندمان ساخت ریل در سال کمتر از ۱۸۰ کیلومتر است، بسیار درخور توجه است.

ساخت راه‌آهن مشهد- هرات

خادمی درباره ساخت راه ریلی به سمت افغانستان نیز می‌گوید: راه‌آهن مشهد- هرات را هم از افغانستان تا مرز ایران ساخته‌ایم و قابل تردد است، اما به‌صورت رسمی به بهره‌برداری نرسیده است، زیرا حتماً باید به داخل خاک افغانستان برود. ۶۰ کیلومتر باید به داخل خاک افغانستان برویم که کل ریل‌گذاری و کارهای زیرسازی آن انجام شده و ۳۰ کیلومتر از تنظیم خط باقی مانده که امیدواریم بتوانیم حداکثر تا اوایل تابستان به اتمام برسانیم. به گفته او، با تأخیر دو، سه‌ماهه، ۹۷۰ کیلومتر را تحویل خواهیم داد که اقدام خوبی در توسعه خطوط ریلی کشور خواهد بود که این دو سال را می‌توان سال‌های طلایی در توسعه ریلی کشور قلمداد کرد. خادمی در ادامه درباره اهمیت اتصال کریدور شمال به جنوب با کشورهای ترکمنستان، ریلی شمال به جنوب، از بندرعباس یا بندر امام در جنوب ایران، آغاز شده و به تهران می‌آید و باید به سمت بندر انزلی و آستارا می‌رسد. اگر این کریدور را تکمیل کنیم، شبکه ریلی ایران عملاً به شبکه ریلی جمهوری آذربایجان، گرجستان، روسیه و نهایتاً اروپا متصل و کار بزرگی در حمل‌ونقل بین‌المللی انجام می‌شود. چون این پروژه باید از البرز عبور می‌کرد، سخت‌ترین بخش در کریدور شمال به جنوب بود که اکنون به بهره‌برداری رسیده است.

زمان حمل بار به نصف می‌رسد

به گفته او، موقعیت جغرافیایی ایران از منظر حلقه ارتباطی بین شرق و غرب آسیا و گذرگاه عبوری بین آسیا و اروپا سبب می‌شود به‌عنوان مسیر ریلی بین اروپا به آسیا از این مسیر استفاده شود و می‌توانیم دریای خزر را به خلیج فارس و دریای عمان متصل کنیم. به‌این‌ترتیب بارها از آسیای دور و هند می‌توانند از طریق بندرعباس یا شبکه ریلی ما به شبکه ریلی اروپا منتقل شوند و زمان حمل این بارها از هند به اروپا با روسیه و برعکس، به نصف کاهش خواهد یافت. تردد و رسیدن بار به اروپا با کشتی‌ها حدود ۳۷ روز طول می‌کشد اما اگر این کریدور تکمیل شود، حدود ۱۷روز این کار انجام خواهد شد که تحولی در زمینه مبادله کالا به‌صورت بین‌المللی صورت خواهد گرفت و فواید اقتصادی بسیار خوبی برای کشور خواهد داشت.

کاهش ۱۸ روزه زمان حمل بار در کریدور جهانی

معاون وزیر راه‌وشهرسازی با بیان اینکه تکمیل راه‌آهن قزوین – رشت، زمان حمل کالا در کریدور جهانی شمال به جنوب مسیر هند تا کانال سوئز را از ۳۶ روز به ۱۸ روز کاهش می‌دهد، می‌گوید: وابستگی حمل‌ونقلی دنیا به مسیر ایران اجتناب‌ناپذیر است.

۱۸۵۰ میلیارد تومان صرف هزینه احداث راه‌آهن قزوین-رشت

خادمی درباره صرف هزینه برای این پروژه تصریح می‌کند: عدد ریالی‌ای که برای پروژه قزوین به رشت هزینه شده، تاکنون هزارو ۸۵۰ میلیارد تومان بوده و اگر بخواهیم قیمت روز پروژه را حساب کنیم، حدود شش هزار میلیارد تومان است. بنابراین از نظر ریالی و حجم مالی پروژه، ابرپروژه است. از او می‌پرسم اگر این هزینه را برای تکمیل راه‌آهن چابهار- زاهدان و سپس اتصال به همین کریدور می‌کردیم، نتیجه بهترین حاصل نمی‌شد؟ خادمی پاسخ می‌دهد: آن پروژه هم با روند بسیار خوبی ادامه دارد و از سال ۹۲ شروع شده و به‌عنوان پروژه اولویت‌دار است که بتوانیم چابهار را به شبکه ریلی متصل کنیم و از زاهدان به سمت بیرجند و شبکه ریلی نزدیک مشهد مقدس برسیم و کریدوری شمال به جنوب ریلی شرق کشور را تکمیل کنیم؛ اما ما از این طریق به اروپا وصل نمی‌شویم. برای رسیدن به اروپا حتماً باید به آستارا برسیم. ترانزیتی که از قسمت‌های شرقی کشور می‌خواهد به چابهار برسد، برای این شبکه خیلی خوب است. اتفاقاً از این طریق، وقتی شبکه را از چابهار به زاهدان وصل کنیم، از طریق زاهدان- بم وارد شبکه ریلی می‌شویم و می‌توانیم از چابهار به آستارا و اروپا برویم. هدف این دو متفاوت است. هر دو برای ما نیاز هستند و هیچ‌کدام اهمیت دیگری را کاهش یا افزایش نمی‌دهد. بارهایی که می‌خواهند به اروپا و از غرب دریای خزر عبور کرده و به سمت جمهوری

ابزار دیپلماسی مغفول مانده

به گفته او به‌طورکلی احداث هر خط ریلی در کشور مورد تأیید همگان است اما با در نظر گرفتن محدودیت در منابع مالی ضروری است نسبت به تخصیص آن اولویت‌بندی صورت گیرد. احداث مسیر مذکور از قزوین تا آستارا حدود ۵ هزار میلیارد تومان اعتبار می‌خواهد که تاکنون حدود نیمی از آن انجام شده است که می‌شد با اهمیت‌دادن به این موضوع و انجام دیپلماسی بدون پرداخت چنین هزینه ریالی و زمانی، اتصال ریلی به اروپا که هدف اجرای این پروژه بود، زودتر از اینها محقق شود؛ اما اکنون مثل آن است که هزینه اختلاف نخجوان و ارمنستان را ایران می‌پردازد. کارشناس حمل‌ونقل مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه علم و صنعت در ادامه می‌گوید: از جمله اولویت‌های توسعه زیرساخت در کریدورهای ترانزیتی اتصال چابهار به زاهدان است. از این طریق با در نظر گرفتن مزیت‌های بندر چابهار نسبت به بندرعباس می‌توانستند با درنظرگرفتن مبدأ چابهار به‌جای بندرعباس، هزینه حمل را کاهش داده و به حجم بار هم بیفزایند، زیرا آب‌خوَر چابهار ۱۶ متر و مناسب کشتی‌های اقیانوس‌پیماست، درحالی‌که آب‌خوَر بندر شهیدرجایی ۹متر بوده است که سبب می‌شود کشتی‌های غول‌پیکر نتوانند در بندرعباس پهلو بگیرند. از سوی دیگر به سبب مسافت نزدیک‌تر ۳۰ساعته چابهار به بندرعباس، طبق مطالعات شرکت‌های مشاور، هزینه برای هر تن کالا، ۲ دلار کاهش می‌یابد اما اینکه چرا انتخاب صاحبان کالا بندر شهیدرجایی بوده، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی مناسب مثل ریل و جاده در پس‌کرانه بندر چابهار است. اگر این هزینه صرف اتصال ریلی چابهار به شبکه ریلی می‌شد و مشکل اتصال ریلی به اروپا با مذاکره میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان حل می‌شد، قطعاً می‌توانستیم هم از زاهدان به همین خط متصل شویم و مسیر اروپا را در پیش بگیریم، هم زیرساخت لازم برای تکمیل شاخه شرقی کریدور شمال جنوب (محور چابهار سرخس) را برای بهره‌مندی از عواید حاصل از ترانزیت کشورهای آسیای میانه CIS بهره‌مند شویم.

به گفته او، باین‌حال، توسعه چیزی نیست که با آن مخالف باشیم اما می‌توانیم با اولویت‌بندی و هزینه بجا، امکان بهتری برای بهره‌گیری از فرصت‌های ترانزیتی داشته باشیم.

گذر

جزئیات تجارت خارجی محرمانه شد



● با وجود گذشت ۱۵ روز از پایان بهمن، صرفاً کلیات عملکرد ۱۱ماهه تجارت خارجی از سوی رئیس کل گمرک اعلام شده و یک مقام آگاه از محرمانه‌شدن جزئیات این آمار خبر می‌دهد.

به گزارش فارس مهدی میراشرفی، معاون وزیر اقتصاد و رئیس کل گمرک، روز گذشته در آبادان به وضعیت تجارت خارجی ۱۱ماهه اشاره کرده و گفت: مجموع تجارت غیرنفتی کشور با جهان در ۱۱ماهه نخست سال جاری ۷۸ میلیارد دلار ثبت شده است. رئیس کل گمرک عنوان کرد: در ۱۱ماهه امسال صادرات غیرنفتی کشورمان به ۴۰ میلیارد دلار رسید و در این مدت به میزان ۳۸.۵ میلیارد دلار کالا به کشور وارد شد. میراشرفی به کلیات حجم صادرات و واردات اکتفا کرده و از توضیحات بیشتر ابعاد تجارت خارجی خودداری کرد. طبق رویه گذشته حداکثر تا سه روز پس از پایان ماه، عملکرد تجارت خارجی از سوی مقامات یا سایت گمرک اطلاع‌رسانی می‌شد و پس از چند روز جزئیات آن به تفکیک صادرات و واردات با طبقه‌بندی شرح کالا، کشور و گمرکات منتشر می‌شد.

درحال‌حاضر با وجود گذشت ۱۵ روز از پایان بهمن، عملکرد این بخش در حد گزاره‌ای یک‌جمله‌ای از میزان صادرات و واردات از سوی رئیس کل گمرک منعکس شده است.

هرچند درباره علت خودداری گمرک از ارائه جزئیات حجم تجارت خارجی اطلاع دقیقی در دست نیست؛ اما برخی افراد مطلع در وزارت اقتصاد به فارس گفته‌اند کمیته ضدتحریم متشکل از برخی مسئولان دستگاه‌های اجرایی که دبیرخانه آن در وزارت اقتصاد مستقر است، بنا به ملاحظات تحریمی تصمیم گرفته‌اند آمار تجارت خارجی در همین حد منتشر شود و جزئیات اقلام وارداتی و صادراتی به همراه کشورها علنی نشود.

(خیریه) مرکز حمایت از معلولین ضایعات نخاعی ایران



شماره حساب های مرکز حمایتی:

بانک تجارت شعبه فلکه اول صادقیه: ۹۸۸۴۳۴۱۸

شماره کارت بانکهای مرکز حمایتی

بانک صادرات: ۶۰۳۷۶۹۱۹۹۰۰۳۶۱۹۶

بانک تجارت: ۵۸۵۹۸۳۷۰۰۱۹۶۹۲۹۰

www.irannokhaa.ir
info@irannokhaa.ir
zayeate_nokhaaei_iran_ngo
@protectioncenterofspinalcord

تلفن: ۲۲۷۳۳۷۲۹
تلفکسی: ۲۲۷۳۳۷۱۵