



پیمان پژوهنده

استراتژی به زبانی ساده به معنای اتخاذ تصمیم‌های شفاف و دقیق درباره نحوه رقابت با دیگران است. با این تعریف ساده، وضعیت ترانزیت ایران نشان می‌دهد که با اطلاعات دقیقی از موقعیت فعلی کشور وجود ندارد، با رقابت با کشورهای همسایه جدی گرفته نشده یا تصمیم‌گیری در این عرصه دارای ضعف‌های اساسی است که در مجموع می‌توان ادعا کرد استراتژی مشخصی در این زمینه وجود ندارد و رفته‌رفته از این مقوله جز چند سطر و کلام در کتاب‌های تاریخ به نام جاده ابریشم باقی نمی‌ماند.

ایسن موضوع با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، داشتن ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی و نیز برخورداری از ۱۵ همسایه که تلاش‌هایی بی‌وقفه برای به حاشیه راندن کشورهایمان در این عرصه به انجام رسانده و می‌رسانند، اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند. آخرین اطلاعات از تلاش‌های مشترک عربستان و امارات متحده عربی در ایجاد کریدور «عرب‌مد» حکایت می‌کند که منافع ایران را تحت‌الشعاع قرار داده است. ناگفته پیداست که جنگ روسیه در اوکراین از جدایت کریدور شمال _جنوب

برای هند و کشورهای اروپایی کاسته و به همین دلیل اقناع این کشورها به‌خصوص هند برای استفاده از کریدور «عرب‌مد» کار چندان پیچیده‌ای نمی‌نماید.

شیطنت‌های ترکیه و جمهوری آذربایجان نیز از دیگر مصادیق عقب‌راندن ایران به حاشیه است. تلاش ترکیه برای تغییر مسیر تجارت چین به اروپا از کریدور میانی «ترانس‌خزر» به بهانه کاهش استفاده از کریدور عبوری از روسیه که با بروز جنگ در اوکراین، شرایط ویژه‌ای را خلق کرده است و نیز توسعه کریدور «ننگرور»، از اقدامات کشور آذربایجان به شمار می‌رود تا ایران هرچه بیشتر سر در لاک انزوا فرو برد.

کریدور غرب به شرق کشور نیز وضعیت مطلوبی ندارد. گذشته از وجود برخی ناامنی‌ها در شرق کشور و مرز افغانستان، عدم راه‌اندازی راه‌آهن بصره – شلمچه در غرب ایران که نیاز به همکاری نزدیک دولت عراق دارد نیز این مسیر ترانزیتی را از جذابیت خارج کرده است. به این مجموعه عدم رغبت و حضور سرمایه‌گذاران خارجی برای تقویت ظرفیت ترانزیتی ایران را نیز باید اضافه کرد. این همه در حالی است که کشورهای منطقه هر یک به نوبه خود از ظرفیت‌های داخلی و خارجی

کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نسبت به افزایش مصرف سوخت غیراستاندارد مازوت هشدار داد

تنفس سوخت منسوخ

شرکت BP بریتانیا و از کمپانی‌های بزرگ نفتی، در آخرین گزارش سالانه خود از مصرف انرژی در جهان توضیح داده است که در آن قبل هم‌زمان با گسترش استفاده از سوخت بسیار آلاینده مازوت اشاره می‌شود. در جهان، مصرف سوخت‌های آلوده نفتی ایران افزایش چشمگیری داشته است. براساس این گزارش مصرف فرآورده‌های نفتی ایران سال گذشته بیش از ۱۰ درصد در مقایسه با سال ۲۰۲۱ رشد داشته است.

مصرف گاز ایران در همین دوره بیش از سه درصد کاهش داشته است و تولید برق‌آبی کشور نصف شده و تولید انرژی‌های تجدیدپذیر ایران نیز تغییری نداشته است. آمارهای BP نشان می‌دهد به خاطر افت مصرف انرژی برق‌آبی و گاز، رشد مصرف فرآورده‌های نفتی کشور در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۲ برابر میانگین رشد مصرف نفت کشور در یک دهه گذشته بوده است. ایران سال قبل روزانه یک‌میلیون و ۹۱۲ هزار بشکه مصرف داخلی نفت، ازجمله مازوت، گازوئیل، بنزین و دیگر فرآورده‌ها را داشته است. تولید انرژی برق‌آبی ایران به نصف سطح سال ۲۰۲۲ و یک سوم سطح تولید ۲۰۱۹ سقوط کرده است. در کنار سهم بسیار کم تولید برق هسته‌ای، افت مصرف گاز کشور منجر به جهش بی‌سابقه مصرف سوخت‌های آلاینده نفتی در کشور شده است. این گزارش می‌افزاید کل تولید برق ایران از همه منابع در سال گذشته حدود ۳۴۸ تراوات ساعت بوده که کمتر از یک درصد رشد در مقایسه با سال قبل آن داشته؛ درحالی‌که رشد سالانه تولید برق ایران در یک دهه گذشته ۳.۴ درصد بوده است. محقق‌نشدن برنامه‌های رشد تولید برق در چند سال گذشته، منجر به کسری شدید آن در فصول گرم سال شده است. همچنین باید گفت افت چشمگیر مصرف گاز، به‌عنوان پاک‌ترین سوخت فسیلی، در حالی است که ایران از لحاظ انتشار گازهای گلخانه‌ای که مهم‌ترین عامل آلودگی هوا و گرمایش زمین است، بعد از چین، آمریکا، هند، روسیه و ژاپن در جایگاه ششم جهان قرار گرفته است. این در حالی است که تولید ناخالص داخلی ایران در مقایسه با این کشورها ناچیز است و در مقایسه با کشورهای همسایه باید گفت ترکیه و عربستان با اقتصادهایی ۲.۵ برابر حجم اقتصاد ایران، به ترتیب نصف و ۲۰ درصد کمتر از ایران تولید گازهای گلخانه‌ای داشته‌اند و تولید گازهای گلخانه‌ای ترکیه به دلیل رشد سریع تولید انرژی‌های پاک تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی و بادی، سال گذشته ۲.۳ درصد کاهش داشت و تولید انرژی‌های خورشیدی و بادی ترکیه در سال ۲۰۲۲ حدود ۳۵ برابر ایران بوده است.

مازوت‌سوزی بی‌موقع؟!

اخبار مربوط به آلایندگی شدید هوا سال‌های گذشته معمولاً زمستان‌ها روی خروجی رسانه‌ها قرار می‌گرفت. زمستان‌هایی که مصرف گاز به اوج خود می‌رسید و تنازتی تولید و مصرف سبب جیره‌بندی گاز صنایع و تحویل مازوت به‌عنوان سوخت جایگزین به صنایع می‌شد؛ اما حالا در اوایل روزهای تابستان خبر آلایندگی شدید هوای تهران و منشأ سوختی آن به روایت احد وظیفه، رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور، در شرایطی منتشر می‌شود که روز یکشنبه چهارم تیر سال جاری جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی کشور،

شرق؛ تعداد روزهای ناسالم هوا سه برابر شده است. این چکیده‌ای از گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در صحن علنی مجلس است که در آن به گسترش استفاده از سوخت بسیار آلاینده مازوت اشاره می‌شود. مازوت تولیدی ایران هفت برابر میزان استاندارد گوگرد است و استفاده از مازوتی چنین آلوده دو سال است که در جهان متوقف شده است؛ اما گزارش‌های متعدد نشان می‌دهد که ناترازی تولید انرژی، نه‌تنها مصرف این سوخت آلاینده را متوقف نکرده؛ بلکه بیشتر کرده است.

روزهای ناسالم هوا ۳ برابر شده است

خبر آلودگی هشدارآمیز هوای تهران در شرایطی منتشر می‌شود که احد وظیفه، رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور، با اشاره به منشأ سوختی آلودگی روزهای اخیر هوای تهران به خبرنگاران گفته است که «در فصل تابستان بیشترین آلودگی شهری غالباً از ترکیبات نیتروژن NOx ناشی می‌شود و منبع اصلی آزادشدن ترکیبات نیتروژنی از پخش هوای موقل و فراردهای خودروهای بنزین‌سوز و همچنین فعالیت‌های صنعتی و کارخانجات است». درعین‌حال علی خضریان، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، در صحن علنی مجلس درباره خطرات بالای مازوت‌سوزی هشدار داد و به نقل از سازمان حفاظت محیط زیست اعلام کرد که «از ۱۶ یروگاه کشور، ۱۴ یروگاه مازوت مصرف می‌کنند که باعث آلودگی بیشتر هوای شهرهای کشور شده است». او تأکید کرد «وزارت نیرو در تأمین برق مورد نیاز کشور نه‌تنها از انرژی‌های تجدیدپذیر استفاده نکرده؛ بلکه به دلیل شرایط خاص تحریمی کشور، مصرف مازوت در حال افزایش است». خضریان در ادامه گفته است: «جرانشدن قانون هوای پاک در تهران باعث شده است که تعداد روزهای پاک از ابتدای سال ۱۳۹۹ از ۱۸ تا ۱۴‌ماه همان سال از ۱۵ روز به دو روز در همان بازه زمانی در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ تقلیل پیدا کند و براساس گزارشی که کمیسیون اصل ۹۰ منتشر کرده، شرایط ناسالم هوا برای همه گروه‌ها از هشت روز در سال ۱۳۹۹ به ۲۴ روز در سال ۱۴۰۱ رسیده است که نشان‌دهنده اوج بحران است». در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ همچنین اشاره شده است که براساس جدیدترین گزارشی که وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، با همکاری مرکز تحقیقات کیفیت هوا و تغییر اقلیم دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی در سال ۱۴۰۰ تهیه کرده، کل هزینه‌های ناشی از مرگ‌ومیر منتسب به ذرات آلاینده معلق در هوا در ایران در سال ۱۴۰۰ بیش از سه میلیارد دلار برآورد شده است.

براساس این گزارش تعداد مرگ‌ومیر در بزرگسالان بالاتر از ۳۰ سال که ناشی از ذرات آلاینده معلق در هوا بوده، در سال ۱۴۰۰ در شهر تهران به طور میانگین شش‌هزارو ۳۸۸ نفر بوده است». کمیسیون اصل ۹۰ در ادامه از وزارت نفت خواسته است که با توجه به شرایط خاص تحریمی کشور و لزوم استفاده از مازوت و سوخت‌های نظیر آن این وزارتخانه به‌عنوان تولیدکننده سوخت کشور، سریعاً درباره کاهش بار آلودگی گوگردی مازوت مصرفی و بنزین و گازوئیل اقدام کند.

رشد مصرف سوخت‌های آلاینده در ایران

به جز گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی ایران،

ترانزیت ایران نیاز به بازنگری جدی دارد

برای توسعه ترانزیت نهایت استفاده و بهره‌برداری را می‌برند.

عوامل خارجی بروز نابسامانی در وضعیت ترانزیت ایران و شیطنت‌های برخی کشورها در این زمینه، تنها یک روی سکه است. روی دیگر سکه که کشورهای منطقه را به استفاده از مسیرهای جایگزین ترغیب کرده، هزینه بالای ترانزیت در ایران است. به این مجموعه تعدد بالای نهادهای تصمیم‌گیر در این زمینه را هم باید افزود که هر یک به‌طور جداگانه اما موازی به ارزیابی کانتینرها می‌پردازند. در این زمینه می‌توان به نهادهایی ازجمله گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق کالا، نیروی انتظامی و… اشاره کرد که با طولانی‌کردن فرایند ارزیابی، تاجر را به استفاده از کریدورهای جایگزین ترغیب می‌کنند. بر این اساس، پرداختن به این موضوع که نقشی بی‌دلیل در توسعه اقتصادی کشور دارد و تقویت ترانزیت ایران در جنوب غرب آسیا، ضرورتی انکارناپذیر می‌نماید که نه‌تنها نیاز به حذف قوانین دست‌وپاگیر و مزاحم، برداشتن موازی‌کاری‌ها و کاهش هزینه ترانزیت در کشور دارد، بلکه راینیتی و دیپلماسی فعال اقتصادی را می‌طلبد.



عکس مصفا این بخشی، پالایشگاه خیرکاران جوان

ناترازی گاز در کشور احتمال دارد که مازوت‌سوزی نیروگاه‌ها در تاستان به این دلیل باشد.

مازوت ایران ۷ برابر استاندارد گوگرد دارد

گزارش‌های مربوط به افزایش مصرف مازوت در ایران در حالی منتشر می‌شود که ابوالفضل موتیبا، مدیرعامل نیروگاه رجایی بهممن، سال گذشته به تسنیم گفته بود: «سوخت مازوت نیروگاه‌ها هفت برابر میزان استاندارد گوگرد دارد و راهکار رفع آلودگی نیروگاه‌ها گوگردزایی سوخت مازوت در پالایشگاه‌ها است». او تأکید کرده بود: «طبق استاندارد میزان گوگرد مازوت باید زیر نیم درصد باشد؛ اما درحال حاضر میزان این گوگرد هفت برابر میزان استاندارد است و دلیل آلایندگی سوخت مازوت در نیروگاه همین موضوع است».

مرتضی بهروزفر، کارشناس انرژی، به «شرق» توضیح می‌دهد: «وقتی پالایشگاه‌ها مازوت تولید می‌کنند، اگر امکان مصرف داخلی و صادرات وجود نداشته باشد، کار به جایی می‌کشد که مخازن مازوت ما پر می‌شود. وقتی مخازن پر می‌شود، اگر امکان یافتن مخازن جدید روی آب یا در کجای دیگر را نداشته باشیم، مجبور هستیم مصرفش کنیم؛ چون نمی‌توان آن را در دریا یا جاه ریخت یا داخل پالایشگاه سوزاند. به‌همین‌دلیل باید مصرف یا صادر شود که به دلیل آلایندگی بالای مازوت تولیدی کشور امکان صادرات آن وجود ندارد». او ادامه می‌دهد: «گوگرد مازوت تولیدی کشور بسیار بالا است و هم‌زمان طبق قوانین دنیا بخش درخورتوجهی از مازوت مصرفی جهان هم در بخش حمل‌ونقل دریایی مصرف می‌شود و طبق قوانینی که در دو سال اخیر در جهان وضع شده، مازوتی که ایران تولید می‌کند، قابلیت مصرف در خطوط کشتی‌رانی جهان را ندارد، یعنی حتی اگر تحریم هم نباشیم، مازوت ما قابل استفاده در خطوط دریایی و کشتی‌ها و کشورهای پیشرفته نیست». حمیدرضا صالحی، نایب‌رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران، هم در همین زمینه به «شرق» می‌گوید: «مازوت یکی از محصولات جانبی در پالایشگاه‌های دنیا است؛ ولی در اکثر پالایشگاه‌های کشور به علت سیستم قدیمی و به‌روزنشده مازوت زیادی تولید می‌شود و مازوت تولیدی هم گوگرد بسیار بالایی دارد و در هیچ کشوری از کشورهای منطقه چنین مازوتی استفاده نمی‌شود؛ ولی در ایران استفاده می‌کنیم؛ چون درباره مسائل اساسی ازجمله اقتصاد انرژی درست تصمیم نگرفتیم و بیش نترفتیم».

خبر ویژه

جشنواره قرعه‌کشی حساب‌های قرض الحسنه بانک گردشگری برگزار می‌شود

به نیکی ببايد تن آراستن...

جشنواره قرعه‌کشی سپرده‌های قرض الحسنه پس انداز

برای کسب اطلاعات بیشتر این کد را اسکن کنید

۲۰ سکه ۱۵۰۰ هزار آردی برای ۲۱ نفر
۳۰ سکه ۱۰۰۰ هزار آردی برای ۳۱ نفر
۴۰ سکه ۵۰۰ هزار آردی برای ۴۱ نفر
۵۰ سکه ۲۰۰ هزار برای جهت سفر به عتبات عکرات
۶۰ سکه ۱۰۰ هزار برای جهت خرید کالای ایرانی
۷۰ سکه ۵۰ هزار آردی برای ۸۱ نفر
۸۰ سکه ۲۰ هزار آردی برای ۹۱ نفر

بانک گردشگری
TOURISM BANK

مركز ارتباط با مشتریان: ۰۲۱۵۰۰۰۰۰۰۰
www.tourismbank.ir

مهرت افتتاح حساب ۳۱۵ شهريور ۱۴۰۲

جشنواره قرعه‌کشی حساب‌های قرض‌الحسنه بانک گردشگری برگزار می‌شود.

حداقل موجودی حساب‌های قرض‌الحسنه برای شرکت در قرعه‌کشی مبلغ یک میلیون ریال و مهلت شرکت در قرعه‌کشی تا پایان شهریور ۱۴۰۲ است.

به گزارش روابط‌عمومی بانک گردشگری، همچنین هر یک میلیون ریال موجودی روزانه در سپرده‌های قرض‌الحسنه برابر یک شانس قرعه‌کشی است.

امکان افتتاح حساب، هم به صورت حضوری از طریق شعب بانک و هم به صورت غیرحضوری با اپلیکیشن TOBANK و بدون هزینه صدور و ارسال کارت در منزل برای مشتری فراهم شده است. دوره محاسبه امتیازات برای شرکت در قرعه‌کشی و اعطای جوایز از ۵ فروردین تا ۳۱ شهریور ۱۴۰۲ است و مراسم قرعه‌کشی ۱۰ مهرماه هم‌زمان با ولادت پیامبر اکرم (ص) برگزار خواهد شد. جوایز در نظر گرفته‌شده برای قرعه‌کشی شامل انواع سکه بهار آزادی، کمک هزینه سفر به عتبات عالیات، کمک هزینه خرید کالای ایرانی، کارت خرید و هزاران جایزه دیگر است.

این گزارش حاکی است متقاضیان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر در تمام ساعات شبانه‌روز و هفت روز هفته با شماره تلفن ۰۲۱۳۳۹۵۰ تماس بگیرند و از مشاوره کارشناسان بانک گردشگری بهره‌مند شوند.

نعمت احمدی: شورای رقابت از منافع گروه‌های خاص پشتیبانی می‌کند

«گروه‌های ثروت و قدرت از ایده‌های شورای رقابت پشتیبانی می‌کنند. شورای رقابت به جای دفاع از منافع عامه از منافع گروه‌های محدودی در اقتصاد و قدرت پشتیبانی می‌کند». نعمت احمدی، متخصص مسائل حقوقی، معتقد است ماهیت تصمیمات شورای رقابت در بازار خودرو برخلاف «حق انتخاب مردم» است. امروز مردم برای خرید خودرو حق انتخابی ندارند. این متخصص مسائل حقوقی معتقد است این اقدامات قانونی نیست و برای حقوق اولیه مردم نیز محدودیت ایجاد می‌کند.

او می‌گوید این مردم هستند که باید آزادی عمل برای انتخاب بین پژو ۲۰۶ و لندکروز را داشته باشند؛ اما اکنون این سیاست‌گذاران هستند که برای مصرف‌کننده تعیین تکلیف می‌کنند. کنایه این حقوق‌دان به اظهارنظر اخیر مصطفی میرسلیم، نماینده اصولگرایی مجلس، بود که در یک مناظره تلویزیونی گفته بود بین خودروی پژو ۲۰۶ و لندکروز تفاوتی وجود ندارد.

نعمت احمدی تجارت را هم‌معنای رقابت می‌داند و می‌گوید: «شورای رقابت حق انتخاب مردم را سلب کرده و این شورا دست در جیب مردم کرده و مصرف‌کننده را وادار می‌کند که محصولات محدودی را انتخاب کند». او می‌گوید اگر بنا باشد ماهیت چیزی به نام شورای رقابت را ببینیم، این شورا باید به نفع افزایش رقابت و حق انتخاب مردم دخالت کند؛ اما این شورا با تصمیمات اخیر، قدرت رقابت خودروسازان را کاهش داده و در عمل مردم حق انتخابی ندارند.

این کارشناس مسائل حقوقی درباره تهدیدهای اخیر شورای رقابت گفت: «شکل‌گیری این شوراها حکایت بچه خردسالی است که اسمش را رستم می‌گذارند و طوری آن را صدا می‌زنند که خودشان هم می‌ترسند».



همین زمینه می‌گوید: «تصمیماتی که منجر به افزایش زبان انباشته شود، مصداق این قانون است».

اما شورای رقابت معتقد است برای خودروسازان تا ۱۷ درصد حاشیه سود در نظر گرفته است. مقامات این شورا در اظهارنظرهای خود یادآور شده‌اند که این سود براساس بررسی سندهای مالی انجام شده است؛ اما به نظر می‌رسد ایراداتی به نحوه محاسبه شورای رقابت وارد است.

«شورای رقابت با اطلاعات ناقص و نادرست قیمت‌گذاری می‌کند و بر مبنای اطلاعاتی غلط حاشیه سود را به صورت دستوری تعیین می‌کند». فردین آقابزرگی در ادامه، تکیه سیاست‌گذاران را به اطلاعات غلط یک آفت بزرگ در تصمیم‌سازی می‌داند و می‌گوید اشکال کار جایی است که شورای رقابت با اتکا به این آمارهای غلط قیمت تعیین می‌کند و «در شرایطی که خودروی فلان در بازار یک میلیارد تومان ارزشندگی دارد، شورای رقابت ارزش همان خودرو را ۶۰۰ میلیون تومان ارزیابی می‌کند». او در همین زمینه می‌گوید در این شرایط نمی‌توان انتظار داشت کیفیت خودرو ارتقا پیدا کند.

یک محاسبه دیگر درباره خودروهایی که به روش بورس کالا در سال ۱۴۰۱ فروخته شده، نشان می‌دهد حداقل در این معاملات هفت‌هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان پول از سبد منافع دل‌الها و واسطه‌گراری خارج شد.

فردین آقابزرگی، کارشناس بازارهای مالی، با اشاره به اینکه در شرایط کنونی، بازاری رسمی برای خرید خودرو وجود ندارد، می‌گوید: «نمی‌توان خرید خودرو به روش سفارش و قرعه‌کشی را بازار دانست؛ در دنیا بازار فروش سیستماتیک و متشکل است که اکنون خودرو چنین شرایطی را ندارد».

او می‌گوید: «دولت اجازه نداد عرضه خودرو در بورس که از سال گذشته کلید خورد، کامل انجام شود و یک بازار منطقی شکل بگیرد. برای مثال سهم گروه محصولات پژو در عرضه‌های بورس کالا کم بود؛ ولی هایما پرقدرت عرضه می‌شد. این نبود تعادل، منجر شد بورس کالا نتواند آن‌طور که باید قیمت خودرو را متعادل کند».

آقابزرگی: شورای عالی بورس اقتدار ندارد

«شورای عالی بورس اقتدار ندارد؛ اما شورای عالی رقابت بارها حرفش را به کرسی می‌نشانند». فردین آقابزرگی، کارشناس بازارهای مالی، می‌گوید شورای عالی بورس و دولت مکلف است تصمیماتی که منجر به ضرر و زیان می‌شود، پرهیز کند. او در