

ادامه از صفحه اول

نفت؛ فرصت‌های از دست‌رفته و امیدهای آینده

مطابق گزارش اداره آمار آمریکا، درآمدهای نفتی و گازی این کشور در سال ۲۰۱۷ رقمی در حدود ۱۳۶ میلیارد دلار بوده است. گزارش اخیر رویترز که از افزایش بی‌سابقه تولید نفت آمریکا و رسیدن آن به مرز ۱۱ میلیون بشکه خبر می‌دهد، نشانگر برنامه‌ریزی دولت نیست در کاهش واردات نفت و تلاش برای سودآوری این منبع زیرزمینی در اقتصاد داخلی‌شان است. از این‌رو نوع نگاه و برداشت دولت آمریکا از نفت این است که این ماده با توجه به کاربرد متنوع صنعتی‌اش، ظرفیتی بزرگ برای رشد و توسعه اقتصادی دارد. شوربختانه در کشور هنوز این نگاه حاکم نیست و انکار احساس می‌کنیم که نفت برای رفاه و راحتی ماست و منبعیِ راحت و بی‌دغدغه برای نظام پرداخت‌ها و هزینه‌های جاری کشور است. باید امروز پذیرفت که نفت مزیت اقتصادی کشورمان است و روی این مزیت تمرکز کنیم و از آن برای توسعه دیگر بخش‌های اقتصادی کشور بهره ببریم. پیش‌بینی‌های دقیق زمین‌شناسی حاکی از این است که نفت حداقل تا یک قرن دیگر وجود خواهد داشت و با وجود اقبال به انرژی‌های پاک در کشورهای اروپایی، دیگر اقتصادهای جهان مثل هند، چین و سایر قدرت‌های نوظهور متکی به این منبع سیاه هستند. هم‌اکنون نزدیک به صد الی ۱۱۰ میلیون بشکه نفت در بازارهای جهانی هر روز خرید و فروش می‌شود و خود این آمار گویای نقش ویژه این عنصر اقتصادی در صنعت جهانی است. حال در این شرایط باید سهم و جایگاه خودمان را از این بازار بزرگ جهانی در اختیار بگیریم. تا سال ۲۰۱۷ ایران پس از ونزوئلا، عربستان و کانادا چهارمین دارنده نفت دنیا با ذخایر حدود ۱۵۸ میلیارد بشکه بوده است. دنیای امروز، دنیای وابستگی متقابل است. کشورها در ازای دریافت امتیازات از دیگر امتیازات‌شان می‌گیرند. اتحادیه اروپا سبیل این وابستگی متقابل پیچیده اقتصادی است. مفاهیمی مانند استقلال و آزادی در میان کشورهای اتحادیه اروپا معنا و مفهومی متفاوت از آنچه در برخی کشورهای در حال توسعه حاکم است، دارد. استقلال برای این کشورها همانک‌سازی‌های اقتصادی و تجاری است که امنیت و ثبات را برای اعضای اتحادیه فراهم کرده است. با این نگاه، بهتر می‌توانیم از فرصت‌های اقتصاد جهانی بهره ببریم و خودمان را با این شبکه جهانی اقتصاد قفل کنیم. برای حصول این‌ام نیازمند حضور تعامل‌گرا در بازارهای جهانی هستیم. با عطف به این امر باید به استقبال هم‌گرایی با قطب‌های اقتصادی جهانی مثل اتحادیه اروپا رفت. اروپا امروز به دنبال بازایی جایگاه و نقش بین‌المللی خود در فضای جدید جهانی است و ایران می‌تواند شریکی مطمئن برای اروپایی‌ها باشد. سازوکار جدید مالی اروپا موسوم به ایستکس از جمله ابزارهایی است که می‌تواند اقتصاد ایران را در شرایط تحریمی ترمای حفظ و سرپا نگه دارد. این سازوکار که قرار است مسیری برای تبادل مالی و تجاری ایران و بروکسل باشد، بی‌شک در صورت هوشمندی و جدیت بیشتر، ظرفیت بالایی برای فروش نفت ایران و سایر نیازهای اقتصادی و صنعتی کشورمان خواهد داشت. البته به شرطی که ذهنیت‌های نسبت به این سازوکار واقع‌گرایانه و توأم با فرصت باشد.

دوگانگی در پوشش خبری

تنها در یکی از نامه‌های سازمان غفو بین‌الملل آمده که تعداد ۵۰۰ نفر اویغوری از ۱۹۸۵ میلادی تاکنون به جرم‌های سیاسی اعدام شده‌اند. از نظر اعتراضات خیابانی هم یک نمونه دم دستی می‌توان مثال آورد، اویغورها در تجمعی که در شهر «اورومچی»، مرکز ایالت سین کیانگ برگزار کردند، با هجوم بی‌امان یگان‌های نظامی مواجه می‌شوند. از آنجاکه قانون مدنی کشور حقوقی برابر مانند شهروندان چینی برای اویغورها قائل نیست، دادگاه‌های چین نمی‌توانند داد این مردم بی‌پناه را بستانند. سازمان همکاری اسلامی نیز در این زمینه متغفل است. آخرین خبر متعلق است به یک هنرمند ناراضی اویغوری به نام «عبدالرحیم هیئت». او نوازنده دوتار است و گویا سرودی با ساز خود اجرا کرده که به قهرمانان قومش اشاره می‌کند. خبرها حاکی ست که او نیز به اردوگاه یک‌میلیونی ترک‌ها فرستاده شده و چه‌بسا جانش نیز به خطر افتاده باشد. نامه اعتراضی رئیس‌جمهور ترکیه به دولت چین درباره این هنرمند، می‌تواند روزنه امیدی باشد تا دیگران نیز در کشورهای مسلمان با او هم‌صدایی کنند. آموزه دومی نیز از پیامبر رحمت (ص) پیش‌روی بیرون اوست: «همه شما چمن دندانه‌های شانه من هم برابرید». توشه این سفارش‌ها، رسیدن به نگاه «یکسان‌بین» است تا به دور از هرگونه یک‌سوترنگی و خارج از معادلات سیاسی به داد هم‌کیشان رسید. آدم مسلمانانی که در منطقه خاورمیانه زیر تازیانه ستم است، هیچ‌گونه تفاوتی با آدم مسلمان اویغوری در آسیای مرکزی ندارد. با شنیدن این وقایع موازی، آدمی، ناخوسته به یاد جمله آشنایی هم می‌افتد: تغییر«آدم، آدم است» را «برتولت برشت»، اندیشمند آلمانی به کار برد و برای نمایش‌نامه معروفش برگزید تا از تبعیض خاموش میان آدم‌های مشابه یکدیگر پرده بردارد و حقوق انسانی را روی صحنه با زبان هنر بازگو کند.

شرق: قیمت‌گذاری در بازار خودرو تابع هیچ قانون و قاعده‌ای نیست. دلال‌ها هر قیمتی که بخواهند روی ماشین‌ها می‌گذارند و نمایندگان‌های مجازی که قیمت خودرو را براساس نرخ‌های مصوب باید به فروش برسانند، محصولی برای عرضه ندارند. گاهی فاصله قیمت برخی خودروها در کارخانه و بازار، بیش از صد درصد است و کسی پاسخ‌گوی این بازار آشفته نیست. بازار خودرو به حال خود راه شده است و کسی نمی‌داند چه وقت این بازار بسامان می‌شود. بخش‌نامه‌های صادرشده در زمینه قیمت خودرو هم به سرعت برق و باد صادر و سپس لغو می‌شوند. چندی پیش وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) و خودروسازان پیشنهاد دادند که قیمت خودرو بر مبنای حاشیه بازار تعیین شود؛ به‌نحوی‌که قیمت در کارخانه پنج درصد کمتر از حاشیه بازار باشد. این مسئله نگرانی‌هایی را در میان افسرادی که خودرو را پیش‌خريد کرده بودند، ایجاد کرد؛ بنابراین وزیر صمت به‌سرعت موافقت ضمنی خود را اصلاح و اعلام کرد این فرمول قیمت‌گذاری شامل حال قراردادهای قبلی خرید خودرو نمی‌شود. دیروز رضا رحمانی، وزیر صمت، در گفت‌وگو با خانه ملت اعلام کرد که گرانی خودرو ارتباطی با فرمول وزارت صمت ندارد. ولی ملکی، نماینده مجلس و عضو شورای رقابت، هم می‌گوید این شورا در قیمت‌گذاری خودرو کاره‌ای نیست. پس به راستی چه کسی مسئول قیمت‌های امروز بازار خودرو است؟ امیرحسین کاکایی می‌گوید:

قیمت خودروی پرایدیه که همواره دستمایه لطیفه‌های مردم بود، سر به آسمان گذاشته است. پراید که قبلا به خودروی فقرا شهرت یافته بود، در آستانه سال جدید ۴۶ میلیون تومان قیمت‌گذاری می‌شود. قیمت‌ها به نحوی است که دیگر طبقه متوسط توان خرید یک خودروی معمولی را هم ندارد. کسی هم نمی‌داند دلیل گرانی خودرو چیست؛ زیرا قیمت در کارخانه هنوز تکان نخورده است؛ اما خودروسازان ا مدل‌های پیش‌فروش‌شده را به متقاضیان تحویل نمی‌دهند یا با تأخیر فراوان خودروی پیش‌فروش‌شده به دست مشتری می‌رسد. رضا رحمانی، وزیر صمت، در گفت‌وگو با خانه ملت درباره برخی ادعاها مبنی بر اینکه فرمولی که وزارت

صمت برای ارزانی خودرو به کار برده، به گرانی مجدد در بازار منجر شده است. این ادعاها را رد کرده و عنوان می‌کند: «گرانی خودرو ارتباطی با به‌کارگیری این شیوه ندارد. برای ارزانی خودرو تولید باید افزایش پیدا کند». منظور از فرمول ارزان‌شدن خودرو همان فرمولی است که مورد توافق وزارت صمت و خودروسازان بود. تولیدکنندگان معتقد بودند که اگر قیمت در کارخانه مطابق با حاشیه بازار تعیین شود و پنج درصد کمتر از قیمت‌های رایج در بازار باشد، خودبه‌خود بازار متعادل شده و دلال‌بازی کاهش می‌یابد. قیمت خودرو هم تعدیل می‌شود. آن‌طور که رحمانی می‌گوید: تنها راه ارزانی خودرو، افزایش تولید است و برای این منظور باید تسهیلاتی به قطعه‌سازان پرداخت شود تا بازار خودرو ساماندهی شود.

ستاد تنظیم بازار کاره‌ای نیست

پیش‌ازاین همه ذی‌نفعان بازار خودرو، ستاد تنظیم بازار را مسئول قیمت‌گذاری خودرو می‌دانستند؛ اما ولی ملکی، عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی که در شورای رقابت هم حضور دارد، شورای رقابت را هیچ‌کاره معرفی می‌کند. او به «شرق» می‌گوید: ستاد تنظیم بازاری وجود دارد که دراین‌باره تصمیم می‌گیرد و شورای رقابت کاره‌ای نیست. همین مشخص‌نبودن متوسلی قیمت‌گذاری، کار را برای مصرف‌کننده و ذی‌نفعانی که از بازار آشفته خودرو متضرر می‌شوند، دشوارتر می‌کند. تاکنون تولیدکنندگان به این دلخوش بودند که با اجماع بر روی قیمت‌گذاری خودرو، کمی زبان انباشته آنان کاسته شود و مصرف‌کنندگان هم نگران تبعات فرمول جدید مورد توافق وزارت صمت

اقتصاد

نهادهای نظارتی هیچ طرحی برای کنترل نرخ‌ها در سال جاری نداشتند

کورس قیمت‌ها در بازار خودرو



علی، مسعود، سپهر، پین، پین، میزان

بودند؛ اما هنوز تصمیم قطعی درباره قیمت‌ها گرفته نشده است. امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر، در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند: این شیوه ندارد. برای ارزانی خودرو تولید باید افزایش بر پنج درصد حاشیه بازار باشد، نداشته‌ایم. اطلاعیه دراین‌باره داشتیم؛ ولی فروش نداشتیم. او اضافه می‌کند: قرار بود قیمت خودروهای تحویلی شهرویر تا دی، ۲۰ تا ۳۰ درصد بالا برود؛ وزیر صمت این مسئله را اعلام کرد و اطلاعیه هم آمد. اما بعد او دستور داد قیمت‌ها سر جای قبلی برگردد.

هنوز تکلیف قیمت‌گذاری خودرو معلوم نیست

کاکایی می‌گوید: اگر در جراید نگاه کنید، هنوز تکلیف قیمت‌گذاری خودرو معلوم نیست. سیاست قیمت‌گذاری با پنج درصد حاشیه بازار تا این لحظه اجرا نشده است که بخواهیم آن را ارزیابی کنیم. او تأکید می‌کند: درحال حاضر مسئله اصلی این است که بررسی کنیم و ببینیم چرا تولید کاهش یافته است. برخی به‌راحتی به خودروسازی‌ها اهمیت می‌زند و آنها را به کاهش عرضه متهم می‌کنند. این عضو هیئت‌علمی دانشگاه امیرکبیر بیان می‌کند: اگر خودروسازی از قیمت‌های بازار منتفع شود، باید نتیجه افزایش قیمت خودرو را در سود این واحدهای تولیدی ببینیم. ما چنین چیزی نمی‌بینیم. آنچه مشاهده می‌شود، زبان خودروسازان است. به گفته او، نباید خود را گمراه کنیم و تحلیل غلط بدهیم. یک‌سری اتفاقات ازی به همراه مشکلات گمرکی، صنعت خودرو را دچار مشکل کرد. هنوز نمی‌دانیم قطعات خودرو را می‌توان با دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومان وارد کرد یا با

در گفت‌وگو با مدیرعامل بانک قرض‌الحسنه مهر ایران تبیین شد

تفاوت کارمزد تسهیلات قرض‌الحسنه با سود تسهیلات بانکی

(مانده سال سوم تسهیلات قرض‌الحسنه)

✎ باتوجه به اخذ کارمزدهای اندک در بانک‌های قرض‌الحسنه، آیا بانک قرض‌الحسنه مهرایران توانایی ایفا نقش خود در حوزه‌های مسئولیت اجتماعی را داشته است؟

با توجه به رسالت و مأموریت ذاتی بانک‌های قرض‌الحسنه، این بانک‌ها نقش بسزایی در توانمندسازی اقشار آسیب‌پذیر جامعه و کمک به بهبود شرایط و رونق اقتصادی در مناطق محروم و کمتربرخوردار کشور ایفا کرده‌اند. در این راستا، بانک قرض‌الحسنه مهرایران در طول ۱۱ سال عملکرد مؤثر خود بیش از چهارمیلیون و ۲۰۰ هزار فقره تسهیلات قرض‌الحسنه به ارزش ۳۳۰ هزار میلیارد ریال پرداخت کرده است که از این میزان ۷۳هزارو ۲۰۰ فقره تسهیلات به ارزش چهارهزارو ۴۸۰ میلیارد ریال به مددجویان کم‌تیه امداد امام خمینی (ره)، ۳۳ هزار فقره تسهیلات به معاونت امور زنان ریاست‌جمهوری به اعتبار هزار میلیارد ریال، هفت‌هزارو ۴۰۰ فقره تسهیلات به اعتبار ۸۴۲ میلیارد ریال به تسهیلات اشتغال‌زایی بنیاد برکت، هفت‌هزارو ۹۰۰ فقره تسهیلات به اعتبار ۴۰۵ میلیارد ریال به تسهیلات مسکن روستایی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و بالغ بر شش‌هزارو ۶۰۰ فقره تسهیلات به اعتبار ۷۶۸ میلیارد ریال به مددجویان بهزیستی، اعطا شده و مابقی نیز به سایر اقشار مردم به‌ویژه قشر متوسط به پایین جامعه تسهیلات داده شده است. این بانک تنها از ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون به بیش از یک میلیون نفر وام قرض‌الحسنه اعطا کرده است.

✎ تفاوت کارمزد وام‌های قرض‌الحسنه با سود تسهیلات بانکی در چیست؟
باید در نظر داشت که فرمول نحوه محاسبه کارمزد وام قرض‌الحسنه متفاوت از فرمول محاسبه سود تسهیلات دیگر است. فرمول محاسبه سود تسهیلات برای تسهیلات غیر از قرض‌الحسنه تقریباً شبیه به هم و کاملاً متفاوت از کارمزد تسهیلات قرض‌الحسنه است. بنابراین اشتباهی که بسیاری از مشتریان و تسهیلات‌گیرندگان انجام می‌دهند، این است که با فرمول‌های سایر تسهیلات دارای سود، کارمزد تسهیلات قرض‌الحسنه را محاسبه می‌کنند و با توجه به مغایرت پیش‌آمده فکر می‌کنند سیستم بانکی به آنها دروغ گفته و سود تسهیلات آنها بیشتر از چهار درصد است.

✎ محاسبه کارمزد بر اساس چه فرمولی انجام می‌شود؟

با این توصیف همان‌طور که قبلاً عرض کردم بر اساس قانون، کارمزد تسهیلات قرض‌الحسنه بر اساس مانده وام دریافتی در پایان دوره سالانه محاسبه می‌شود، نه بر مبنای مبلغ قرض‌الحسنه در تمامی سال‌های بازپرداخت اقساط آن. بر این اساس کارمزد سال‌های مختلف تسهیلات قرض‌الحسنه از فرمول زیر محاسبه می‌شود:
کارمزد سال اول (قسط ۱)=۱(۱۰۰)/۱۲ (تعداد ماه‌های سال) (درصد کارمزد وام قرض‌الحسنه) (مبلغ تسهیلات قرض‌الحسنه)
کارمزد سال دوم(قسط ۱۳)=۱۳(۱۰۰)/۱۲ (تعداد ماه‌های سال) (درصد کارمزد وام قرض‌الحسنه) (مانده سال دوم تسهیلات قرض‌الحسنه)
کارمزد سال سوم(قسط ۲۵)=۲۵(۱۰۰)/۱۲ (تعداد ماه‌های سال) (درصد کارمزد وام قرض‌الحسنه) کشور در دستور کار قرار دارد.

دلارهای گران‌تر؛ در نتیجه، قبل از وقوع تحریم‌ها، به دلیل مشکلات ارزی و گمرکی، تولید کاهش یافت و این مشکلات هنوز هم حل نشده است. از مرداد به بعد هم که تحریم‌ها شروع شد.

کاکایی اضافه می‌کند: دوزدن تحریم‌ها و داخلی‌سازی برنامه می‌خواهد که برای هیچ‌کدام از اینها برنامه‌ای ارائه نشده است. می‌خواهم بگویم دلایل کمبود تولید، مسائل دیگری بود که بعد در کنارش مسئله قیمت‌گذاری هم تبدیل به معضل شد.

قیمت‌گذاری غلط، عامل زیان خودروسازان

به گفته این عضو هیئت‌علمی دانشگاه امیرکبیر، قیمت‌گذاری غلط باعث شده است خودروسازان و قطعه‌سازان زیان‌ا کنند. او یادآوری می‌شود: اگر دستور بدهیم خودروساز تولید کند، خودروساز تا کجا می‌تواند با زیان تولید کند؟ درحال حاضر مشکل زیان‌دهی خودروسازان و هیچ‌کدام از مسائلی که ذاتاً باعث کاهش تولید می‌شد، حل و رفع نشده است. کاکایی با اشاره به اینکه همواره نزدیک به نوزو با کمی افزایش قیمت خودرو مواجه بودیم، عنوان می‌کند: به‌طور طبیعی، در گذشته در این مقطع زمانی با تنش تقاضا مواجه بودیم، اما در سال‌های گذشته چون پتانسیل و توان تولید بسیار بالا بود، حاشیه سود بازار کم بود. درحال حاضر از یک سو یک‌سری دلال داریم که هزاران میلیارد تومان را در این هفت تا هشت ماه گذشته خورده‌اند و از سوی دیگر به جایی رسیده‌ایم که بازار به‌هم‌ریخته‌ای داریم که نفعتها مشکل تولید آن حل نشده است، بلکه تقاضای زیادی نیز در آن وجود دارد، در نتیجه قیمت در چنین بازاری افزایش می‌یابد. او ادامه می‌دهد: متأسفانه هیچ عاملی هم وجود ندارد که جلوی آن را بگیرد. ما دستور هم این معضل حل نمی‌شود. به اعتقاد

کاکایی، درحال حاضر دولت باید روی نقاط کلیدی و بحرانی فناوری در صنعت خودرو سرمایه‌گذاری کند با آدما را تشویق کند در این رابطه سرمایه‌گذاری کنند؛ زیرا ما ۲۰ سال است داخلی‌سازی انجام می‌دهیم، اما با روش دستوری قطعا موفق نخواهیم شد. او تأکید می‌کند: باید مسئله گمرکات و تخصیص ارز حل شود. قیمت‌گذاری از معضلاتی است که خودش به مشکلات صنعت خودرو اضافه شده است، درحالی‌که خیلی راحت می‌توانست معضل نباشد. اگر قیمت‌ها منطبق بر قیمت‌های واقعی بازار بود، دلالت نمی‌توانستند این میزان حاشیه سود ایجاد کند و خودبه‌خود بازار در تعادل جلو می‌رفت.

گزارش

افتتاح ۲۰ پروژه دریایی و بندری با ۱۶۰۰ میلیارد تومان در هرمزگان

اسلامی: یاغی‌گری‌های دشمن را کوبنده پاسخ می‌دهیم

● **شرق**: بیست‌وششمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور امسال متأثر از افتتاح ۲۰ پروژه دریایی و جشن خودکفایی بنزین در ستاره خلیج فارس با حضور رئیس‌جمهور در بندرعباس کمی کمر زنگ شد.
باین‌حال، خبر هزارو ۶۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در قالب ۲۰ پروژه دریایی و بندری در بنادر استان هرمزگان، نشان داد هنوز نفس در بنادر ایران در جریان است و با وجود تحریم‌ها، تکیه بر توان داخلی (فارغ از آنکه کدام بخش باشد) عبور از تحریم‌ها را نشانه رفته است. محمد اسلامی، وزیر راه‌وشهرسازی، در این همایش با بیان اینکه تحریم‌ها امروز فراتر رفته و به مرحله اقدام و عمل رسیده است، گفت: اقدامات آمریکا برخلاف قوانین حقوق بشر است و این یاغی‌گری را کوبنده پاسخ می‌دهیم. اسلامی با بیان اینکه دریا و دریانوردی یکی از مؤلفه‌های اقتدار ایران محسوب می‌شود، گفت: اگر کاهلی‌هایی در اقتصاد دریا‌محور وجود داشته، به این معناست که به اقتدار ملی خودمان کم‌توجهی کرده‌ایم. شاید برخی از سرفصل‌ها در حوزه دریایی دست‌نخورده باقی مانده باشد که ما هنوز وارد آن نشده‌ایم، معتقدم باید تمام حوزه‌های اقتصادی و غیراقتصادی در حوزه دریا فعال شوند و بتوانیم با حداکثر توان، این ظرفیت را گسترش دهیم. وزیر راه‌وشهرسازی با تأکید بر اینکه باید بسیاری از شاخص‌های دریایی را فعال کنیم، گفت: یکی از مباحث مطرح‌شده در بحث اقتصاد دریا‌محور، موضوع بانکرینگ است که باید بکوسیم ظرفیت‌های آن را افزایش دهیم. وزیر راه‌وشهرسازی افزود: سوخت شناورهای تجاری که در آب‌های سرزمینی تردد دارند، بارانهای و خارج از آب‌های سرزمینی طبق تعرفه‌های بین‌المللی است. اصلاحیه کاهش سولفور سوخت با وزارت نفت مطرح شده است. او با اشاره به افزایش ظرفیت‌های بندری در چهار دهه گذشته گفت: ظرفیت بنادر کشور از ۱۹ میلیون تن قبل از انقلاب به ۲۳۰ میلیون تن رسیده است. اسلامی همچنین درباره تغییر در مدیریت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اظهار کرد: برنامه‌ای برای تغییر مدیرعامل این شرکت نداریم.

پاسخ کوبنده به بریان هوک را به‌زودی می‌دهیم

محمد راستاد، معاون وزیر راه‌وشهرسازی نیز با بیان اینکه نمی‌توان صنعت دریایی کشورمان را تهدید و متوقف کرد، گفت: با وجود تمام فشارها و تهدیدهای دشمن، افتخار داریم ۲۴۰ میلیون تن بار در بنادر کشورمان تخلیه و بارگیری شده است. این در شرایطی است که دشمن اقدامات گسترده‌ای علیه حمل‌ونقل دریایی انجام داده است. او افزود: دو ماه پس از اعمال تحریم‌های آمریکا، برایان هوک یک بیانیه سراسر مغفله و دروغ درباره استانداردهای ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشورمان منتشر کرد که پاسخ این کوبنده او را در جلسه آی‌ام‌او (سازمان بین‌المللی دریانوردی) دادیم؛ مبنی بر اینکه ناوگان دریایی ایران بالاترین استانداردها را دارد. راستاد ادامه داد: دبیر سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در اولین سفر خود به ایران آمد و یکی از مهم‌ترین صحبت‌های او درباره مجموعه اسلامی ایران این بود که ایران از مؤثرترین اعضای سازمان دریانوردی جهانی است. این صلابت کشور در حوزه دریایی را مدیون جامعه دریانوردی هستیم. طبیعی است در این شرایط احتیاج داریم فعالیت‌های مرتبط با حداکثر تلاش و کیفیت ارائه شود. راستاد با بیان اینکه کشتی می‌کنیم بهره‌وری خدمات دریایی و بندری کشور را ارتقا دهیم، اظهار کرد: امروز فرصتی طلایی برای استفاده از توانمندی‌های داخلی است و ازاین‌رو طرح تحول دریایی بین چند دستگاه در چند روز اخیر به اوج رسید و در راستای آن، تقاهم‌نامه‌ای را با وزارت صنایع دفاع برای ساخت تعدادی شناور امضا کردیم.

درآمد ۲۰میلیاردلاری امارات از سوخت کشتی‌های خلیج فارس

رئیس کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه از ظرفیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها غافل مانده‌ایم، گفت: امارات سالانه ۲۰ میلیارد دلار از محل سوخت‌رسانی به کشتی‌های منطقه درآمد دارد و این ده‌ها برابر اعتبارات عمرانی ماست. بندر جبل‌علی ۶۰ درصد عملیات کانتر و فله منطقه را انجام می‌دهد، اما سهم بندر شهید رجایی ما در منطقه فقط شش درصد است، محمدرضا رضایی‌کوجی افزود: ۵۰ درصد کل ذخایر نفتی دنیا از تنگه هرمز عبور می‌کند که در مدیریت ماست؛ ما مالک ۵۶ درصد سواحل خلیج فارس هستیم، سالانه ۴۰ هزار شناور از تنگه هرمز عبور می‌کند و ۳۰ درصد کل تجارت دریایی دنیا از این تنگه است. همچنین ایران بزرگ‌ترین ناوگان تجاری دریایی و نفت‌کش منطقه را دارد؛ با وجود همه این شرایط مطلوب، ۱۱ بندر اصلی ما سه شیفته هم کار کنند، فقط از ۲۰ درصد ظرفیت بنادر استفاده می‌شود و از ۸۰ درصد ظرفیت بنادر استفاده نمی‌شود. اکنون ۹۸ درصد سواحل ایران رها شده است و فقط دو درصد سواحل ما احیا شده‌اند.