توضیح

درجه‌بندی کابوس زندگی جایگاه‌داران

● روابط‌عمومی کانون انجمن‌های صنفی صاحبان جایگاه‌های اختصاصی سراسر کشور در واکنش به مطلبی با عنوان «سفره رنگین دولت برای جایگاه‌داران» توضیحاتی را به دفتر روزنامه ارسال کرده که در پی می‌آید:

جایگاه‌داران در سراسر کشور در گیرودار مشقت اقتصادی هر روز تمایل بیشتری به خروج از حرفه خود دارند، حدود ۳۳۰۰ جایگاه در کشور شبانه‌روز به ارائه سرویس و خدمات به مراجعان خود مشغولند که از این تعداد کمتر از ۳۰۰ جایگاه مربوط به بخش دولتی است.

تمام درآمد جایگاه‌های اختصاصی عرضه فراورده‌های نفتی، از محل بودجه تخصیصی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی توسط شرکت ملی پخش به آنها پرداخت می‌گردد. آخرین نرخ میانگین کارمزد فراورده‌ها، مصوب ۱۳۹۲ (۲/۵ سال قبل تاکنون ثابت مانده) چنین است:

بنزین بدون سرب: ۲۵۰ ریال و با ارتقا به سقف درجه ممتاز با هزینه‌کردن مبلغ چندصدمیلیونی مبلغ ۳۰۰ ریال

نفت‌گاز: ۷۵ ریال

بنزین معمولی فروشندگی سکودار: ۱۸۵ ریال

این در حالی است که اغلب به دلیل اعمال نظرات سلیقه‌ای کارشناسان شرکت، تمام کارمزد به جایگاه‌دار پرداخت نمی‌شود؛ بنابراین با نگاه اجمالی به آمار ارائه‌شده توسط کارشناس محترم مبنی بر رشد ۲۳ درصدی کارمزدها از سال ۱۳۸۵ تاکنون، می‌بایست در آخرین افزایش کارمزد رقم ۶۴۴/۵ ریال به جایگاه‌دار پرداخت گردد! که این‌چنین نیست.

با اندکی تأمل ملاحظه می‌شود که این سرمایه‌گذاری با این نرخ اندک کارمزد هیچ‌گونه تطابق و هم‌خوانی ندارد و بلکه تناقض شدید بین این معادله باعث زیان فراوان جایگاه‌دار و خروج آنان از این حرفه خدماتی شده است.

در ایران به‌دلیل مشکلات عدیده به‌ویژه عدم توجیه اقتصادی، کمتر سرمایه‌گذاری تمایل به فعالیت در این حرفه دارد. پایین‌بودن نرخ کارمزد و ممانعت از انجام سایر فعالیت‌های خدماتی- تجاری همانند سایر کشورهای دنیا، از طرفی اجرای طرح ملی هدفمندکردن یارانه‌ها بدون ملاحظه اقتصادی جایگاه‌داران سرمایه‌گذار که فروش فرآورده تنها منبع درآمدی به حساب می‌آید، ضربه دیگری بر پیکره جایگاه‌داران وارد آورد، به‌دنبال آن طرح درجه‌بندی جایگاه‌ها که شروع آن با ۱۵ صفحه دستورالعمل‌های سلیقه‌ای و نسنجیده که برای هریک از جایگاه‌ها به‌خاطر دریافت مبلغ ناچیزی که به کارمزدشان اضافه گردد، چندصد میلیون هزینه دربر داشته است و زمانی نگذشت که دستورالعمل درجه‌بندی تبدیل به کابوس زندگی جایگاه‌داران شد؛ به‌دنبال آن بحث جرائم مطرح شد که در کمیته‌های غیرقانونی و با احکام غیراصولی و فقط سلیقه‌ای، یک‌طرفه اقدام به صدور آرای غیرقانونی و دست‌درازی به جیب جایگاه‌دار نمودند.

مفاد قراردادی که میان شرکت ملی پخش و جایگاه‌داران اختصاصی منعقد می‌گردد هنوز مربوط به ۶۵ سال پیش و کاملا یکسویه و وزنه سنگین سود این قراردادها بیشتر به سمت شرکت ملی پخش است.

کسری‌های بنزین، هزینه‌های تعمیرات و نگهداری، خرید قطعات به‌صورت آزاد، افزایش حداقل ۳۰ درصد سالانه حقوق و مزایای کارکنان، پرداخت ۳۳ درصدی بیمه تأمین اجتماعی، مالیات، بازسازی و نوسازی پمپ‌ها، لوله‌های انتقال فراورده، مخازن، سایبان‌ها، مرمت ساختمان‌ها، دفاتر و وجود استرس‌های بی‌شمار ناشی از خطرات محیط کار و... بدون اعطای تسهیلات و با کارمزدهای دریافتی هیچ‌گونه تناسبی ندارد.

قطعا با آمار به‌دست‌آمده تعداد جایگاه‌های ایران نسبت به کشورهای حداقل همجوار طبق جدول کارشناس محترم می‌توان به دلیل عدم ایجاد انگیزه جهت سرمایه‌گذاری در این بخش خدماتی پی برد!

با این حساب باید تأسف خورد به حال کارشناسی که این‌گونه مسائل را بدون تحلیل و غیرواقعی، یک‌طرفه رسانه‌ای می‌کند و چه بسا بسیاری کارشناسی‌های بدون مطالعه و سطحی و یک‌طرفه که منجر به منافع یک‌طرف و نابودی طرف دیگر شده است.

در وضعیتی که جایگاه‌داران با کارمزدی حداکثر ۲/۵ تا سه درصد (ممتاز) کلیه هزینه‌های ناشی از تورم ۲۵ تا ۴۷ درصدی سال‌های اخیر را تحمل می‌کنند، صحبت از افزایش ۱۰ درصدی کارمزد و اعطای تسهیلات به جایگاه‌ها از طرف شرکت ملی پخش، دروغی آشکار و بی‌انصافی محض است.

خیلی بهتر می‌بود که کارشناس محترم، دید خود را باز و با نگاهی علمی، اصولی و واقعی اقدام به تهیه گزارش می‌نمود تا بیش از این جامعه جایگاه‌داران را در این برهه از زمان مورد بی‌عدالتی و بی‌انصافی قرار ندهند.

به هر روی کانون انجمن‌های صنفی صاحبان جایگاه‌های اختصاصی سراسر کشور آمادگی خود درخصوص برگزاری مناظره جهت اثبات علمی و واقعی موارد مطروحه در این گزارش را با کارشناسان علاقه‌مند به این حوزه در هر زمان و مکان اعلام می‌دارد.

افشاگری بنیان‌گذار منطقه آزاد قشم از زمین‌خواری میلیاردی در مناطق آزاد

هر منطقه ایران یک پادشاه قاچاقچی دارد

ادامه از صفحه ۵

از این مسئله که بگذریم، چه ظرفیت‌هایی برای توسعه ساحلی کشور وجود دارد؟

یکی از ظرفیت‌های توسعه ساحلی ایران، وجود خورهای فراوانی است که در جنوب ایران وجود دارد. خور معمولا یک پیشرفتگی عمدتا ناشی از جزرومد در زمین است که گاهی مانند یک رودخانه است. در اغلب شهرهای ساحلی به‌خصوص خلیج‌فارس خور وجود دارد. در زمان آقای هاشمی پیشنهاد کرده بودم خورآباد درست کنیم چون خورها برای ایجاد توسعه ساحلی یکی از بهترین مکان‌ها هستند و با وجود آنها به موج‌شکن نیازی نیست. می‌توانید خور را لایروبی کنید و در آن بندر و ایستگاه کشتی بسازید و بلوار داشته باشید. کشتی‌ها هم در خور می‌ایستند و نیازی به موج‌شکن عظیم نیست. سال‌ها قبل وقتی می‌خواستند برای بندرعباس طرح توسعه داشته باشند یکی از اشتباهات فاحش این بود که یک خور قدیمی با نام خور گورسوزان در وسط بندرعباس، که موجب زهکشی بندرعباس هم می‌شد، را برخلاف دنیا پر کردند. پرکردن این خور باعث شد محلات مجاور زهکش آبشان را از دست بدهند؛ مثلا اگر شما نیم متر زمین را بکنید به فاضلاب می‌رسید، درحالی‌که جزرومد باعث می‌شد زمین دائما تلطیف و زهکشی خور بیشتر شود. متأسفانه در جاهای دیگر مانند بوشهر هم به خور تجاوز کردند. پیشنهاد ما برای جلوگیری از این کارها این است که خورها را آباد کنیم. ویژگی خور این است که اگر شما در یک خور پنج کیلومتر جلو بروید، ۱۰ کیلومتر زمین ساحلی به دست می‌آورید. ایجاد زمین ساحلی یکی از ارزشمندترین حرکت‌های توسعه‌ای برای افزایش امنیت ملی است. یک عده حتی در دولت هستند که می‌گویند این بنادر موجب کاهش امنیت ملی می‌شوند. این افراد واقعا بی‌سواد هستند اما گاهی این افراد مسئول هستند. تحلیلشان هم این است که اگر بندر داشته باشیم، کشتی‌های خارجی وارد می‌شوند، درحالی‌که برای امنیت ساحل، گمرک و نیروی انتظامی و دولت وجود دارد. این تفکر البته در بخشی از وزارت کشور وجود دارد. البته الان گرفتار تناقض شده‌اند چون آقا گفته‌اند بشتابید به عمران جزایر و سواحل، به‌خصوص سواحل مکران که این گفته آقا، آنان را دچار سردرگمی کرده است. در سواحل مکران چندین خور خوب داریم که می‌تواند مبنای توسعه باشد، همان‌طور که خور دوبی مبنای توسعه بود. اغلب خورها در انتهایشان یک آبدان دارند که حالت گودی در زمین است که در اثر حرکت‌های جزرومد ایجاد شده است. وقتی این قسمت آباد شود، آبدان را می‌توان به یک دریاچه مصنوعی تبدیل کرد که همین کارها در دوبی انجام شده است. در دهه ۱۹۶۰ شیخ راشد امیر دوبی ۱۰ میلیون دلار از امیر کویت قرض و روی خور دوبی سرمایه‌گذاری کرد و دو طرف دو دیواره گذاشت که لنج‌های ایرانی و پاکستانی که برای تجارت می‌آمدند به‌راحتی بتوانند کار کنند. الان اگر نگاه کنید روی خور دوبی پنج، شش پل عظیم است و یک خارجی فکر می‌کند این یک رودخانه است. ساحل را باید قانون‌مدار توسعه دهیم و باید طرح توسعه داشته باشیم. طرح توسعه شامل توسعه کسب‌وکار، عمران و آبادانی، تجارت، دریانوردی و... است؛ مثلا در سواحلی که میدان‌های گازی داریم، نزدیک دره موند (صد کیلومتر غرب عسلویه)، مصب این رودخانه می‌تواند یک خور عظیم باشد. ۲۰ کیلومتر آن طرف‌تر خور خان است. پیشنهاد من این بوده که خورها را به پایگاه‌های توسعه‌ای تبدیل کنیم و گازآباد درست کنیم. گازآباد یک ایده جدید است. به این معنی که گاز را که در یک منطقه به دست می‌آوریم همان جا به اجناس مختلف تبدیل می‌کنیم؛ مثلا گاز را در سنگ آهن تزریق (clinker) و سیمان تولید کنید. گاز با سنگ آهن، آهن و فولاد ایجاد می‌کند. از ترکیب گاز و شیشه نیز می‌توان در صنایع شیشه‌ای استفاده کرد. هم‌افزایی گاز نیز در صنایع پتروشیمی کاربرد دارد. پس به جای اینکه گاز را خام‌فروشی کنیم یا در خط لوله بیاوریم و نتوانیم درست سازماندهی کنیم، بهتر آن است که به این طریق مورداستفاده قرار دهیم. مردم و دولت بخش عمده گاز را بدون اینکه به ارزش‌افزوده تبدیل کنند هدر می‌دهند. شرکت نفت روزی ۴۴ میلیون مترمکعب گاز را تبدیل به فلر می‌کند. رئیس اتاق ایلام گفته بود یکی از فلرها را به من بدهید تا کارخانه آجر درست کنم. گفته بودند آنالیز رس را برای ما بیاورید ببینیم چه نوع آجری تولید خواهید کرد، درحالی‌که این اقدام منجر به ایجاد ارزش‌افزوده می‌شود. بنابراین به جای هدر گازی بیاییم گازآباد درست کنیم. ما درحال‌حاضر روزانه به اندازه کل اروپای غربی گاز مصرف می‌کنیم ولی ارزش‌افزوده‌ای که تولید می‌کنیم یک‌دوازدهم آنهاست؛ یعنی تقریبا هیچ. اگر این ارزش‌افزوده‌ها را ایجاد کنیم، آیا دیگر جوان بی‌کار داریم؟ این ارزش‌افزوده‌ها تبدیل به سرمایه می‌شوند. بهترین راه برای استفاده از کالای سرمایه‌ای نخست استفاده از گاز، سپس نفت است. در مناطق ساحلی باید ارزش‌افزوده ایجاد کنیم. نفت و گاز بالذات سرمایه است نه محصول.

اما در ایران از این کالای سرمایه‌ای برای خرج یک‌ساله یا همان بودجه هزینه می‌شود. یعنی کسی با این مفهوم آشنایی ندارد؟

این مفهوم که در بودجه‌نویسی به نام درآمد نفت و گاز داریم، اشتباه است. اگر کسی خانه‌اش را بفروشد درآمد حاصل می‌کند؟ خانه کالای سرمایه‌ای است. کسی که مال سرمایه‌ای را درست حفظ نکند، در شرع اسلام هم به او سفیه می‌گویند. بنده به‌عنوان کارشناس اقتصاد انرژی می‌گویم ما نفت و گازمان را سفیهانه استفاده و بودجه‌بندی می‌کنیم. امسال هم که درآمد نفتی پایین داریم، همین درآمد پایین را هم سرمایه‌گذاری نمی‌کنیم. خانه را می‌فروشیم و یارانه می‌دهیم، بعد پول نداریم مدرسه ایجاد کنیم. آیا سرمایه‌گذاری بهتری از سرمایه‌گذاری روی نیروی انسانی وجود دارد؟ پول نداریم بخاری مدرسه را درست کنیم بعد به افراد ساکن تجریش یارانه می‌دهیم! با دولت بحث کردیم که شما نمی‌دانید چه کسانی یارانه نیاز ندارند، اما می‌توان افرادی را حدس زد. گفتم هرکسی از سال قبل تا الان در تهران آپارتمان بالای ۲۰۰ میلیونی معامله کرده یا خودرو خارجی خریده است احتمالا به یارانه نیاز ندارد. ممکن است من خانه ۲۰۰ متری داشته باشم، اما بگویم من ۱۵ فرزند دارم؛ اما اینکه از اول به همه یارانه بدهیم، درست نیست. آن هم پول سرمایه‌ای نه پول درآمدی. متأسفانه طرح هدفمندی یارانه‌ها که از ابتدا در اجرا درگیر شارلاتانیسم شد، درباره چگونگی کاهش مصرف درآمدهای نفتی بود. برای جبران این کاهش گفتیم اولین انطباق با قیمت واقعی را با قانون هدفمندی صرف سرمایه کنیم. بعد که قانون به اجرا درآمد این میزان به ۳۰ درصد رسید که آن هم اجرا نشد. با این اتفاق به جای اینکه از قِبَل یک لیتر نفت، ۳۰۰ تومان ضایع کنیم، هزار تومان ضایع کردیم؛ بنابراین سیاست‌های توسعه‌ای ما در گرو سیاست‌های بخش انرژی است.

یک عده حتی در دولت هستند که می‌گویند این بنادر موجب کاهش امنیت ملی می‌شوند. این افراد واقعا بی‌سواد هستند اما گاهی این افراد مسئول هستند. تحلیلشان هم این است که اگر بندر داشته باشیم، کشتی‌های خارجی وارد می‌شوند، درحالی‌که برای امنیت ساحل، گمرک و نیروی انتظامی و دولت وجود دارد. این تفکر البته در بخشی از وزارت کشور وجود دارد

برای جبران این اشتباه چه باید کرد؟

گاهی اوقات مقایسه و مطالعه تطبیقی راهگشاست. در ترکیه تمام سوخت‌شان را به قیمت منطقه‌ای می‌خرند. دولت ترکیه به ازای هر لیتر سوخت، یک‌دلار و ۳۰ سنت مالیات دریافت می‌کند. یک‌دلار برای خزانه عمومی و ۳۰ سنت برای استان و شهرستان. پس یک لیتر سوخت که در ترکیه مصرف می‌شود، اول از همه یک‌دلار و ۳۰ سنت به جیب دولت می‌رود. پس خزانه ترکیه چهار هزار تومان به ازای هر لیتر سوخت مصرفی غنی می‌شود. هزینه توزیع هم وجود دارد؛ مثلا در ترکیه یک لیتر گازوئیل یا بنزین اندکی بیش از شش‌هزارتومان است. بنده می‌گویم به ازای هر لیتر سوختی که مصرف می‌کنیم، ملت یک دلار فقیرتر می‌شوند. چون استدلال بعضی‌ها این است که سوخت مال خودمان و مفت است؛ درحالی‌که این‌طور نیست. باید تعریف را عوض کنیم. نفت و گاز کالای سرمایه‌ای است نه کالای مصرفی. کالایی نیست که کاشته باشیم و درآمده باشد. در ایران به ازای هر لیتر سوخت به اندازه عدم استیفای بخش سرمایه‌ای فقیر می‌شویم. نتیجه این می‌شود که چون سرمایه‌مان را مصرف می‌کنیم، پول نداریم سرمایه‌گذاری کنیم.

اشاره کردید در وزارت کشور بخشی مخالف توسعه بنادر هستند که با سخنان مقام معظم رهبری در تعارض است. آیا این نگاه تغییر خواهد کرد؟

علی‌القاعده باید بگویند ببخشید اشتباه کردیم. من خودم با آنها بحث کردم که چطور است در ساحل مقابل ما هر پنج کیلومتر یک بندر است و شما می‌گویید بین بنادر ما باید صد کیلومتر فاصله باشد؟ به‌هم‌پیوستگی بنادر را قبول نداریم. الان تحقیق کنید از زمانی که بندر شهید رجایی ساخته شده است بندر امام هم رونق بیشتری دارد.

آیا انگیزه‌ای پشت این مخالفت است یا از روی عدم آگاهی مخالف‌اند؟

افرادی که نمی‌دانند خیلی زود اسیر سیاست‌هایی می‌شوند که انتهایش سیاست‌های ضدایرانی است. هر کسی که علاقه ندارد سواحل و جزایر ایران آباد شود به بیگانگان به‌ویژه کشورهای منطقه کمک می‌کند و پیداست دلش برای آبادانی ایران نمی‌تپد. کسی که دلش برای توسعه ایران نتپد، بهتر است آن دل نتپد.

وضعیت قاچاق در مناطق آزاد چگونه است؟

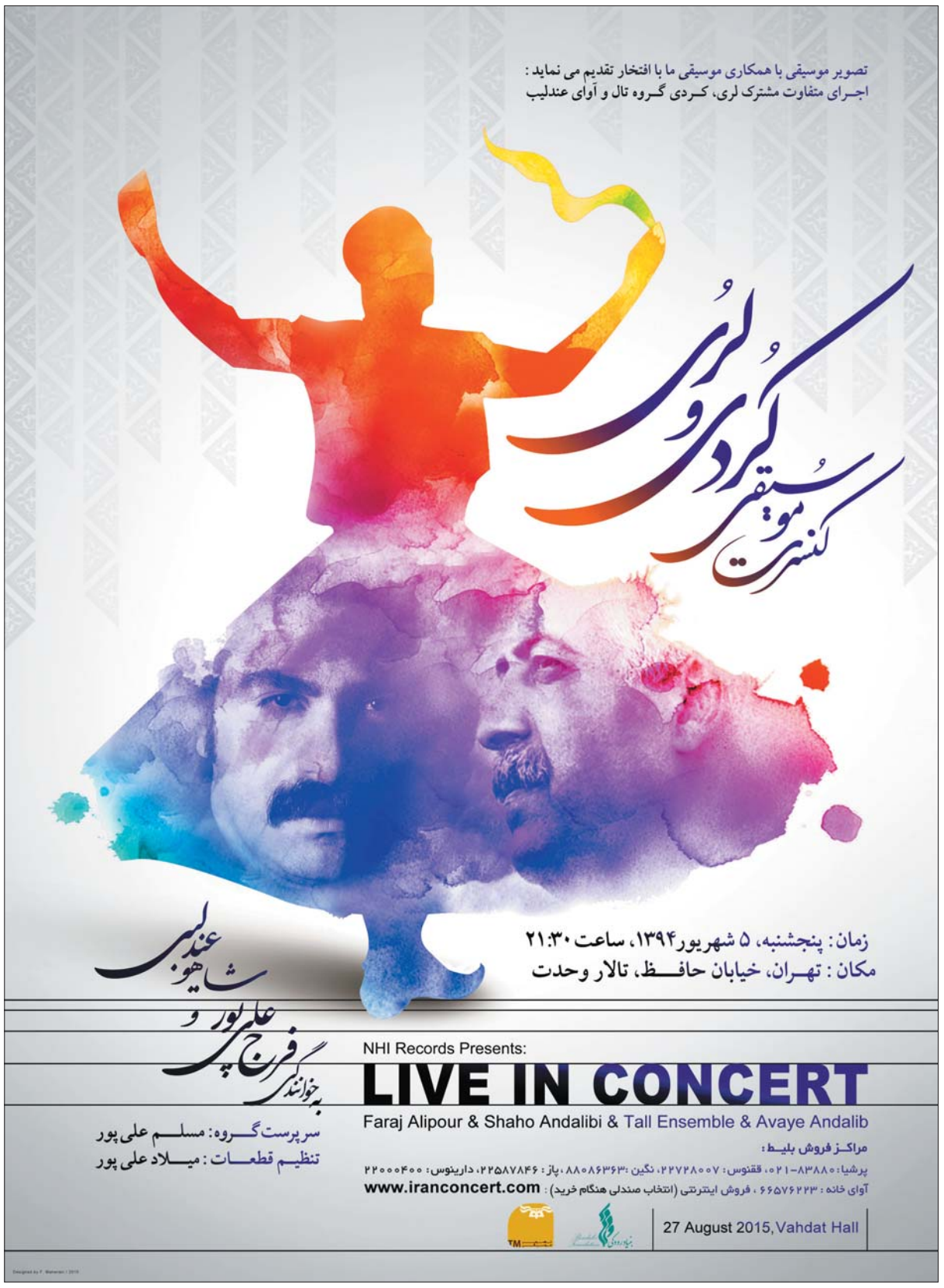
قاچاق یک حرفه ملی شده است و فقط متعلق به مناطق آزاد نیست. عمده قاچاق گازوئیل است نه بنزین. چون قیمت گازوئیل را براساس تخیل و اقتصاد وهمی پایین نگه می‌داریم و فکر می‌کنیم در اقتصاد ملی مؤثر است، در حالی که برعکس است چون با این کار امکان سرمایه‌گذاری و اشتغال و رشد اقتصادی را از بین می‌بریم. از آنجاکه قیمت گازوئیل در ایران ۵۰۰ تومان و در ترکیه شش هزار تومان است، چندین سال سهمیه استان اردبیل را به‌عنوان سواپ از باکو به تبریز در ترکیه فروخته و کاروان تانکر می‌بردند. یک شخصیت خیلی مهم هم آن زمان استاندار بود. اینها روزی ۳۰۰ هزار لیتر قاچاق می‌کردند و ۳۰۰ هزار دلار در روز به دست می‌آوردند. اگر می‌خواستند این میزان را با پول بیاورند، پولشویی بود، باید جنس می‌بردند. جنس ترک را در ایران زیر قیمت می‌فروختند چون سودش را در جای دیگر برده بودند، بنابراین روی جنسی که ۱۰ برابر سود برده بودند، زیر قیمت خرید می‌فروختند و باز هم سود می‌بردند اما پولشان را قبل از تحویل جنس به‌صورت نقد دریافت می‌کردند. نتیجه قاچاق سوخت این است. جنس به ترکیه می‌رود و به‌جای پول جنسی می‌آید که کالای ایرانی قابلیت رقابت با آن را ندارد. صنایع نساجی و کفش‌دوزی ما را قاچاقچیان سوخت از بین بردند. قاچاق کالا این‌طور نیست که عده‌ای ارز می‌خرند و از ترکیه لباس وارد می‌کنند. قاچاق سوخت به کردستان و ترکیه و...، موجب ورود کالای چینی به ایران است. همه نوع جنس وارد می‌شود، بنابراین قاچاق ضربدر قاچاق است. این درحقیقت همان توان دو انرژی است. برهم‌فزایی قاچاق نابودکننده‌ترین عامل اشتغال در صنایع ماست. اول صنایع نساجی است که الان نابود شده. مسبب این کارها سیاست اشتباه عوامانه اقتصاد وهمی در مورد سوخت است. قیمت سوخت را طبق قانون باید ۹۵ درصد قیمت فوب خلیج‌فارس می‌کردند تا قاچاق به‌صرفه نباشد. زمانی که گازوئیل ۳۰۰ تومان بود، مطالعه‌ای انجام دادیم که طبق آن، قاچاقچیان سهمیه‌ها را جمع می‌کردند و به هرکسی که سهمیه داشت ۵۰ تومان می‌فروختند. لنج ماهیگیری ۵۰۰ لیتر در روز سهمیه دارد، با این کار ۲۵ هزار تومان به اندازه مزد یک روز یک فرد درآمدزایی داشت. این فرد ماهیگیری نمی‌کند و لنجش را هم دارد و پول هم می‌گیرد. کسی که این سهمیه‌ها را جمع می‌کند ۱۵۰ تومان به دست می‌آورد. فردی هم که گازوئیل را از لوله رد می‌کند و با لنج به وسط دریا برده، پولی می‌گیرد و به این ترتیب قیمت سوخت از مرز ایران با قیمت هزار تومان خارج می‌شود در حالی که در پمپ ۳۰۰ تومان است و درنهایت به قیمت هزارو ۵۰۰ تومان فروخته می‌شود. قیمت سوخت در دوبی برای شناورهای دوبی و پاکستان دو هزار تومان است و با خرید هزارو ۵۰۰ تومان، آن فرد ۵۰۰ تومان سود می‌برد. به عبارتی همه سود می‌برند به جز ملت ایران. در واقع عمده واردات قاچاق، اجتناب از پول‌شویی است؛ یعنی پول مبادله نمی‌شود و جنس وارد شده و توزیع می‌شود. قضیه قاچاق در قاچاق یکی از اسراری است که مردم از آن بی‌خبرند. یک عده داد می‌زنند قاچاق سوخت و یک عده می‌گویند قاچاق کالا کشور را از بین برد. این دو به هم وصل هستند. پوشاک، مواد غذایی و موبایل که زود به پول تبدیل می‌شوند، جزء قاچاق هستند. نکته اینجاست که کالا را یک دلار می‌خرند، ۹۰ سنت می‌فروشند، اما این طرف ۳۰ سنت خریده و ۹۰ سنت فروخته‌اند پس ۶۰ سنت سر جایش است اما صنایع ما این وسط از بین رفته‌اند چون توان رقابت ندارند و به این علت در ایران اجناس ترک ارزان‌تر از ترکیه است. تخمین زده می‌شود سالانه حدود ۱۵ میلیارد دلار سوخت قاچاق می‌شود. ۲۰ میلیارد دلار کالا قاچاق می‌شود. پس سه‌چهارم پول قاچاق کالا مربوط به سوخت است. هر منطقه ایران هم یک پادشاه قاچاقچی دارد.

عکس: رنوفه رستمی، شرق

خبر

زنگ بحران آب در ۲۹۴ دشت

● **مهر:** قائم‌مقام وزیر نیرو با تشریح جزئیات طرح نجات ذخایر آبی زیرزمینی کشور، گفت: در قالب ۱۱ طرح ویژه، موضوع معالجه و نجات‌بخشی منابع زیرزمینی آبی انجام می‌شود. ستار محمودی گفت: از ۶۰۹ دشت کشور، حدود ۲۹۴ دشت دچار پایین‌رفتن سطح آب زیرزمینی و کاهش حجم شده و در برخی دشت‌ها نیز تغییر در کیفیت آب اتفاق افتاده است. برای این منظور در گذشته طرحی در دست انجام بوده است ولی به دلایل گوناگون از جمله تأمین منابع مالی، حمایت نشد. وی خاطرنشان کرد: در دولت جدید این موضوع آسیب‌شناسی شد و وزارت نیرو به‌دنبال اصلاح و به‌روزرسانی طرح نجات ذخایر زیرزمینی آب کشور رفت. این طرح در اصل از ۱۱ پروژه اصلی تشکیل شده که هر یک نیز دارای زیرمجموعه‌هایی است. این مقام مسئول در وزارت نیرو اظهار کرد: همچنین گستره طرح نجات‌بخشی تمامی دشت‌های کشور را شامل می‌شود و در هر یک از دشت‌ها به تناسب آن منطقه اجرائی می‌شود.

مذاکرات مفصل با شرکت‌های دست‌اول هوایی

● **ایسنا:** وزیر راه و شهرسازی ضمن اعلام خبر خرید هواپیماهای جدید برای ناوگان هوایی و نوسازی ناوگان ریلی کشور اعلام کرد که به‌دنبال این هستیم تا روند مهاجرت را در شهرهای کوچک معکوس کنیم. عباس آخوندی اظهار کرد: مذاکرات مفصلی را با شرکت‌های دست‌اول هواپیمایی داریم تا بتوانیم ناوگان هوایی کشور را نوسازی کنیم و همچنین در جهت نوسازی ناوگان ریلی کشور گام برداریم. وی در پاسخ به این سؤال که آیا هواپیماهای جدید اجازه پرواز در خطوط هوایی را خواهند داشت، عنوان کرد: به همه این هواپیماها اجازه پرواز داده می‌شود، ضمن اینکه به‌لحاظ فنی کنترل‌های لازم صورت می‌گیرد که مطمئن شویم ایمنی هواپیماها رعایت شده و در نتیجه همه آنها وارد خطوط پروازی می‌شوند. وزیرراه و شهرسازی تصریح کرد: با توجه به مذاکراتی که صورت گرفته، خرید و اجاره هواپیماهای نو را در دستور کار جدی داریم و امیدواریم ظرف مدت یک‌سال آینده به شرط قطعی‌شدن مذاکرات هسته‌ای در سطح جهان و حل موانع، شاهد اتفاقات خوبی در این زمینه باشیم.