



اقتصاد ایران

آمایش با سازوکار اجرایی منطبق نیست

۱۲



بورس

رشد سپرده گذاری در بانک ها . . .

۱۳



برخورد با گران فروشی

۱۴

بازار



افزایش دو درصدی قیمت خودرو . .

۱۴

بازار



به اعتقاد مسئولان پروژه آزادراه تهران– شمال شاید وقوع دو اتفاق کافی باشد که حرکت عمرانی ساخت این

«پروژه ملی» تسریع پیدا کند؛ نخست تصویب متمم بودجه به عنوان پشتوانه مالی ساخت آزادراه در سال جاری و دوم ورود رسمی چینی‌ها با عنوان برنده مناقصه منطقه یک آزادراه ح‌دفاصل تهران تا دوآب شهرستانک . اگرچه عوامل فرعی هم در تسریع این پروژه دخیل هستند اما مهم‌ترین اتفاق همین دو عامل است که اولی هنوز از دولت به مجلس ارسال نشده و اطلاع دقیق‌سی از ارقام اختصاص یافته به تکمیل پروژه آزادراه تهران–شمال در سال جاری منتشر نشده و دومی نیز درگیر اما و اگرهایی است که همچنان مسئولان وزارت راه و ترابری اعلام می‌کنند. محمد منتظری مجری طرح‌های ساخت و توسعه آزادراه‌ها در گفت‌وگو با «شرق» از نامه‌ای خبر می‌دهد که سه روز پیش از سوی طرف چینی برنده مناقصه به وزارت راه و ترابری ارسال شده است.

در این نامه آنها (چینی‌ها) دلیل کندی در ارسال ضمانت‌نامه‌ای که براساس آن قرار است کار اجرایی را آغاز کنند، اعلام شده .

به گفته منتظری چینی‌ها در این نامه نوشته‌اند که در طول این مدت (یعنی از زمان برنده شدن در مناقصه تا باز شدن LC) برای تهیه ضمانت‌نامه تلاش کرده‌اند و به زودی نیز آن را به وزارت راه و ترابری ارسال می‌کنند. از همین رو باقره امیدی در دل کسانی که سال‌ها است درگیر بوروکراسی اداری این پروژه پیچ و خم‌ها را طی می‌کنند به وجود آمده

است. به طوری که محمد منتظری امیدوارانه می‌گوید: «به دنبال ارسال این نامه جلسات مربوط به چگونگی ادامه پروژه برگزار شد و ما مجدداً بر روی راهکارهای اجرایی ساخت آزادراه جلسات کارشناسی برگزار کردیم.»

جلساتی که از مهرماه سال ۷۶ آغاز شده و گویا بازم ادامه خواهد داشت. چه هنوز از خبری که «محمد رحمتی» وزیر راه و ترابری از جلسه اضطراری که با حضور رئیس‌جمهور برای رفع مشکلات مربوط به احداث این آزادراه اعلام کرده بود، مدت زمان زیادی (حدود یک‌ماه) نمی‌گذرد. از همین رو به نظر می‌رسد نیمه دوم سال نیز همچنان جلساتی برگزار شود و عملیات اجرایی ساخت آزادراه تهران– شمال به سال آینده م‌وکل شود. چه با سپری شدن نیمه اول سال که مهم‌ترین زمان برای عملیات عمرانی است و شروع فصل سرما عملاً کار به سال آینده موکل خواهد شد.

خبر حاشیه‌ای دیگری که طی هفته گذشته اعلام شد که ارتباط مستقیمی با پروژه آزادراه نیز دارد، حکم انتصاب محمود جحتی وزیر پیشین جهاد کشاورزی دولت سیدمحمد خاتمی بود که به ریاست هیات‌مدیره شرکت آزادراه تهران– شمال در بنیاد مستضعفان منصوب شد. اگرچه جحتی پس از فراغت از دولت عملاً کار اجرایی خود را در هیات‌مدیره این شرکت آغاز کرده است اما به گفته منتظری خبر انتصاب خیلی دیر به مطبوعات اعلام شد و وی پیش از اعلام حکم کار خود را آغاز کرده بود. مجری طرح‌های ساخت و توسعه آزادراه‌های وزارت راه و ترابری در این رابطه به «شرق» گفت: «جلسات زیادی با حضور محمود جحتی به عنوان رئیس هیات‌مدیره شرکت آزادراه تهران– شمال و محمد رحمتی وزیر راه و ترابری برگزار شده و ایشان مرتباً با وزارت راه و ترابری در ارتباط هستند.»

انتصاب محمود جحتی از سوی بنیاد چندان هم بی‌راه نبود چه پیش از این نیز محمد فروزنده ریاست بنیاد مستضعفان نسبت به دعوت به کار برخی از وزرای دولت خاتمی اقدام کرده بود. هر چند جحتی پیش از ثبت پنج سال تجربه در وزارت جهاد کشاورزی وزیر راه و ترابری دولت اول سیدمحمد خاتمی نیز بوده است و از این رو خود یکی از پایه‌گذاران احداث آزادراه به شمار می‌رود که زمانی این پروژه را در دولت دنبال کرده و امروز به طرف مقابل یعنی بنیاد به عنوان طرف مقابل اجرای طرح آزادراه رفته است. آزادراهی که پنج وزیر و دو سرپرست وزارت راه و ترابری را در کارنامه خود به ثبت رسانده و هنوز هم به ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی (در کلیت پروژه) در مرحله ن‌زادی قرار دارد.

■ **چینی‌ها از راه می‌رسند**

مجری طرح‌های توسعه آزادراه‌ها در وزارت راه و ترابری در تشریح نامه ارسال شده از سوی طرف چینی گفت: «منطقه یک به طول ۳۲ کیلومتر در قراردادی سه‌ساله برای

احداث به شرکی چینی واگذار شده، یعنی آنها از زمان ارسال ضمانت‌نامه و مستقر شدن سه سال فرصت دارند که ۲۲ کیلومتر مورد قرارداد را احداث و به ما تحویل دهند.»

او اضافه می‌کند: «بر همین اساس پیش‌بینی می‌کنیم ظرف دو یا سه ماه آینده چینی‌ها در منطقه یک مستقر شوند و زمان قرارداد آنها نیز از همان موقع آغاز خواهد شد.» به گفته کارشناس منطقه یک مورد اشاره محمد منتظری، ح‌دفاصل کن– دوآب شهرستانک به طول ۳۲ کیلومتر در حال حاضر تنها ۱۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است که این میزان هم مربوط به پیش از برگزاری مناقصه بوده است.

منتظری خبر دیگری هم در ارتباط با «نامه» چینی‌ها به «شرق» می‌دهد. به گفته وی چینی‌ها تقاضای ارسال ۶۰۰ نفر نیروی انسانی برای احداث پروژه به دولت ایران ارسال کرده‌اند که از این میزان ۱۴۰ نفر آنها از وزارت کار و امور اجتماعی مجوز کار دریافت کرده‌اند. از سویی تقاضای ورود ۱۸ هزار ماشین آلات راهسازی مربوط به این شرکت نیز در دستور کار قرار دارد.

گزارش‌های منتشره در خصوص میزان پیشرفت فیزیکی آزادراه تهران– شمال حاکی است که به جز منطقه یک که تکلیف آن در حال روشن شدن است کار عمرانی آزادراه در سه منطقه دیگر هم باید دنبال شود. منطقه دوم به طول ۲۵ کیلومتر که از دوآب شهرستانک آغاز و به پل زنگوله ختم می‌شود.

در این منطقه کار حفاری تونل اکتشافی البرز با شش هزار و ۳۰۰ متر مدت‌ها است که آغاز شده اما هنوز پیشرفت چندانی نداشته است به طوری که گفته می‌شود تنها دو هزار متر از این تونل حفاری شده است کار در منطقه سوم نیز مطابق با طرح از پل زنگوله تا مرزن‌آباد به طول ۴۴ کیلومتر باید ادامه پیدا کند تا به منطقه آخر که ح‌دفاصل مرزن‌آباد تا چالوس است، برسد. به گفته کارشناسان تنها در منطقه چهارم پیشرفت عملیات عمرانی نسبتاً خوب بوده اما آن هم به دلیل کمبود منابع مالی تنها در حد ۲۵ درصد پیشرفت فیزیکی باقی مانده است. مجری طرح‌های توسعه آزادراه‌ها در این رابطه می‌گوید: «در منطقه چهار به طول ۲۰ کیلومتر از مرزن‌آباد تا چالوس عملیات عمرانی در حال انجام است. پیش‌بینی می‌کنیم در صورت آغاز فعالیت عمرانی در منطقه یک هم‌زمان با مدت قرارداد (سه سال) این قطعه نیز که توسط پیمانکاران داخلی احداث می‌شود، به بهره‌برداری برسد.»

به گفته منتظری با روشن شدن تکلیف این دو منطقه به زودی کار برگزاری مناقصه در مناطق ۲ و ۳ نیز آغاز خواهد شد.

او متقاضیان شرکت در مناقصه مربوط به مناطق ۲ و ۳ را زیاد توصیف می‌کند و می‌گوید: «انتقبال خوبی

خلاصه گزارش

۱- **پروژه‌ای که در سال شروع یعنی ۷۵ یا ۱۴۰ میلایارد تومان ظرف پنج سال باید به پایان می‌رسید**
اینک پس از ۱۰سال با بیش از ۱۰ برابر رشد در هزینه‌ها سکان هدایت آن از بودجه‌های دولتی خارج شده است.
۲- **بزرگراهی که پایتخت را ۵/۱ ساعته به سواحل خزر پیوند می‌دهد در بودجه امسال هم با مشکل مالی مواجه شد.**
۳- **بر همین اساس پیش‌بینی می‌شود ظرف دو یا سه ماه آینده چینی‌ها در منطقه یک مستقر شوند و زمان قرارداد آنها نیز از همان موقع آغاز خواهد شد.**
۴- **بر این اساس به نظر می‌رسد با زمان بندی که رئیس دولت نهم به‌عنوان «شرط» ادامه کار قرار داده، اتمام پروژه به سال ۱۳۸۹ موکول خواهد شد.**

شده و ما به زودی مناقصه منطقه دو را برگزار خواهیم کرد.»

منتظری در عین حال تکلیف آزادراه را در گرو شروع به کار منطقه یک می‌داند. منطقه‌ای که مدت‌ها است در طلسم مانده و او امیدوارانه می‌گوید: «اگر تکلیف منطقه یک روشن شود بسیاری از مشکلات آزادراه حل خواهد شد.»

■ **بزرگراهی برای تمام فصول**

آزادراه تهران– شمال که اینک به آرزوی محال ایرانی‌ها برای رسیدن بی‌دغدغه به سواحل دریای خزر تبدیل شده، همچنان به عنوان یکی از رکورددارترین پروژه‌های نیمه‌تمام در فصول بودجه‌ریزی کشور رخ می‌نمایاند. پروژه‌ای که هر زمان عزم جدی از سوی مسئولان چه در دولت‌های قبل و چه در دولت کنونی برای تسریع در تکمیل آن ایجاد شد با «اما و اگر»هایی روبه‌رو گشت که تکمیل آن را هر بار به تعویق انداخت.

سال ۷۶ که دولت موسوم به سازندگی آخرین ماه‌های خود را سپری می‌کرد، براساس تفاهنامه‌ای که بین وزیر راه و ترابری (اکبر ترکان) دولت هاشمی‌رفسنجانی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی به امضا رسید، کار احداث آزادراه تهران– شمال به بنیاد مستضعفان و جانبازان محول شد. طبق قرارداد باید ۷۰درصد از ساخت آزادراه از طریق منابع مالی پیش‌بینی شده در قرارداد که فروش اراضی در مسیر آزادراه بود، تأمین می‌شد و ۳۰ درصد باقی‌مانده از محل عوارض وصولی یعنی پس از ساخت آزادراه تأمین شود. بر این اساس مقرر شد تا ۵/۶۲ میلیون مترمربع زمین در طول مسیر واگذار شود این در حالی بود که مطالعات صورت گرفته در این رابطه کافی نبود و عملاً چنین امکانی را فراهم نکرد. از سویی زمزمه واگذاری زمین در مسیر احداث آزادراه موجب مقاومت‌هایی از درون بدنه

دولت یعنی سازمان محیط زیست شد. در کنار این اختلاف نظر‌ها سازمان‌های غیردولتی و سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور از درون مجموعه دولت با استناد به مسائل زیست محیطی با این کار مخالفت کردند.

چندماه بعد دولت سیدمحمد خاتمی در خرداد ۷۶ روی کار آمد. هنوز پروژه آزادراه در مرحله طرح بود که وزیر راه و ترابری دولت اول (محمود جحتی) عزم خود را برای اجرای قرارداد منعقد شده با بنیاد مستضعفان جزم کرد. اگرچه او هم در مدت سه‌سالی که تصدی وزارت راه و ترابری را برعهده داشت اما عملاً اقدام مهمی در این پروژه انجام نشد. عمر وزارت مرحوم رحمان دادمان چندان دوام نداشت و پس از او احمد خرم سکان پروژه را به دست گرفت. تنها اتفاق مهمی که در زمان احمد خرم برای این پروژه افتاد مصوبه‌ای بود که برپنایت آن سهم بنیاد از ۸۰ درصد اجرای این پروژه به ۵۰ درصد تقلیل پیدا کرد و در مقابل وزارت راه و ترابری نیز موظف شد ۵۰درصد پروژه احداث آزادراه را از محل منابع عمرانی بودجه سنواتی برعهده بگیرد. اگرچه اجازه استفاده از روش‌هایی چون فاینانس رانیز دریافت کرده بود، اما عملاً عملیات عمرانی در این دوره نیز سرعت نگرفت.

وقایع نگاری آزادراه تهران– شمال در زمان وزارت احمدخرم به این موضوع ختم نشد. در واقع بیشترین حجم انتقادات وارد شده درخصوص کندی در اجرای این پروژه در همین دوره به وزارت راه و ترابری وارد شد. اگرچه خرم تلاش بسیاری برای از بن بست خارج کردن این پروژه انجام داد اما معامله با طرف مقابل قرارداد یعنی بنیاد کار آسانی نبود. بنیاد پس از آنکه در دریافت زمین‌های مسیر (مطابق قرارداد) ناکام ماند خواستار استفاده از شر یک خارجی برای تکمیل آزادراه شد. ورود یک شرکت چینی به استفاده از شیوه فاینانس به قیمت ۲۲۰ میلیون دلار هز نه ارزی و ۳۰۰ میلیارد ریال هزینه ربایی برگ دیگری بود که در سرنوشت آزادراه تهران– شمال رقم خورد.

موضوع به اینجا هم ختم نشد، در حالی که پیش‌بینی‌ها برای سرعت گرفتن عملیات عمرانی آزادراه قوت گرفته بود، طرف چینی باید مطابق با مناقصه برای LC (اعتبار استادی) ضمانت‌نامه ارائه می‌کرد، اما خبری از آنها نشد. در آستانه ورود دولت نهم به دومین سال اداره کشور بود که در سرنوشت آزادراه تهران– شمال رقم خورد. احمدی‌نژاد رئیس‌جمهور نهم سپرد، این در حالی بود که به دنبال استیضاح احمد خرم توسط مجلس هفتم، محمد رحمتی مورد وثوق کابینه نهم نیز واقع شد. یک سال پس از اعلام پرنده مناقصه فاز اول آزادراه از چینی‌ها خبری نشد. در آستانه ورود دولت نهم به دومین سال اداره کشور بود که در سرنوشت آزادراه تهران– شمال داخلی وزارت راه و ترابری رخ داد، شرکت ساخت و توسعه آزادراه‌های وزارت راه و ترابری اعلام کرد که به شرکت چینی طرف قرارداد تنها یک ماه فرصت داده که ضمانت‌نامه خود را به دولت ایران تسلیم کند در غیر این صورت امکان اقدام‌های

بعدی برای وزارت راه و ترابری محفوظ خواهد ماند. به دنبال آن محمد رحمتی وزیر راه و ترابری از تشکیل جلسه اضطراری خبر داد که از سوی محمود احمدی‌نژاد رئیس‌جمهور برای رفع مشکلات احداث آزادراه تهران– شمال تشکیل شده است و در آن جلسه رئیس‌جمهور دستور اکید بر حل مشکلات احداث آزادراه را صادر کرده است. به گفته رحمتی در آن جلسه رئیس‌جمهور برای اتمام پروژه در «زمان مشخص دستور داده و در نهایت براساس محاسبات انجام شده این زمان چهار سال مورد تأکید قرار گرفته است. بر این اساس به‌نظر می‌رسد با زمان بندی که رئیس دولت نهم به‌عنوان «شرط» ادامه کار قرار داده، اتمام پروژه به سال ۱۳۸۹ موکول خواهد شد.

■ **پیشنهاد جدید کمیسیون عمران**

مجری طرح‌های توسعه آزادراه‌های وزارت راه و ترابری معتقد است در خوشبینانه‌ترین حالت و اگر مطابق همین زمان‌بندی چهار ساله کار با سرعت پیش‌بینی شده ادامه یابد، بودجه مورد نیاز برای تکمیل آزادراه تهران– شمال یک هزار میلیارد تومان خواهد بود. پروژه‌ای که در سال شروع یعنی ۷۵ یا ۱۴۰ میلیارد تومان ظرف پنج سال باید به پایان می‌رسید اینک پس از ۱۰ سال با بیش از ۱۰ برابر رشد در هزینه‌ها سکان هدایت آن از بودجه‌های دولتی خارج شده است. حتی اگر عزم جدی هم برای اجرای عملیات عمرانی این پروژه به‌وجود آید، با احتساب نرخ تورم سالیانه و گرفتار شدن به بوروکراسی دولتی و البته مدیریتی به نظر می‌رسد این رقم نیز تا

پایان سال چهارم کفاف هزینه‌های احداث این آزادراه را نکند. چه به گفته بسیاری از کارشناسان اینک با این حجم هزینه پیش‌بینی شده، احداث این آزادراه تقریباً غیراقتصادی است. آزادراهی که زمانی مطالعات آن در سال ۱۳۵۳ و توسط فرانسوی‌ها آغاز شد و پس از ۳۱سال هنوز به رویا می‌ماند. با وجودی که مسئولان پروژه بر اقتصادی بودن این طرح تأکید ویژه دارند، چنین به‌نظر می‌رسد که حتی اتمام این پروژه با حیثیت ملی ایرانی‌ها ارتباط تنگاتنگ پیدا کرده باشد. در طول ۳۱سال گذشته هر ایرانی که از مسیر این جاده گذر کرده افسوس خورده و امیدوارانه به مسئولانی چشم دوخته که می‌توانستند و شاید نتخواستند ۱۲۱ کیلومتر آزادراه را تا سواحل خزر احداث کنند. آزادراهی که براساس مطالعات اولیه طرح (سال ۷۵) با قیمت آن زمان ۴۰ میلیون دلار صرفه‌جویی سالانه در سوخت بنزین داشته و به جز کمک به توسعه صنعت توریسم ۲۰۰ هزار فرصت شغلی نیز در این مسیر ایجاد خواهد کرد.

بزرگراهی که پایتخت را ۱/۵ ساعته به سواحل خزر پیوند می‌دهد در بوجه امسال هم با مشکل مالی مواجه شد. به گفته محمد منتظری مجری طرح‌های توسعه آزادراه‌ها از مجموع شصت میلیارد تومانی که وزارت راه و ترابری برای احداث این آزادراه در سال جاری به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور پیشنهاد کرده بود تنها ۱۲/۷ میلیارد تومان به تصویب دولت رسید. هر چند این رقم در کمیسیون عمران مجلس پیشنهاد افزایش داشت اما در نهایت به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسید.

ولی آ‌دروش مخبر کمیسیون عمران در این رابطه به «شرق» گفت: «درخصوص بودجه، کمیسیون عمران پیشنهاد افزایش بودجه آزادراه تهران– شمال را ارائه کرد اما متأسفانه مورد تصویب قرار نگرفت. اینک با نزدیک شدن زمان ارسال متمم بودجه به مجلس، کمیسیون عمران مجدداً قصد دارد پیشنهاد افزایش بودجه این پروژه را ارائه کند.»

به گفته وی نظر غالب کمیسیون عمران مجلس همکاری با دولت برای اتمام این پروژه‌ها است به همین دلیل او اظهار امیدواری می‌کند که پیشنهاد دو هزار میلیارد ریاله کمیسیون عمران برای این پروژه در سال جاری به تصویب برسد.

کمیسیون عمران مجلس در سومین سال کاری خود با همان ترکیب هیات‌رئیس‌ه به‌رغم حمایت‌هایی که از این پروژه به عمل آورده، عملاً نتوانسته اقدام مهمی در این رابطه انجام دهد، اما به‌نظر می‌رسد نگاه مثبتی که ۲۳ عضو کمیسیون به این پروژه دارند، شاید در آینده و در بودجه‌ریزی دو سالی که از کمیسیون آنها به صحن می‌رود، حداکثر توان خود را برای تأمین خواسته‌های مالی این پروژه انجام دهند که اولین گام آن در سال جاری متمم بودجه خواهد بود.

تفسیر اقتصادی

اقتصاد کولرگازی

امیرحسین مهدوی

ساده‌سازی معادلات و ابتدال تناسبیات، فهم روندها را ساده و توصیف آنها را سهل می‌سازد. یک فرآیند وقتی از اصالت علمی خود دور شده و قالبی عوام‌پسند به خود می‌گیرد به همان اندازه عامه‌فهم می‌شود. پیچیدگی‌ها آسان می‌شوند و پیش‌نیازهای معرفتی زائد. نمادها در چنین وضعیتی در نقش میانبر به کمک می‌آیند و توضیح یک پدیده را تا یک کلمه فشرده می‌کنند.

نشانه‌هایی چون «پروین» برای یادآوری تمام اجزای فوتبال ایرانی و «فردین» برای تشریح ویژگی‌های فیلمفارسی کفایت می‌کند. چه این پدیده‌ها در حقیض سادگی و بی‌دانشی از دشواری‌های موجود جهان مدرن فاصله گرفته و به فرمی «بومی» شده بی‌نهایت آسان و قابل فهم شده‌اند.

وقتی توده‌زدگی، مدیریت فوتبال و سینما را بی‌نیاز از معرفت و دانش به ابتدال و سادگی می‌کشاند طبعاً توصیف پدیده هم در تناسب با خود واقع‌ه پیش پا افتاده و راحت خواهد بود. چنین است که یک واژه تصویری تمام‌قد از همه آنچه‌ما از این صنایع فرهنگی می‌شناسیم

ارائه می‌دهد. اقتصاد هم از این قاعده مستثنی نیست.

به نسبت دور شدن سیاست‌گزاران از یافته‌های علمی و

تجربی و تحیق فاصله سیاست‌ها با اصول علمی،

سیاست‌گذاری اقتصادی آسان‌تر شده و دامنه افرادی که

صلاحیت نقد و تأثیر بر سیاست‌ها را پیدا می‌کنند

گسترده‌تر خواهد شد. نیاز مسلح بودن به ابزار تحلیل

اقتصادی از بین می‌رود و نشانه‌های دم‌دستی توان

توضیح فرآیندهای اقتصادی را پیدا می‌کنند. هنگامی که

خطا بودن بیناتی چون تخصیص مسرفانه و ناعادلانه ۳۵

میلیارد دلار به عنوان یارانه حامل‌های انرژی به دلایلی

عوام‌انگیز از سوی سیاست‌گزاران فهمیده نشده و برای آن

چاره نمی‌شود، می‌توان با همان مبانی عامه‌فهم به تفسیر

پدیده پرداخت. برای توضیح استدلال پیش افتاده و

شعارزده به برهان پیچیده نیازی نیست و می‌توان با

دستاویر قرار دادن نام‌ها و نمادها نقد را ساده کرد.

«کولرگازی» از جمله این نمادها است. همه جوانب

سیاست‌های اقتصادی جاری کشور در راز ازدیاد کاربری

این محصول مستتر است.

۱۰ تا سال پیش محفظه‌های فلزی که در بوشهر و

کیش و بندرعباس از دیوار منازل و ساختمان‌های اداری

به شکل بدقواره‌ای بی‌رون زده بود مهم‌ترین ممیزه

شهرهای جنوبی با سایر نقاط کشور بود. ساکنان حاشیه

خلیج فارس که به علت دمای بالای ۴۰ درجه سانتی‌گراد

و طریوت بالای ۸۰ درصد امکان استفاده از کولر آبی را

نداشتند به ناچار در سه فصل سال از این وسیله پرمصرف

استفاده می‌کردند. علاوه بر دشواری نصب و درمان‌نگه

داشتن این کالای گران‌قیمت که معمولاً با طراحی قفسی

آهنی ج‌ر‌ان می‌شد، هزینه بالای مصرف سرسام‌آور برق

کولرگازی از مصائب همیشگی اهالی بوشهر و هرمزان

و خوزستان و بلوچستان بود. چند سالی است که کثرت

مصرف این کالا در تهران، اصفهان و مشهد شهرهای

جنوبی را پشت سرگذاشته و اکثر واحدهای تازه‌تأسیس

تجاری و ابنیه مسکونی از پکیج‌های بی‌رودت‌ی گازی

استفاده می‌کنند.

این جریان تا جایی جلو رفته که بسیاری از

ساختمان‌های مجهز به تجهیزات دیگر سرمایشی نظیر

کولر آبی و چیلر مرکزی نیز کولرگازی را به انضمام آنها

مورد استفاده قرار می‌دهند. چرایی این پدیده درکی ساده

از سه سیاست مهم اقتصادی به دست خواهد داد.

نرخ ارز: با قلب محضه لایحه برنامه سوم توسعه

(۸۳–۷۹) در روزهای منتهی به تقدیم لایحه به مجلس

پنجه ارتباط منطقی بین نرخ رشد قیمت کالاها و خدمات

سیاست تعیین نرخ «شناور مدیریت‌شده» برای مبادله

دلار با ریال در سال‌های برنامه باعث شد تا به‌رغم

کاسته شدن سالانه ۱/۱۴ درصد از قدرت خرید ریال،

نرخ برابری آن با دلار تنها ۱۰ درصد در پنج‌سال کاسته

شود. به زیان ساده درحالی‌که هر سال ۱/۱۴ درصد از

ارزش ریال در برابر خودش کاسته شده ارزش آن در برابر

دلار حداقل سالی هشت درصد بالا رفته است.

این سیاست دولت گذشته، که در یک سال اخیر هم

تداوم یافت با تزییق ارز ناشی از افزایش بهای نفت خام

به صورت مداوم از اقتصادی بودن تولید کالا‌های ایرانی

کاسته و بر به صرفه بودن واردات افزوده است. کولرگازی

یکی از ده‌ها قلم کالای وارداتی است که در کنار لوازم

خانگی، مانتوبر و محصولات صوتی تصویری هر سال

ارزان‌تر از قبل (به قیمت‌های ثابت) در دسترس

مصرف‌کنندگان قرار می‌گیرد. اگر تا سال‌های پیش

استفاده از کولرگازی انتخابی ناچار و ناگزیر برای دمای

۵۰ درجه بود، امروز ارزان‌ترین گزینه برای هوای بهاری

است.

نصب و راه‌اندازی هر دریچه از دستگاه‌های موجود

که توان سرمایش و گرمایش را توانمان دارا است برای

پوشش ۱۵ متر مربع ۱۰ میلیون ریال هزینه دارد.

ادامه در صفحه ۱۲

تجربیهی تخصصی در زمینهی نفت، گاز، پتروشیمی و انرژی اولین و تنها تجربهی دارندهی گواهینامهی ISO 9001 ازدر صنعت نفت ایران

تخصیف ویژه درج اکثمی برای نمایشگاه نفت و گاز تبریز

تجهیزات و تأسیسات

استخدام داروساز

جهت تصدی مسئولیت فنی داروخانه در قم به دو نفر داروساز تمام وقت نیازمندیم.

داروخانه دکتر اکرمی

۰۹۱۲۱۵۱۹۴۹۳ ۰۶۶۰۰۱۴۰-۲۵۱

راه‌اندازی این کربدور برشمرده. وی افزود: راه‌اندازی محور ترانزیتی شرق کشور (چابهار – میلک) برای حمل کالا به افغانستان و حمل کالا‌های وارداتی و صادراتی عراق از طریق بندر امام خمینی و یا سایر بنادر کشور از دیگر برنامه‌های وزارت راه و ترابری برای افزایش میزان ترانزیت کالا از طریق ایران است. رحمتی اضافه کرد: عبور کامیون و اتوبوس‌های ایرانی از قلمرو کشور عراق

اهتمام وزارت راه بر تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام

ایرنا: وزیر راه و ترابری بر ضرورت توسعه ترانزیت کالا و مسافر از طریق خاک ایران به دیگر کشورهای جهان در طول برنامه چهارم توسعه تأکید کرد. «محمد رحمتی» با اشاره به راه‌اندازی کریدور شرق – غرب، اتصال کشورهای آسیای جنوب شرقی و آسیای میانه به کشورهای حاشیه خلیج فارس از طریق ایران، عراق، سوریه و دریای مدیترانه و برخی از کشورهای اروپایی را از مزیت‌های