زمین‌های مسکونی بلااستفاده در اختیار وزارت راه و شهرسازی!

درحالی روز به روز معضل مسکن در کشور بیشتر می‌شود که وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با بخشیدن حق مردم به خودشان این مشکل را رفع کند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ «حتی یک متر از این خاک به اسم من نیست.»؛ این جمله بسیاری از ایرانی‌هاست. این در حالی است که ۱۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون مترمربع زمین در اختیار سازمان ملی زمین و مسکن است که زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی به‌حساب می‌آید. با این میزان به هر خانواده ایرانی حدود ۴۰۰ متر زمین می‌رسد. چندی پیش وزیر راه و شهرسازی در نشستی عنوان کرده بود که وزارتخانه پول ندارد اما کارشناسان مسکن گفتند؛ وزارت راه و شهرسازی فقط با زمین‌هایش ثروتمندترین وزارتخانه دولت است.

۹۱ درصد از زمین‌های تحت سیطره سازمان ملی زمین و مسکن یعنی حدود ۱۵ میلیارد متر مربع در محدوده شهرهای ایران واقع شده است که در حال حاضر فقط ۴۶ هزار هکتار زمین در اختیار پروژه نهضت ملی مسکن قرار گرفته است. برنامه هفتم توسعه در حالی الزام کرده است که زمان دسترسی به مسکن در کشور به هفت و نیم سال کاهش یابد که طبق اطلاعات دولت زمان دسترسی به مسکن در کشور به ۱۰۰ سال رسیده است.

وزیر راه و شهرسازی، فرزانه صادق، راهکار حل مشکلات مسکن را بسته حمایت از مستأجران عنوان می‌کند و می‌گوید که وزارت راه و شهرسازی حاضر نیست با ساخت بسیاری از واحدهای نصف و نیمه طرح‌هایی مانند نهضت ملی مسکن فقط آمارسازی کند اما محمدباقر قالیباف؛ رئیس‌مجلس راهکار را اعطای زمین رایگان به مردم می‌داند و می‌گوید که حداقل ۵۰ الی ۷۰ درصد قیمت تمام شده یک‌خانه پول زمین است و با این کار و ایجاد تسهیلات و زمینه ساخت مشکل مسکن حل می‌شود.

گفتنی است، علاوه‌بر وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و ارگان‌های زیادی زمین قابل سکونت در شهرها یا اطراف آن دارند اما مقاومت عجیبی در ارائه آن به مردم از خود نشان می‌دهند!

نماینده‌مجلس:

کنترل کیفیت و قیمت نان رها شده است

عضو کمیسیون کشاورزی مجلس گفت: دولت، کنترل کیفیت و قیمت نان را رها کرده است و وزارتخانه‌های صمت و کشاورزی درباره نظارت بر نانوایی‌ها اختلافاتی دارند.

محمد جلالی، در گفت‌وگو با ایلنا درباره وضعیت کمیت و کیفیت نان اظهار داشت: دولت، کنترل کیفیت و قیمت نان را رها کرده و وزارتخانه‌های صمت و کشاورزی بر سر اینکه کدام یک باید بر موضوع نان نظارت داشته باشد اختلافاتی دارند و برخی نانوایان ناراضی هم از شرایط سوءاستفاده می‌کنند. بنابراین، دولت باید در شرایط کنونی نظارت بیشتری داشته باشد.

همچنین رحیم کریمی؛ عضو کمیسیون کشاورزی مجلس هم گفت: دولت سالانه ۱۵۰ هزار میلیارد تومان از بودجه را به آرد تخصیص می‌دهد و این کالا را با قیمتی پایین‌تر از قیمت واقعی در اختیار نانوایان قرار می‌دهد اما بابت افزایش دستمزد کارگر، اجاره ملک و دیگر هزینه‌ها یارانه‌ای به نانوا پرداخت نمی‌کند و افزایش هزینه‌های یادشده را در تعیین نرخ نان محاسبه نمی‌کند. وی افزود: با این حال مجلس تاکید دارد که نان باید به پایین‌ترین قیمت ممکن به دست مردم برسد اما مناسبات نیز باید به گونه‌ای تعریف شود که رضایت هر دو طرف کارفرما و مصرف‌کننده تامین شود. البته این موضوع به این معنا نیست که در صورت بروز هرگونه تخلفی در فروش نان سازمان‌های نظارتی مداخلات لازم را صورت ندهند.

عضو کمیسیون کشاورزی مجلس تصریح کرد: اگر یک واحد نانوایی قیمت نان را در صورت افزودن کنجد یا سبزیجات به میزان نامتعارف افزایش می‌دهد یا نان کنجدی را بدون صف به مشتری می‌فروشد تخلف کرده است.

گفتنی است، بر اساس مشاهدات میدانی، فروش نان با قیمت‌هایی بالاتر از نرخ‌های مصوب صورت می‌گیرد و مشخص نیست چرا نرخ مصوب انواع نان که پیش‌تر در واحدهای نانوایی در معرض دیدم عموم قرار داشت دیگر دیده نمی‌شود.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۷۱/۸۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۶۷/۹۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۴۲/۶۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۲۴/۵۰۰/۰۰۰
گرمی	۱۳/۵۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۶/۴۳۶/۴۰۰
نوع ارز	
دلار (توافقی)	۶۵/۲۳۵
یورو (توافقی)	۷۱/۱۹۸
پوند	۸۱/۳۰۲
لیر ترکیه	۱/۶۲۴
درهم امارات	۱۶/۳۶۸
هزار دینار عراق	۴۹/۲۸۸
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۳/۱۳۶/۳۰۵
شاخص کل هموزن	۹۲۶/۴۲۱

تسلیت

همکار محترم جناب‌آقای سید ابوالقاسم اسکندری

مصیبت درگذشت برادر گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از خداوند متعال برای آن مرحوم غفران و رحمت واسعه الهی و برای شما و دیگر بازماندگان محترم صبر و اجر مسئلت می‌نماییم.

سرپرست، مدیران و کارکنان موسسه کیهان

نیازمندی های کیهان

ادامه از صفحه ۶

آگهی‌های مفقودی

برگ سبز تارا مدل ۱۴۰۴ به شماره شاسی ASDH۳۹۲۲۰ به شماره‌پلاک ۱۵۲ ط۳۸- ایران ۶۱ مفقود و فاقد اعتبار است.

اینجانب جلال غلام خدا مالک سواری پژو PARSTUΔ به شماره انتظامی ۶۶۱ل۳۶ ایران ۹۴ موتور ۱۳۹B۰۲۸۵۹۶۲ شاسی NAAN۱۱FEYNH۸۷۴۹۵۶ به علت مفقودی سند کمپانی و برگ سبز مشخصات تقاضای رونوشت المثنی نموده‌ام چنانچه هر کس ادعایی در مورد خودرو مذکور دارد ظرف مدت ده روز به دفتر حقوقی سازمان فروش شرکت ایران خودرو واقع در پیکان شهر ساختمان سمند مراجعه نماید. بدیهی است پس از انقضای مهلت مزبور طبق ضوابط اقدام خواهد شد. ضمنا مدارک مفقود شده فاقد اعتبار است. مدت اعتبار این آگهی یک سال است. (شیراز)

برگ سبز و سند کمپانی (سند کارخانه) موتورسیکلت سیوان به‌شماره انتظامی ۹۲۸۴۳ ایران ۴۸۱ با شماره موتور ۰۱۴۹NDR۱۲۷۰۶۲ و شماره تنه NDR***۱۵۰F۹۵۴۴۱۴۷ مفقود و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. (زنجان)

برگ سبز و سند کمپانی خودرو سواری سایپا ۱۳۱SE به شماره پلاک ۵۶۹ ق ۳۵- ایران ۲۴ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۳ و شماره موتور ۵۱۷۵۸۵۰ و شماره شاسی NAS۴۱۲۱۰۰E۳۶۳۰۱۳۰ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

سند فروش و برگ سبز مالکیت و کارت موتورسیکلت شباب مدل ۱۳۸۹ با شماره موتور ۱۶۲FMJ sb۴۰۰۴۷۲۴ و شماره شاسی N۱V۱۵۰H۸۹۳۲۹۲۵ به شماره پلاک ۳۹۷۲۹ ایران ۶۱۲ مفقود و از درجه اعتبار ساقط است. ضمنا در تاریخ ۱۴۰۴/۱/۶ لاشه پلاک نیز مفقود گردیده است. قم

مدیرعامل شرکت خطوط لوله نفت در پاسخ به کیهان خبر داد

رصد خطوط لوله انتقال نفت با پهپادهای ارتش

سرویس اقتصادی -

مدیرعامل شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران گفت: درجهت صیانت از خطوط لوله انتقال نفت از پهپادهای ارتش استفاده می‌کنیم که مجهز به حسگرهای فوق‌پیشرفته است.

به گزارش خبرنگار ما، «علی احمدی پور» روز گذشته در نشست خبری در پاسخ به کیهان درخصوص پایش و رصد خطوط نفت گفت: کنترل خطوط نفت را از دو جنبه به طور همزمان جلو می‌بریم. نخست پایش فیزیکی خطوط است که در این زمینه از حسگرهای پایلوت در طول خطوط استفاده می‌کنیم تا تحرکات مخرب را شناسایی کنیم. سپس در کوتاه‌ترین زمان ممکن این مشکلات را برطرف می‌کنیم.

وی افزود: دوم اینکه پروژه‌ای را دنبال می‌کنیم که براساس آن برای کنترل خطوط نفت از ظرفیت پهپادی ارتش استفاده کنیم. کنترل خطوط صرفا کنترل سطحی نیست و باید از جنبه زیرسطحی هم مشکلات خطوط رصد و بررسی شود.

احمدی پور ادامه داد: این فناوری پهپادی در ارتش و سپاه وجود دارد تا از طریق فناوری‌های تک پهپادها، بتوانیم امنیت پروژه‌ها را در وضعیت چند بعدی بررسی و مشکلات مربوط به آنها را در کوتاه‌ترین زمان حل کنیم. سامانه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که در صورت هرگونه برداشت غیرمجاز یا نشتی خارج از برنامه عملیاتی، بلافاصله هشدار می‌دهند و نیروهای عملیاتی شرکت در سریع‌ترین زمان ممکن در محل حاضر می‌شوند و اقدام لازم را انجام می‌دهند.

مدیرعامل شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت در نشست خبری خود از کاهش قابل توجه سرقت از خطوط لوله در سال جاری خبر داد و گفت: پدیده سرقت مواد نفتی از خطوط انتقال نفت خام و فرآورده‌های نفتی در سال‌های اخیر یکی از چالش‌های جدی صنعت نفت بوده، اما با اقدام‌های مؤثر و هدفمند توانسته‌ایم این معضل را تا حد زیادی کنترل کنیم.

این مقام مسئول با بیان اینکه با وجود کنترل‌های گسترده، همچنان افرادی سودجو اقدام به سرقت می‌کنند، به‌ویژه در مناطق جنوبی کشور مانند هرمزگان و خوزستان اما از ابتدای اردیبهشت امسال با بهره‌گیری از ظرفیت نیروهای انتظامی در کنار نیروهای گشت ما، کنترل‌های فیزیکی تقویت شده است، افزود: از ابتدای سال ۱۴۰۴ تاکنون، فقط دو مورد تعرض به خطوط لوله در منطقه هرمزگان گزارش شده، در حالی که پارسال این تعداد بسیار بیشتر و در برخی موارد، هر سه روز یک‌بار بود.

افزایش ظرفیت انتقال به ۳۹۰ میلیون لیتر

احمدی‌پور همچنین درباره ظرفیت انتقال نفت خام و فرآورده‌های نفتی گفت: هم‌اکنون انتقال روزانه نفت خام حدود ۲۰۰ میلیون لیتر معادل یک‌میلیون و ۲۸۰ تا یک‌میلیون و ۲۹۰ هزار بشکه در روز است. در بخش فرآورده‌ها نیز روزانه بالغ بر ۱۹۰ میلیون لیتر شامل بنزین، نفت سفید، نفت‌گاز و سایر مشتقات منتقل می‌شود.

مدیرعامل شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران درباره امکان انتقال نفت خام یا فرآورده به کشورهای همسایه نیز گفت: در صورت تعریف مأموریت از سوی مراجع بالادستی، شرکت آمادگی دارد عملیات انتقال به کشورهای همجوار همچون عراق و افغانستان را انجام دهد. هم‌اکنون زیرساخت لازم برای سوآپ نفت خام یا انتقال فرآورده از شمال کشور وجود دارد، در شمال کشور نیز فرآورده‌هایی که از بندر نوشهر وارد می‌شوند از طریق خطوط لوله به انبار نفت چالوس انتقال می‌یابد.

نقش مؤثر توسعه خطوط لوله در کاهش ناترازی سوخت

احمدی‌پور با اشاره به اینکه هم‌اکنون ۱۴ هزار و ۵۰۰ کیلومتر خط عملیاتی در اختیار این شرکت است و تا چند ماه آینده حدود ۵۰۰ کیلومتر دیگر به آن افزوده می‌شود، گفت: از ۷۰۰ کیلومتر قرارداد فعال، عملیات ۲۵۰ کیلومتر به پایان رسیده و مابقی در حال اجرا یا آماده آغاز است.

وی با اعلام اینکه خط لوله بندرعباس- رفسنجان از دی پارسال با ظرفیت اولیه ۱۲ میلیون لیتر در روز وارد مدار شد و نقش مؤثری در کاهش ناترازی سوخت کشور ایفا کرد، تصریح کرد: خط لوله تبریز به ارومیه با قطر ۱۴ اینچ و طول ۲۲۰ کیلومتر نیز آماده بهره‌برداری است و پیش‌بینی می‌شود تا پایان اردیبهشت وارد مدار شود که با بهره‌برداری از این خط، ظرفیت انتقال حدود ۶۵ هزار بشکه در روز افزایش می‌یابد.

احمدی‌پور با بیان اینکه امروز بخش قابل‌توجهی از لوله‌های مورد نیاز ما در داخل کشور تولید می‌شود، اظهار کرد: دستیابی به دانش فنی تولید لوله‌های مقاوم در برابر خوردگی (NACE) گامی بزرگ برای خودکفایی بود.

رد ادعای حجم بالای قاچاق سوخت از خطوط انتقال

مدیرعامل شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران با رد برخی آمار منتشر شده درباره حجم قاچاق سوخت از خطوط لوله اظهار کرد: پارسال بالغ بر ۱۴۴ میلیارد لیتر انواع فرآورده نفتی از طریق خطوط لوله در کشور منتقل شد که از این مقدار، کمتر از پنج میلیون لیتر به دلیل تعرضات دچار نشت یا سرقت شده است.

احمدی‌پور با تأکید بر اینکه آمارهایی که بعضاً از قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتر یا مجموع سالانه بالغ بر هفت میلیارد لیتر مطرح می‌شود، به‌هیچ‌وجه با واقعیت عملکرد شبکه انتقال فرآورده‌های نفتی همخوانی ندارد، تصریح کرد: باید توجه داشت که حجم برداشت غیرمجاز از خطوط لوله بسیار ناچیز است و ارتباطی با حجم ادعایی قاچاق ندارد.

وی با اشاره به وظایف تفکیک‌شده در زنجیره توزیع سوخت گفت: شرکت خطوط لوله تنها مسئول انتقال است و نحوه مصرف فرآورده‌ها در نقاط مختلف کشور، خارج از حوزه مسئولیت ما و به‌عهده نهادهای نظارتی و اجرائی دیگر است. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نیز فرآورده را تا مبادی مصرف تحویل می‌دهد و مصرف نهائی، نیازمند مدیریت میان‌بخشی است.

به حدود ۴۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم

احمدی‌پور با اشاره به اینکه هزینه انتقال فرآورده‌های نفتی از طریق روش‌هایی نظیر حمل جاده‌ای،تانکری، ریلی و دریایی، تا پنج برابر هزینه انتقال از طریق خطوط لوله است، گفت: شبکه خطوط انتقال نفت همچنان مقرون‌به‌صرفه‌ترین مسیر برای جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی به‌شمار می‌رود و توسعه آن باید در اولویت باشد.

وی همچنین درباره حوادث جاده‌ای افزود: حمل جاده‌ای فرآورده‌های نفتی همواره با خطرات و حوادث متعدد همراه است. خوشبختانه در ۲۳۲ مرکز انتقال نفت کشور، طی سال‌های گذشته حادثه غیرقابل کنترلی نداشته‌ایم. این موضوع حاصل تلاش و نظم دقیق همکاران ما در بخش ایمنی، بازرسی، فنی و عملیاتی است.

مدیرعامل شرکت خطوط لوله در زمینه پروژه‌های توسعه‌ای بیان کرد: برای بهسازی و نگهداشت شبکه خطوط انتقال نفت به حدود ۴۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم. برای این منظور اکنون ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار در اختیار داریم که این مبلغ به‌طور سالانه برای پروژه‌های توسعه‌ای، نگهداشت خطوط، بهبود ایمنی نیروگاه‌ها و سایر طرح‌ها صرف می‌شود. این پروژه‌ها با هدف افزایش ایمنی و بهینه‌سازی عملکرد شبکه‌های انتقال نفت در طول سه سال آینده برنامه‌ریزی شده‌اند.

اهمیت «ایران اکسپو» برای جهش در مصرف کالاها و خدمات واسطه‌ای ایرانی

سرویس اقتصادی-

توجه به ظرفیت‌های داخلی در حوزه کالاها و خدمات واسطه‌ای، نه تنها می‌تواند سبب جهش تولید و تقویت صنایع پایه و خدمات فنی شود بلکه زنجیره تأمین داخلی را پیوسته‌تر و پایدارتر می‌سازد.

به گزارش کیهان، یکی از عناصر کلیدی در تحلیل ساختار تولید و زنجیره ارزش هر اقتصاد، جایگاه کالاها و خدمات واسطه‌ای است. کالاها و خدمات واسطه‌ای به آن دسته از نهاده‌هایی گفته می‌شود که در فرآیند تولید سایر کالاها یا خدمات به کار می‌روند؛ بدون آن‌که مستقیماً مورد مصرف نهائی قرار گیرند.

برخلاف کالاهای مصرفی که مستقیماً برای رفع نیاز نهائی خانوارها به کار می‌روند کالاها و خدمات واسطه‌ای در میان زنجیره تولید قرار دارند و هرگونه اختلال، ضعف یا وابستگی در این بخش، مستقیماً بر کارایی، هزینه، کیفیت و رقابت‌پذیری کل تولیدات نهائی اثر می‌گذارد. مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از واردات کالا به کشور به واردات اقلام واسطه‌ای و سرمایه‌ای اختصاص دارد.

بر اساس داده‌های آماری دوره زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۱ حدود ۶۷ درصد از واردات به کالاهای واسطه‌ای تعلق دارد. همچنین طبق آمار گمرک، ۱۷ درصد از واردات نیز به اقلام سرمایه‌ای اختصاص یافته است. اندازه ۴۰ میلیارد دلاری کالا و خدمات واسطه‌ای وارداتی در شرایطی تحقق یافته است که محاسبه دقیقی از سهم کالاها و خدمات واسطه‌ای ایرانی انجام نشده است. برخی معتقدند که گسیل واردات کالاهای واسطه‌ای -خواه نهاده و خواه سرمایه‌ای- موجب رونق تولید در اقتصاد ایران می‌شود اما دو پرسش قابل طرح است: آیا الزامات و فرصت‌های مصرف کالاها و خدمات واسطه‌ای ایرانی مهیا شده است؟ چگونه می‌توان سهم این طیف را افزایش داد؟

اهمیت استفاده از کالاهای واسطه‌ای ایرانی

«احمدرضا گودرزی»؛ پژوهشگر اقتصادی درباره غفلت از تولید کالاهای واسطه‌ای در کشور گفت: در سال‌های اخیر، بخش حقیقی اقتصاد در ایران همواره به نهاده‌های واسطه‌ای وارداتی وابسته بوده است. بسیاری از واحدهای صنعتی، حتی آن‌هایی که در ظاهر تولیدکننده داخلی‌اند اما در واقع مونتاژکار نشان‌های تجاری خارجی هستند نیز در فرآیند تولید خود به شدت متکی به تجهیزات، قطعات، مواد و حتی خدماتی هستند که از خارج از کشور تأمین می‌شوند.

او افزود: این وابستگی، هم کشور را در برابر نوسانات نرخ ارز، تحریم‌ها و اختلالات زنجیره تأمین جهانی آسیب‌پذیر می‌سازد و هم باعث خروج منابع ارزی ارزشمند می‌شود. در شرایطی که بسیاری از کالاها و خدمات واسطه‌ای در داخل کشور ظرفیت تولید دارند و در برخی موارد، حتی از کیفیت و قیمت رقابتی نیز برخوردارند؛ همچنان شاهد کم‌اقبالی برخی از تولیدکنندگان به استفاده از این منابع داخلی هستیم.

پژوهشگر اقتصادی ادامه داد: با این حال، توجه به ظرفیت‌های داخلی در حوزه کالاها و خدمات واسطه‌ای، می‌تواند نقطه عطفی برای جهش تولید باشد؛ مصرف این دسته از نهاده‌های داخلی نه‌تنها سبب تقویت صنایع پایه و خدمات فنی می‌شود بلکه زنجیره تأمین داخلی را پیوسته‌تر و پایدارتر می‌سازد؛ اشتغال‌زایی را تقویت می‌کند و زمینه را برای ورود فناوری‌های ایرانی در صحنه اقتصاد ملی و فراملی فراهم می‌آورد.

فرصت‌های مهم

گودرزی افزود: در کنار اهمیت راهبردی استفاده از نهاده‌های داخلی، فرصت‌های اقتصادی، فناورانه و بازارمحوری قابل توجهی نیز برای فعالان اقتصادی ایرانی در این مسیر وجود دارد؛ نخست آن‌که، هزینه‌های تمام‌شده تولید با استفاده از نهاده‌های ایرانی، در بسیاری از موارد به‌طور محسوسی کاهش می‌یابد؛ چرا که هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، گمرکی و ریسک‌های ارزی حذف می‌شوند.

او ادامه داد: دوم، استفاده از کالاها و خدمات واسطه‌ای ایرانی، امکان ارتباط نزدیک‌تر، مذاکره مستقیم و خدمات پس از فروش مؤثرتر را برای تولیدکنندگان فراهم می‌آورد؛ این ارتباط نزدیک با تأمین‌کننده داخلی، زمینه‌ساز نوآوری مشترک، بهینه‌سازی فرآیندها و حتی توسعه محصولات جدید بر اساس نیازهای خاص مشتریان می‌شود.

پژوهشگر اقتصادی تاکید کرد: سومین فرصت مهم، بهره‌مندی از حمایت‌های دولتی و سیاست‌گذاری‌های ترجیحی است؛ بسیاری از نهادهای دولتی و بانکی، در چارچوب حمایت از تولید داخلی، طرح‌هایی برای تسهیلات مالی، یارانه‌ها یا تخفیف‌های مالیاتی به مصرف‌کنندگان نهاده‌های ایرانی ارائه می‌دهند.

ترویج مصرف نهاده‌های داخلی

گودرزی افزود: یکی از ابزارهای بسیار مؤثر در جهت ترویج مصرف کالاها و خدمات واسطه‌ای ایرانی، برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی ملی و بین‌المللی است؛ در این میان، ایران اکسپو به عنوان یکی از بزرگ‌ترین رویدادهای اقتصادی کشور، نقش ویژه‌ای ایفا می‌کند؛ این نمایشگاه، نه تنها ویترینی از توانمندی‌های صنایع ایرانی در حوزه نهاده‌هاست؛ بلکه محلی برای مذاکره، شبکه‌سازی و بستن قراردادهای تجاری میان بنگاه‌هاست.

او ادامه داد: حضور شرکت‌های داخلی در ایران اکسپو باعث می‌شود تا تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی از نزدیک با کیفیت، قیمت و خدمات عرضه‌کنندگان داخلی آشنا شوند و در فضائی رقابتی، اعتماد لازم برای جایگزینی واردات با تولیدات داخل شکل بگیرد؛ برگزاری نشست‌های B۲B (رودررو و بدون واسطه)، ارائه تسهیلات مشارکت برای بنگاه‌های کوچک، و دعوت از خریداران خارجی نیز، به بین‌المللی شدن این زنجیره کمک می‌کند.

پژوهشگر اقتصادی تاکید کرد: مصرف کالاها و خدمات واسطه‌ای داخلی، تنها یک انتخاب فردی یا صرفاً یک توصیه اقتصادی نیست بلکه تصمیمی راهبردی در سطح ملی است و با هدایت و تشویق فعالان اقتصادی به سمت استفاده از نهاده‌های ایرانی، می‌توان ساختاری پایدارتر، مقاوم‌تر و پویاتر برای تولید ملی ایجاد کرد.

گودرزی افزود: تحقق این هدف، نیازمند طراحی دقیق سیاست‌های حمایتی، تقویت زیرساخت‌های اطلاعاتی، اعتمادسازی گسترده و بهره‌گیری هوشمندانه از ابزارهایی چون ایران اکسپو خواهد بود. مسیر رشد و پیشتازی ایران در حوزه اقتصاد از دل بازتعریف نقش خود در زنجیره‌های تأمین داخلی و بین‌المللی می‌گذرد؛ زنجیره‌هایی که اگر به درستی تقویت شوند می‌توانند موتور محرکه اقتصاد ایران در شرایط جدید جهانی باشند.

اجرای طرح «سوخت‌گیری در مسیر» از خرداد به منظور مقابله با قاچاق

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی از پیاده‌سازی طرح سوخت‌گیری در مسیر برای ناوگان ۵۰ تن به بالای برون‌شهری از ابتدای خرداد در کشور خبر داد.

به گزارش ایسنا، محمدصادق عظیمی‌فر، با بیان اینکه پیشگیری از قاچاق سوخت یکی از مواردی است که به نظارت دقیق و مؤثر نیاز دارد، اظهار کرد: آمارهای رسمی نشان می‌دهد بخش عمده قاچاق در حوزه مصرف رخ می‌دهد که از جمله علل آن نبود نظارت کافی متولیان مصرف بر تطابق عملکرد مصرف‌کنندگان با سهمیه‌های سوخت است. همچنین بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش عمده قاچاق سوخت در حوزه حمل‌ونقل اتفاق می‌افتد.

وی با اشاره به اینکه مصرف روزانه گازوئیل در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۲۴ میلیون لیتر در کشور بود که نیمی از این مقدار در بخش حمل‌ونقل مصرف شده، افزود: با استفاده از سه پایگاه داده شامل دوربین‌های بین‌جاده‌ای، سامانه هوشمند سوخت و سامانه‌های صدور بارنامه‌های راهداری و شهرداری‌ها، توانسته‌ایم مسیر و نحوه مصرف سوخت ناوگان دیزلی را بررسی کنیم.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ادامه داد: بر اساس تحلیل آماری این خودروها، تاکنون تقریباً ۳۰ درصد انحراف در نحوه تخصیص سوخت شناسایی شده و بر اساس این داده‌ها برآورد می‌کنیم حدود ۵۰ درصد قاچاق سوخت در بخش حمل‌ونقل انجام می‌شود.

عظیمی‌فر با تأکید بر اینکه برای پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت باید بدانیم منشأ اصلی انحراف آن کجاست، گفت: شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران برنامه‌های متعددی برای پیشگیری دارد اما بیشتر این برنامه‌ها به دلیل بوروکراسی یا نبود زیرساخت‌های کافی به نتیجه مطلوب نرسیده است.

طرح «سوخت‌گیری در مسیر»

او با بیان اینکه طرح‌های «سپهتن» و «سیپاد» یکی از مواردی است که اوایل دهه ۹۰ مطرح شد، ادامه داد: این طرح‌ها با هدف کاهش مداخله انسانی و تخصیص سهمیه سوخت براساس عملکرد واقعی خودروها طراحی شده بود. همچنین تصمیم گرفته شد در این طرح‌ها مصرف و سوخت‌گیری براساس مسیر ثبت‌شده در بارنامه‌ها انجام شود که در مجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها موانعی برای اجرای این طرح مانند مشکلات مالی و عدم بازگشت سرمایه به سرمایه‌گذار بیان شد.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی افزود: این در حالی است که تمام زیرساخت‌های لازم برای اجرای طرح‌های هوشمند تخصیص سوخت به مصرف‌کنندگان در شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران وجود دارد اما چالش‌های اجرای طرح‌های سیپاد و سپهتن در سازمان‌های دیگر مطرح است.

عظیمی فر با اشاره به اینکه طرح سوخت‌گیری در مسیر ازجمله طرح‌هایی است که در دو سال اخیر مطرح شده است، ادامه داد: این طرح یکی از تکالیف ابلاغی در قانون برنامه هفتم پیشرفت است. امیدواریم از ابتدای خرداد امسال طرح سوخت‌گیری در مسیر برای ناوگان ۵۰ تن به بالای برون‌شهری از سوی سازمان راهداری پیاده‌سازی شود تا از بخش عمده قاچاق سوخت در کشور پیشگیری به عمل آید.

توقف ساخت بزرگ‌ترین پتروپالایشگاه ایران علی‌رغم ظرفیت‌های متنوع برای جذب سرمایه

پالایشگاهی که قرار بود سالانه ۱۰ میلیارد دلار ارزش‌آفرینی کند، به دلیل اختلافات مالی و ناهماهنگی میان سهامداران با پیشرفت کمتر از پنج درصد از دستور کار خارج شد.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران روز گذشته اعلام کرد که پروژه ساخت «پتروپالایشگاه شهید سلیمانی» در بندرعباس با ظرفیت ۳۰۰ هزار بشکه در روز، «فعلاً منتفی» شده است.

این تصمیم پس از نزدیک به دو سال تأخیر در آغاز عملیات اجرائی و مانع‌تراشی‌های پی‌درپی سهامداران بخش خصوصی صادر شد.

بر اساس قرارداد اولیه، شرکت ملی پالایش و پخش تنها ۱۰ درصد از سهام این طرح را در اختیار داشت، در حالی که پنج هلدینگ، بانک دولتی و غیردولتی مابقی سهام را تقسیم کردند.

به طور نمونه هلدینگ خلیج‌فارس، اهداف و تدبیر انرژی هر کدام ۱۵ درصد، بانک ملت و بانک تجارت هر کدام هفت و نیم درصد و سایر سرمایه‌گذاران صندوق‌های بازنشستگی و شرکت‌های وابسته به نفت مابقی را بر عهده داشتند.

«جلیل سالاری»، مدیرعامل سابق پالایش و پخش، می‌گوید: علی‌رغم سهم اندک ۱۰ درصدی دولت، این شرکت بیش از ۲۰ درصد سرمایه تزریق شده را تأمین کرده، اما سایر سهامداران عملاً تنها در جلسات حضور یافته‌اند و هیچ نقدینگی به طرح واریز نکرده‌اند.

از همان ماه‌های نخست، بخش خصوصی از پرداخت آورده تعهدشده خودداری کرد و ثبت رسمی شرکت در اداره ثبت شرکت‌ها با وقفه مواجه شد.

در آخرین مرحله کار، دو نماینده بانک‌های ملت و تجارت به دلیل بدهی مالیاتی درسامانه ثبت شرکت‌ها بلوکه شدند و فرآیند تأیید اسناد متوقف شد.

پیشنهاد پالایش و پخش برای معرفی یک «مجری مستقل» و آغاز عملیات از فروردین ۱۴۰۳ نیز با مخالفت قاطع سایر سهامداران روبه‌رو شد و عملاً امکان عبور از بن‌بست حقوقی و مالی فراهم نشد. قرار بود پتروپالایشگاه شهید سلیمانی روزانه شش میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر بنزین و گازوئیل تولید کند و سالانه بیش از ۱۰ میلیارد دلار ارزش‌افزوده ایجاد کند.

توقف پروژه نه‌تنها میلیون‌ها دلار هزینه مطالعات و آماده‌سازی زمین را هدر داد، بلکه فضای اطمینان سرمایه‌گذاری در صنعت پایین‌دستی نفت را نیز تضعیف کرد.

کارشناسان می‌گویند انتخاب سازوکار سهامداری غیرشفاف و پذیرش سرمایه‌گذارانی که توان تأمین مالی نداشتند، بزرگ‌ترین اشتباه راهبردی در مدیریت این طرح بود.

اکنون پرسش اصلی این است که کدام نهاد یا مقام باید پاسخگوی نحوه ترکیب سهامداران و نظارت بر اجرای تعهدات باشد.

البته همزمان، اصلاح چارچوب حاکمیتی و سازوکارهای مالی برای پروژه‌های مشابه در دستور کار قرار گرفته تا نمونه‌های بعدی از این دست، پیش از آغاز فاز اجرائی به‌طور کامل تأمین مالی و ثبت شوند.

گفتنی است طرح‌های بزرگی مانند پتروپالایشگاه از جهت راهبردی برای کشور اهمیت دارند و نباید به این راحتی کنار گذاشته شوند.

از طرفی، با توجه به امکان سودآوری پروژه از طریق تضمین تخفیف خوراک و خرید تولیدات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری در این حوزه وجود دارد و با روش‌های متنوع جذب سرمایه از جمله ایجاد صندوق‌های پروژه و... می‌توان چنین طرح‌هایی را تامین مالی کرد.

انتخاب آسان‌ترین راه، یعنی منتفی کردن پروژه، هنر نیست و مسئولان باید به دنبال راهی برای انجام چنین پروژه‌های راهبردی در شرایط جنگ اقتصادی باشند.

آگهی مزایده اموال غیر منقول (اسناد ذمه)

به موجب پرونده اجرائی کلاسه ۱۴۰۳۰۰۱۰۴ له: مریم ایمانی مهر علیه: محسن مشگانی فراهانی مورد در مزایده عبارت است از:۳دانگ (طبق رای هیئت نظارت به شماره ۱۴۰۴۱۸۷۰۵۱۹۹۰۰۰۰۰۶-۱۴۰۴/۱/۲۴) یک قطعه آپارتمان نوع ملک طلق به پلاک ثبتی ۲۳۴۰ فرعی از ۳۹۶۷ اصلی، مفروز و مجزا شده از ۴۰۵ فرعی از اصلی مذکور، قطعه ۵ در طبقه ۵ و واقع در بخش۰۱ ناحیه۰۰ حوزه ثبت ملک منطقه یک اراک استان مرکزی به مساحت ۱۱۶.۴۶ متر مربع به حروف یکصد و شانزده متر و چهل وشش دسیمتر مربع که(۳/۳۹) سه متر و سی و نه دسیمتر مربع آن تراس مسقف است ملکی محسن مشگانی فراهانی با جز سهم۶ از کل سهم ۶ به‌عنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۴۵۱۴۸ تاریخ۱۳۹۴/۱۲/۰۵ دفتر خانه اسناد رسمی شماره ۲۴ شهر اراک استان مرکزی، موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۷۷۵۲۸۵ سری د سال۹۳ با شماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۴۲۰۳۰۵۰۰۱۰۱۷۰۰۴،که در صفحه ۱۰۲ دفتر املاک جلد ۳۱۴ ذیل شماره ۵۱۶۷۶ گردیده است. به حدود:شمالا:در دو قسمت، اول دیوار و پنجره است بطول (۴/۰۸) چهار متر و هشت سانتیمتر به فضای حیاط مشاعی دوم دیوار ولبه بالکن بطول (۲/۵۳) دو متر و پنجاه و سه سانتیمتر به فضای حیاط مشاعی شرقا: دیواریست بطول (۱۳/۷۱) سیزده متر و هفتاد و یک سانتیمتر به درز انقطاع مورد تفکیک که ماورا آن