ادعای معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی:

نهاده‌های دامی تا پایان شهریورماه تأمین است

معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی گفت: نهاده‌های دامی مورد نیاز واحدهای تولیدی تا پایان شهریور تأمین شده و بازار از نظر تأمین کالاهای اساسی با کمبود روبه‌رو نیست.

بر اساس گزارش وزارت جهاد کشاورزی، محمدرضا طلایی با تاکید بر اینکه تأمین کالاهای اساسی کشور بدون وقفه ادامه دارد، افزود: ذخایر کالاهای اساسی نظیر برنج، روغن، نهاده‌های دامی و گندم شرایط مطلوبی دارد و هیچ نگرانی بابت تأمین این اقلام وجود ندارد.

وی اظهارداشت: از ابتدای جنگ تاکنون با همکاری مجموعه دولت و دستگاه‌های مرتبط، اقدامات گسترده‌ای برای حفظ امنیت غذایی و پشتیبانی از بخش تولید انجام شده و امروز هیچ واحد دامداری، مرغداری یا تولیدی نباید دغدغه‌ای در زمینه تأمین نهاده‌های دامی داشته باشد.

معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی تصریح کرد: به منظور تسریع در تخلیه بنادر و پایداری تأمین بازار، برنامه ریزی لازم برای تأمین نهاده‌های دامی تا پایان شهریور انجام شده و با افزایش عرضه، قیمت برخی نهاده‌ها روند کاهشی داشته است.

طلایی با اشاره به مدیریت واردات کالاهای اساسی گفت: در ماه‌های اخیر با هماهنگی دستگاه‌های مختلف روند تخلیه کشتی‌ها در بنادر کشور شتاب گرفت و با اجرای مصوبات دولت و همکاری گمرک، بخش قابل توجهی از کالاهای اساسی از بنادر ترخیص و وارد چرخه توزیع شد.

او با بیان اینکه بخشی از واردات کالاهای اساسی از مسیر بنادر شمالی انجام می‌شود، افزود: با وجود افزایش هزینه‌های حمل و نقل بین‌المللی و محدودیت‌های ایجاد شده در برخی مسیرهای ترانزیتی، روند تأمین کالاهای اساسی متوقف نشده و نیاز کشور از مسیرهای جایگزین در حال تأمین است.

دست‌اندازی دوباره وزارت خزانه‌داری آمریکا به دارایی‌های رمزارزی ایرانیان

وزارت خزانه‌داری آمریکا از مسدود شدن بیش از ۱۳۰ میلیون دلار دارایی رمزارزی خبر داد و مدعی شد این کیف پول‌ها با بانک مرکزی ایران در ارتباط بوده‌اند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ «اسکات بسنت» وزیر خزانه‌داری آمریکا دیروز اعلام کرد دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا چندین کیف پول که به ادعای او مرتبط با بانک مرکزی ایران بوده را تحریم و بیش از ۱۳۰ میلیون از دلار دارایی‌های رمزارزی آن را مسدود کرده است.

گفته می‌شود این دارایی‌ها به صورت استیبل‌کوین USDT روی شبکه ترون نگهداری می‌شده است.

پیش از این نیز در فروردین‌ماه شرکت تتر بیش از ۳۴۴ میلیون دلار دارایی رمزارزی منتسب به ایران را فریز کرده بود.

حالا مجموع دارایی‌های منتسب به ایران که از اسفند ۱۴۰۳ تاکنون مسدود شده به حدود یک میلیارد دلار رسیده است.

استیبل‌کوین USDT توسط شرکت تتر منتشر می‌شود و این شرکت امکان مسدود کردن آدرس‌های کیف پول را دارد.

به همین دلیل در صورت قرار گرفتن یک آدرس در فهرست تحریم‌های آمریکا یا اجرای تصمیم شرکت تتر، دارایی موجود در آن کیف پول قابل انتقال یا استفاده نخواهد بود.

گفتنی است کارشناسان حوزه بلاک‌چین و مالی معتقدند فشارهای جدید شامل الزامات شفافیت تراکنش‌ها و احراز هویت سخت‌گیرانه، بخشی از سیاست‌های کلان کشورهای غربی برای محدودسازی استفاده از رمزارز توسط شهروندان کشورهای تحت تحریم است. در این چارچوب، تتر به‌عنوان بازیگر اصلی بازار جهانی استیبل‌کوین‌ها، عملاً ابزاری در خدمت اجرای این محدودیت‌ها قرار می‌گیرد.

با وجود این، USDT همچنان پرکاربردترین ابزار نقل و انتقال رمزارزی در سطح بین‌المللی، به‌ویژه در معاملات صرافی‌ها و نقل‌وانتقال‌های برون‌مرزی است، اما تحلیلگران توصیه می‌کنند کاربران ایرانی برای کاهش ریسک، ضمن تنوع‌بخشی به دارایی‌های دیجیتال خود، استفاده از کیف‌پول‌های غیرمتمرکز و بررسی گزینه‌های جایگزین را در دستور کار قرار دهند.

بندر فجیره امارات از کار افتاد

بسته شدن یکی از مسیرهای دور زدن تنگه هرمز همزمان با کاهش تاریخی ذخایر انرژی جهان

سرویس اقتصادی-

همزمان با کاهش تاریخی ذخایر انرژی جهان در چهار دهه اخیر، بندر فجیره امارات، یکی از مسیرهای دور زدن تنگه هرمز برای فروش نفت، از کار افتاد.

به گزارش کیهان، کاهش شدید ذخایر راهبردی انرژی، پیامدهای منفی سنگینی برای اقتصاد جهانی داشته و خواهد داشت. این ذخایر که از آن به عنوان ضربه‌گیر امنیتی یاد می‌شود، اکنون به پایین‌ترین سطح خود در چهار دهه اخیر سقوط کرده، به طوری که فرآیند بازسازی مخازن خالی، خود به موتور محرک جدیدی برای افزایش قیمت‌ها در بازارهای جهانی تبدیل خواهد شد. «احسان جنابی»؛ تحلیلگر بازار انرژی در گفت‌وگو با ایرنا ضمن اشاره مطالب بالا گفت: از نظر کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، ذخایر استراتژیک نفتی (SPR) خط مقدم دفاعی کشورها در برابر شوک‌های انرژی به شمار می‌روند و نقش حیاتی در ثبات اقتصاد جهانی ایفا می‌کنند.

دور زدن هرمز ممنوع

کاهش تاریخی ذخایر انرژی جهان در چهار دهه اخیر در حالی رخ داده که یکی از مسیرهای دور زدن تنگه هرمز برای فروش نفت، از کار افتاده و برخی کارشناسان معتقدند ایران باید خطوط انتقال نفت به دریای سرخ را نیز از کار بیندازد. به خبرگزاری فارس؛ مؤسسه تحقیقاتی و تحلیلی در بخش نفت‌وگاز، اچ‌فار با انتشار فیلم مارین ترافیک اعلام کرد: «فجیره عملا از کار افتاده است.»

این موسسه، روز سه شنبه، اعلام کرده بود؛ اگر فجیره که اصلی‌ترین بندر انتقال کشتی به کشتی نفت در امارات است از کار بیفتد؛ برای بازار نفت چیزی معادل بسته شدن باب‌المندب است.

سپاه پاسداران بامداد دیروز هشدار داد؛ حالا که آمریکا مسیر نفت و گاز به دنیا را ناامن می‌کند، باید منتظر باشد که باقی مسیرهای صادراتی نفت و گاز تأمین‌کننده منافع خودش و همپیمانانش بسته شود. حالا مؤسسه اچ‌فار اعلام کرده، حتی حفاظت آمریکا هم نتوانسته به امارات کمک کند و قرار است؛ شش میلیون بشکه نفت عرضه از بازار نفت خارج شود. «استولت نیلسن»؛ مالک یک شرکت لجستیک دریایی به وال‌استریت ژورنال گفت که «شرکت‌های کشتیرانی نگران گسترش درگیری‌ها به خارج تنگه هرمز هستند.»

جدیدترین پایش ماهواره‌ای کپلر هم نشان می‌دهد که هیچ کشتی از مسیر تحت حمایت آمریکا موسوم به کریدور عمانی عبور نکرده است.

این شرکت اعلام کرد؛ روز سه شنبه، ۲۱ کشتی از تنگه هرمز عبور کرده‌اند که بیشتر تجاری حامل نفت خام، گاز مایع (LPG)، متانول و سنگ‌آهن بودند اما هیچ عبوری از مسیر جنوبی ثبت نشده است و این نشان می‌دهد، اعتماد به این مسیر به‌شدت کاهش یافته است. این در حالی است که این شرکت اولئل وقت دیروز اعلام کرد، روز سه‌شنبه، ۱۱ کشتی از تنگه هرمز عبور کرده‌اند که ۹ فروند آن از مسیر ایران تردد کردند اما بعداً خبر خود را تغییر داد.

بر اساس داده‌های کپلر، مجموع حوادث تاییدشده در دریای عمان هم به ۵۶ حادثه و شمار جان‌باختگان دریانورد به ۱۷ نفر رسیده است.

این درحالی است که ترامپ پیوسته می‌گوید، تنگه باز است. او سه‌شنبه شب، در پاسخ به فاکس نیوز گفت: «منظورم این است که اگر مردم بخواهند از آن عبور کنند، باز است.»

گفتنی است، روز یکشنبه نیز تنها شش فروند کشتی موفق به عبور از تنگه هرمز شد که پایین‌ترین رقم در پنج هفته اخیر محسوب می‌شود.

دردسر قیمت بنزین برای آمریکا

افزایش تنش‌ها در خاورمیانه با اقدامات تجاوزکارانه آمریکا و کاهش تاریخی ذخایر انرژی جهان، قیمت بنزین در آمریکا را همچنان در حدود چهار دلار حفظ کرده و اگر آتش‌بس و تفاهم نامه نبود در قیمت‌های بسیار بالاتری بود.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، به نقل از رویترز؛ آمریکایی‌ها ممکن است به‌زودی دوباره قیمت بنزین را بالای چهار دلار در هر گالن تجربه کنند چرا که خصومت‌های تازه آمریکا علیه ایران، با انسداد تنگه هرمز، قیمت انرژی را بالا برده است.

میانگین قیمت ملی بنزین در آمریکا دیروز، سه دلار و ۸۹ سنت در هر گالن بود که نسبت به هفته قبل حدود نزدیک به ۱۳ سنت افزایش داشته است. داده‌های شرکت ردیابی قیمت سوخت GasBuddy نشان می‌دهد که قیمت بنزین نسبت به سال قبل ۲۲ و دو دهم درصد افزایش یافته است. قیمت بالای بنزین به یک سردرد سیاسی برای دونالد ترامپ؛ رئیس متجاوز آمریکا و حزب جمهوری‌خواه تبدیل شده است که به‌زودی برای حفظ اکثریت اندک خود در کنگره آمریکا در انتخابات میان‌دوره‌ای نوامبر، کارزار انتخاباتی راه خواهند انداخت.

کاهش تاریخی ذخایر راهبردی نفت در آمریکا

کاهش تاریخی ذخایر انرژی جهان از ۱۹۸۳ به بعد، بی‌سابقه است. «احسان جنابی»؛ تحلیلگر بازار انرژی یادآور شد: آزادسازی رکورد ۴۰۰ میلیون بشکه نفت در ماه مارس ۲۰۲۶ در پاسخ به اختلالات ناشی از بسته شدن تنگه هرمز است که بیش از دو برابر رکورد قبلی این آژانس در سال ۲۰۲۲ میلادی محسوب می‌شود.

او با استناد به آخرین برآوردهای اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) تصریح کرد: مجموع ذخایر استراتژیک نفت خام جهان در پایان سال ۲۰۲۵ میلادی حدود ۲.۵ میلیارد بشکه بوده است

به گفته تحلیلگر بازار انرژی، بر اساس آخرین داده‌های موجود تا اواخر ژوئن ۲۰۲۶، ذخایر استراتژیک نفت جهان به دلیل برداشت‌های گسترده برای جبران بحران ناشی از درگیری در تنگه هرمز، به پایین‌ترین سطح چند دهه اخیر سقوط کرده است.

جنابی تاکید کرد: ذخیره استراتژیک نفت آمریکا (SPR) که بزرگ‌ترین ذخیره اضطراری جهان محسوب می‌شود، در بحبوحه بحران اخیر تنگه هرمز با افت شدیدی مواجه شده است.

بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) در هفته منتهی به سوم ژوئیه، حجم این ذخایر به ۳۱۹ میلیون و ۵۰۰ هزار بشکه کاهش یافته است. این رقم پایین‌ترین سطح ثبت‌شده از آوریل ۱۹۸۳ میلادی بوده و نشانگر این است که این ذخایر اکنون بیش از ۴۰۵ میلیون بشکه با حداکثر ظرفیت خود ۷۱۳ میلیون و ۵۰۰ هزار بشکه فاصله دارد. به عقیده وی، کاهش هفتگی دو میلیون و ۶۰۰ هزار بشکه‌ای از ذخایر استراتژیک در این هفته، بخشی از یک برنامه گسترده برای آزادسازی ۱۷۲ میلیون بشکه نفت با هدف جبران اختلالات عرضه ناشی از درگیری‌های ایران بوده است.

این برداشت‌ها که مشابه وام با تعهد بازپرداخت انجام شده‌اند، منجر به این شده است که علاوه‌بر ذخایر دولتی، کل ذخایر نفتی آمریکا شامل بخش تجاری نیز به پایین‌ترین سطح از سال ۱۹۸۳ میلادی برسد.

ذخایر مطلوب رقبای آمریکا

تحلیلگر بازار انرژی درخصوص وضعیت سایر نقاط جهان توضیح داد: در حالی که آمریکا با کاهش شدید ذخایر خود مواجه است، کشورهای دیگری مانند چین و هند به واسطه داشتن روابط سیاسی و تجاری مطلوب با ایران، تا قبل از شروع مجدد تنش‌ها در منطقه خلیج‌فارس، به‌طور فعال در حال افزایش ظرفیت‌های استراتژیک خود بودند.

جنابی افزود: از سوی دیگر، کشورهایی که به‌عنوان بخشی از آزادسازی هماهنگ آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) از ذخایر خود برداشت کرده‌اند، در زمان آرامش در بازار و برداشته شدن محدودیت‌ها موظف به بازسازی آن برای رسیدن به پوشش ۹۰ روز واردات هستند.

او ادامه داد: تحلیلگران تخمین می‌زنند که در صورت بازگشت آرامش مقطعی به تنگه هرمز، این بازسازی می‌تواند تا سال ۲۰۲۸ ادامه یابد و تقاضایی معادل ۶۶۴ هزار بشکه در روز تا سه‌ماهه سوم ۲۰۲۷ ایجاد کند. البته با از سرگیری درگیری‌ها و نبود ثبات در منطقه خلیج‌فارس، شاید بتوان گفت که فعلاً این شرایط دور از ذهن می‌باشند.

گفتنی است، در حالی‌که پس از اعلام تفاهم ایران و آمریکا، نفت از قیمت‌های بالای ۱۰۰ دلار در هر بشکه به کانال ۷۵ دلاری کاهش یافته بود؛ اکنون با تجاوز دوباره آمریکا علیه ایران، به محدوده ۸۵ دلاری افزایش یافته است. کاهش بی‌سابقه ذخایر استراتژیک نفت، می‌تواند موجب جهش قیمت‌ها بشود.

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی:

گرانی مسکن به دلیل عدم اجرای ۳ قانون است

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی، عدم اجرای سه قانون را عامل اصلی گرانی مسکن دانست و افزود: ترک‌فعل‌های جدی در تولید و ساماندهی بازار مسکن وجود دارد.

ابوالفضل نوروزی در گفت‌وگو با اقتصاد معاصر درباره عوامل گرانی گفت: بخش مسکن، تحریم‌پذیر نیست؛ چرا که زمین، مصالح، طراحی و نیروی کار همگی در داخل کشور تأمین می‌شوند و وابستگی چندانی به مسائل بین‌المللی ندارند. با این حال، در حوزه اقتصاد کلان، نوسانات نرخ ارز و افزایش نرخ تورم در دو سال اخیر باعث افزایش جذابیت بازارهای موازی و هدایت سرمایه‌ها به آن سمت شد که موجب کاهش تولید مسکن در کشور شد.

او افزود: از سوی دیگر در بخش مسکن نیز با چالش‌های جدی مواجه بوده‌ایم. قوانین مربوط به افزایش تولید و ساماندهی بازار به درستی اجرائی نشدند و ترک‌فعل‌های جدی در مدیریت این بخش رخ داد. بهبود وضعیت مسکن نیازمند حرکت همزمان دو بال افزایش تولید -یعنی عرضه- و مدیریت بازار -یعنی کنترل تقاضا- است. تک‌بعدی نگریستن به این حوزه و اکتفا به یکی از این دو مسیر، اشتباه است.

ریشه افزایش قیمت مسکن

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: در نهایت ریشه افزایش قیمت‌های اخیر را باید در چالش‌های جدیِ حوزه تولید و مدیریت بازار جست‌وجو کرد. ما در این زمینه‌ها خلأ قانونی نداریم. قانون جهش تولید مسکن و احکام برنامه هفتم، کامل‌ترین ابزارهای سیاست‌گذاری و رگولاتوری هستند که در صورت اجرا می‌توانند تحول جدی ایجاد کنند. با این حال، ارزیابی‌های مجلس شورای اسلامی از عملکرد دستگاه‌ها در اجرای برنامه هفتم نشان داد که وزارت راه و شهرسازی ضعیف‌ترین کارنامه را داشته و طبیعی است که بازتاب این عملکرد ضعیف، خود را در رشد قیمت مسکن و اجاره‌بها نشان می‌دهد.

نوروزی تصریح کرد: باید توجه داشت که مدیریت این بازار علاوه بر قوانین بخش عرضه، نیازمند اجرای دقیق سه قانون کلیدی در بخش بازار و کنترل تقاضاست که هم‌اکنون معطل مانده‌اند. اولین مورد، «قانون ساماندهی بازار زمین، مسکن و اجاره‌بها» ابلاغی اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳ است؛ یکی از جامع‌ترین قوانین این حوزه که با مشارکت فعال دولت سیزدهم تدوین شد. او افزود: اجرای بندهای این قانون می‌تواند تاثیر چشمگیری در کاهش التهاب بازار داشته باشد اما هنوز آیین‌نامه‌های اجرائی آن تدوین نشده است. متاسفانه مسئولان فعلی وزارت راه و شهرسازی به جای اجرای این قانون، موضوعاتی مانند «مسکن استیجاری» را مطرح می‌کنند؛ مدلی که در هیچ کجای دنیا تجربه نشده و پایه قانونی هم ندارد.

عدم اجرای جدی قانون مالیات بر خانه‌های خالی

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: ابزار کلیدی دیگری که برای ساماندهی بازار در دست داریم، «قانون مالیات بر خانه‌های خالی» یا همان ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم است. این قانون بستر بسیار خوبی ایجاد می‌کند اما به دلیل عدم عزم جدی در سازمان امور مالیاتی و اولویت نبودن این موضوع در وزارت راه و شهرسازی، اجرای آن با انحراف و سستی مواجه شده است.

نوروزی افزود: در کنار این موارد ما با «قانون الزام به ثبت رسمی معاملات اموال غیرمنقول» روبه‌رو هستیم که به عنوان چشم بینای سیاست‌گذاری در حوزه مسکن عمل می‌کند. این قانون با ایجاد شفافیت و بستر رصد املاک و تراکنش‌ها، امکان کلاهبرداری در املاک قولنامه‌ای و پیش‌فروش‌ها را از بین می‌برد؛ اهمیت این قانون به قدری بالا است که رهبر شهید انقلاب در زمان اختلاف میان مجلس و شورای نگهبان، به صورت علنی ورود کردند و تصویب آن را به نفع و مصلحت قطعی نظام و مردم دانستند. او تصریح کرد: در یک جمع‌بندی باید بگویم دلیل اصلی افزایش قیمت مسکن در سال ۱۴۰۵ این بود که از یک‌سو قوانین بخش عرضه مانند قانون برنامه هفتم و قانون جهش تولید مسکن و از سوی دیگر قوانین مربوط به ساماندهی بازار و کنترل تقاضا، توسط متولی اصلی آن یعنی وزارت راه و شهرسازی به درستی اجرا نشدند. علاوه‌بر این، مسئولان مربوطه نتوانستند اثرات متغیرهای اقتصاد کلان را بر این بخش به شکل مطلوبی مدیریت کنند و مجموعه این عوامل منجر به وضعیت فعلی بازار شد.

ضرورت بازنگری در سبد سوخت کشور

توسعه مصرف گاز در بخش حمل‌ونقل یک مزیت است

در روزهای فشار بر تولید بنزین، سی ان جی و ال پی جی می‌توانند با قیمت کمتر، آلایندگی پایین‌تر و زیرساخت موجود، بخشی از بار سوخت کشور را سبک کنند.

به گزارش مهر، تشدید ناترازی در تولید و مصرف بنزین طی سال‌های اخیر، بار دیگر ضرورت بازنگری در سبد سوخت کشور را به یک مطالبه جدی در حوزه انرژی تبدیل کرده است.

رشد تعداد خودروها، افزایش مصرف روزانه، محدودیت توسعه فوری ظرفیت پالایشی و هزینه سنگین واردات یا تأمین بنزین، نشان می‌دهد اتکا به یک سوخت غالب نمی‌تواند راهبردی پایدار برای کشور باشد.

در چنین شرایطی، استفاده گسترده‌تر از سوخت‌های جایگزین مانند CNG و LPG، نه فقط یک انتخاب فنی، بلکه یک ضرورت اقتصادی و محیط‌زیستی است.

ایران از بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر گاز طبیعی در جهان است و همین مزیت، امکان توسعه مصرف گاز در بخش حمل‌ونقل را با هزینه‌ای به‌مراتب کمتر از بنزین فراهم می‌کند.

در این میان، CNG به دلیل برخورداری از زیرساخت نسبتاً گسترده، جایگاه‌های فعال و تجربه چندین‌ساله در ناوگان حمل‌ونقل، بیش از هر گزینه دیگری قابلیت اثرگذاری فوری دارد. از سوی دیگر، ال پی جی هم در صورت طراحی سازوکارهای ایمن و استاندارد، می‌تواند در بخشی از ناوگان به‌عنوان سوخت مکمل مورد استفاده قرار گیرد و فشار بر مصرف بنزین را کاهش دهد.

مزیت اقتصادی روشن در روزهای ناترازی بنزین

مهم‌ترین مزیت CNG در مقایسه با بنزین، قیمت تمام‌شده پایین‌تر آن برای مصرف‌کننده و همچنین برای اقتصاد ملی است.

در شرایطی که تأمین هر لیتر بنزین، چه از محل تولید داخلی و چه از مسیر واردات یا جابه‌جایی بین پالایشگاه‌ها، هزینه بالایی به کشور تحمیل می‌کند، جایگزینی بخشی از مصرف با CNG می‌تواند به کاهش بار مالی دولت و مدیریت بهتر یارانه انرژی منجر شود.

واقعیت این است که هر میزان افزایش مصرف بنزین، نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتر در پالایش، حمل‌ونقل، ذخیره‌سازی و توزیع را نیز به همراه دارد.

در مقابل، CNG از گاز طبیعی تغذیه می‌کند. سوختی که در ایران با مزیت نسبی بالا در دسترس است و استفاده از آن در حمل‌ونقل، امکان بهره‌گیری از منابع داخلی را تقویت می‌کند. از این منظر، توسعه CNG فقط صرفه‌جویی در هزینه خانوار نیست، بلکه به معنای استفاده بهینه از مزیت طبیعی کشور نیز هست.

برای رانندگان به‌ویژه در ناوگان عمومی، تاکسی‌ها، وانت‌بارها و خودروهای پرتردد، تفاوت هزینه سوخت میان بنزین و CNG بسیار تعیین‌کننده است.

هرچه پیمایش خودرو بالاتر باشد، صرفه اقتصادی CNG بیشتر خود را نشان می‌دهد. به همین دلیل، توسعه این سوخت می‌تواند مستقیماً هزینه حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری را کاهش داده و به‌صورت غیرمستقیم بر کاهش هزینه خدمات و جابه‌جایی کالا نیز اثر بگذارد.

در کنار این موضوع، کشور در سال‌های گذشته برای ایجاد زیرساخت CNG هزینه کرده و اکنون بخش مهمی از این ظرفیت وجود دارد.

بنابراین، فعال‌سازی کامل ظرفیت‌های خالی، نوسازی برخی جایگاه‌ها، بهبود شبکه توزیع و تشویق خودروها به استفاده بیشتر از CNG، نسبت به ساخت سریع پالایشگاه‌های جدید یا افزایش واردات بنزین، راهکاری کم‌هزینه‌تر و سریع‌تر به شمار می‌رود.

همزمان نباید از این نکته غافل شد که افزایش سهم CNG در سبد سوخت، می‌تواند امنیت انرژی را نیز تقویت کند.

هرچه وابستگی حمل‌ونقل به بنزین کمتر شود، کشور در برابر شوک‌های تولید، مصرف فصلی و فشارهای احتمالی بر زنجیره تأمین سوخت مقاوم‌تر خواهد شد.

این موضوع به‌ویژه در فصل‌های اوج سفر یا دوره‌هایی که مصرف بنزین به‌شدت افزایش می‌یابد، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

دو سوخت مکمل برای کاهش فشار بر بنزین

اگرچه CNG در شرایط فعلی عملیاتی‌ترین گزینه برای جایگزینی بخشی از بنزین است، اما LPG نیز می‌تواند در یک چارچوب مشخص، استاندارد و ایمن به‌عنوان سوخت مکمل ایفای نقش کند.

تجربه برخی کشورها نشان می‌دهد LPG در صورت برخورداری از شبکه توزیع منظم، تجهیزات استاندارد و نظارت دقیق، قادر است سهمی از نیاز سوخت ناوگان سبک را پوشش دهد.

مزیت LPG آن است که این سوخت نیز نسبت به بنزین می‌تواند از نظر اقتصادی برای برخی مصارف جذاب باشد و در عین حال آلایندگی کمتری تولید کند.

البته تفاوت اصلی اینجاست که توسعه مصرف LPG در بخش حمل‌ونقل نیازمند حساسیت بسیار بیشتر در حوزه ایمنی، استاندارد مخازن، نحوه تبدیل خودروها و نظارت بر جایگاه‌هاست. از این رو، هرگونه سیاست‌گذاری در این حوزه باید مبتنی بر ضوابط دقیق فنی باشد تا از شکل‌گیری بازار غیررسمی و ناایمن جلوگیری شود.

در واقع، بحث استفاده از LPG نباید به‌معنای رقابت با CNG تعبیر شود، بلکه این دو می‌توانند در یک الگوی ترکیبی، مکمل یکدیگر باشند.

سی ان جی به دلیل زیرساخت موجود و پیوند مستقیم با شبکه گاز کشور، گزینه اصلی و فوری است و LPG می‌تواند در بخش‌هایی که از نظر فنی و اجرائی توجیه‌پذیر است، به کاهش فشار بر مصرف بنزین کمک کند. چنین رویکردی سبب می‌شود سیاست سوخت کشور از حالت تک‌محصولی خارج شده و انعطاف‌پذیری بیشتری پیدا کند.

از منظر محیط‌زیستی نیز هر دو سوخت گازی در مقایسه با بنزین وضعیت مطلوب‌تری دارند.

با این حال، موفقیت این مسیر نیازمند چند پیش‌شرط مهم است. نخست، سیاست قیمتی باید به‌گونه‌ای باشد که مزیت اقتصادی استفاده از CNG و LPG برای مردم و ناوگان حمل‌ونقل حفظ شود.

دوم، زیرساخت‌ها باید به‌روز و قابل اتکا باشند تا مصرف‌کننده با مشکل دسترسی یا افت کیفیت خدمات روبه‌رو نشود.

سوم، طرح‌های تبدیل خودرو باید با حمایت مؤثر، تسهیلات مناسب و نظارت دقیق اجرا شود و چهارم، اطلاع‌رسانی عمومی درباره مزایای اقتصادی، ایمنی و محیط‌زیستی این سوخت‌ها باید تقویت شود.

ظرفیت‌ها بزرگ و خروجی‌ها کمتر از انتظار است

سازمان فضائی ایران بر مدار وعده‌ها

سرویس اقتصادی-

با وجود برخورداری کشور از نیروی متخصص، زیرساخت‌های فنی و توان ساخت و پرتاب ماهواره، بخش مهمی از برنامه فضائی همچنان میان وعده، رونمایی و بهره‌برداری محدود متوقف مانده است.

به گزارش خبرنگار ما، صنعت فضائی ایران در سال‌های اخیر مسیر پرتحرکی را پشت سر گذاشته است؛ ماهواره‌های تازه‌ای ساخته و پرتاب شده‌اند، بخش خصوصی وارد میدان شده و مراکز کنترل، آزمایشگاه‌ها و پایگاه‌های پرتاب توسعه یافته‌اند. با این حال، پرسش اصلی همچنان باقی است: این ظرفیت گسترده تا چه اندازه به خدمات پایدار و قابل اندازه‌گیری تبدیل شده است؟

سخنان تازه رئیس سازمان فضائی ایران نیز تصویری دوگانه از این حوزه ارائه می‌دهد. از یک‌سو، برنامه‌هایی چون توسعه پایگاه چابهار، تکمیل شبکه مراکز کنترل، ساخت ماهواره‌های ناهید۳، پارس۲، پارس۳ و راد۱ و اجرای منظومه ۲۴ماهواره‌ای شهید سلیمانی مطرح شده است؛ از سوی دیگر، بخش زیادی از این پروژه‌ها علی‌رغم گذشت زمان، هنوز در مرحله طراحی، آزمون، تجمیع، رونمایی یا انتظار برای آماده‌شدن پرتابگر قرار دارند.

ظرفیت‌هایی که کم نیستند

ایران برخلاف بسیاری از کشورهای منطقه، تنها خریدار فناوری فضائی نیست. دانشگاه‌ها، پژوهشگاه فضائی، شرکت‌های دانش‌بنیان، صنایع هوافضا و مجموعه‌های دفاعی کشور در طراحی ماهواره، ساخت زیرسامانه، توسعه پیشرانش، ایجاد ایستگاه‌های زمینی و پرتابگرهای بومی تجربه انباشته دارند. ساخت ماهواره‌ها توسط مجموعه‌های دانشگاهی، دولتی و خصوصی و همچنین وجود مراکز کنترل، آزمایشگاه‌های تخصصی و پایگاه فضائی چابهار، نشان می‌دهد مسئله اصلی کمبود مطلق نیروی انسانی یا زیرساخت نیست.

با چنین ظرفیتی، انتظار می‌رود برنامه فضائی کشور از مرحله پروژه‌های پراکنده و رونمایی‌های متعدد عبور کند و به زنجیره‌ای منظم از ساخت، پرتاب، بهره‌برداری و فروش خدمات برسد. عملکرد فعلی، با وجود پیشرفت‌های فنی، هنوز متناسب با مجموعه امکانات انسانی و سخت‌افزاری کشور به نظر نمی‌رسد.

برنامه‌هایی بدون تقویم روشن

رئیس سازمان فضائی از پرتاب منظومه شهید سلیمانی در سال ۱۴۰۵ سخن گفته، اما اجرای آن را به آماده‌شدن پرتابگر مرتبط کرده است. درباره ناهید۳ نیز پروژه هنوز در مرحله طراحی و ساخت برخی زیرسامانه‌هاست. پارس۳ قرار نیست در سال جاری به مرحله نهائی برسد و رونمایی راد۱ نیز که برای پایان ۱۴۰۴ یا ابتدای ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده بود، به دلیل ملاحظات فنی به تأخیر افتاده است.

تأخیر در پروژه‌های پیچیده فضائی غیرعادی نیست، اما هنگامی که زمان‌بندی‌ها جابه‌جا می‌شوند، انتظار می‌رود نهاد مسئول میزان پیشرفت، علت دقیق تأخیر و موعد اصلاح‌شده را تبیین کند. تعبیر کلی «بهینه‌سازی مسیر» نمی‌تواند جای گزارش فنی و قابل ارزیابی را بگیرد.

همکاری خارجی یا وابستگی عملیاتی؟

استفاده از پرتابگر روسی سایوز امکان قرارگرفتن چند ماهواره ایرانی در مدار را فراهم کرده و در شرایط تحریم، بخشی از نیاز کشور را پاسخ داده است. این همکاری به خودی خود نقطه ضعف نیست؛ اما ادامه آن بدون شکل‌گیری یک برنامه منظم و قابل اعتماد برای پرتاب‌های بومی، می‌تواند به وابستگی عملیاتی تبدیل شود.

ایران تجربه ساخت و استفاده از پرتابگرهای داخلی را دارد. بنابراین مطالبه منطقی این نیست که همه پرتاب‌ها الزاماً در داخل انجام شود؛ بلکه باید روشن شود هر مأموریت چرا به پرتابگر خارجی سپرده شده، برنامه پرتاب داخلی چه زمان‌بندی‌ای دارد و چه زمانی توان بومی به یک خدمت منظم و اقتصادی تبدیل خواهد شد.

فاصله تا ماهواره مخابراتی عملیاتی

قرار گرفتن ناهید۲ در مدار پایین، گامی فنی در توسعه ارتباطات فضائی بود، اما هنوز با برخورداری از یک ماهواره مخابراتی عملیاتی در مدار زمین‌آهنگ فاصله دارد. رئیس سازمان فضائی نیز اعلام کرده ناهید۳، که برای خدمات در مدار ۳۶ هزار کیلومتری طراحی شده، همچنان در مرحله طراحی قرار دارد.

این فاصله زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که کشور همچنان برای بخشی از ارتباطات ماهواره‌ای و تصاویر مورد نیاز خود از ظرفیت‌های خارجی استفاده می‌کند. خود رئیس سازمان نیز اذعان کرده است که در سامانه‌های داخلی، ترکیبی از تصاویر بومی و خارجی به کار گرفته می‌شود و افزایش سهم ماهواره‌های ایرانی به سال‌های آینده موکول شده است.

پرتاب، پایان مأموریت نیست

اطلاع‌رسانی فضائی در ایران عمدتا بر روز پرتاب یا رونمایی متمرکز است، در حالی که موفقیت واقعی پس از آن سنجیده می‌شود: ماهواره چه مدت سالم مانده، چه میزان داده تولید کرده، چند دستگاه از آن استفاده کرده‌اند و چه مقدار از هزینه یا وابستگی کشور کاسته شده است؟

سازمان فضائی برای اثبات کارآمدی برنامه‌های خود باید گزارش‌های دوره‌ای و قابل سنجش منتشر کند؛ نه فقط فهرستی از پروژه‌هایی که قرار است در آینده طراحی، رونمایی یا پرتاب شوند. ایران از نیروی انسانی متخصص، توان صنعتی، مراکز تحقیقاتی و زیرساخت‌های قابل توجه برخوردار است. مسئله امروز صنعت فضائی، نبود ظرفیت نیست؛ فاصله میان ظرفیت موجود و خروجی عملیاتی آن است. برنامه فضائی زمانی به بلوغ می‌رسد که پرتاب آغاز ارائه خدمت باشد، نه پایان چرخه اطلاع‌رسانی.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۱۸۵/۰۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۹۵/۶۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۵۳/۷۰۰/۰۰۰
گرمی	۲۸/۰۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۱۸/۴۳۳/۴۰۰
نوع ارز	
دلار(توافقی)	۱۴۹/۸۹۷
یورو(توافقی)	۱۷۱/۲۸۴
پوند	۲۴۵/۱۰۰
یوان چین	۲۲/۱۲۴
درهم امارات	۴۰/۸۱۶
هزار دینار عراق	۱۳۸/۴۲۶
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۴/۸۹۳/۸۳۴
شاخص کل هموزن	۱/۳۲۶/۱۴۳

نیازمندی های کیهان

قبول آگهی تلفنی
از ساعت ۸ صبح الی ۶ بعدازظهر
تلفن: ۵-۳۳۱۱۲۲۹۲
فکس: ۳۳۱۱۸۰۵۳
niyaz.mandiha@kayhan.ir

مرکز
۳۳۱۱۲۱۹۳ ۳۳۹۱۱۵۶۸ ۳۳۱۱۲۲۹۱
۳۳۱۱۳۵۱۹ ۳۳۱۱۹۲۳۶ ۳۳۱۱۳۰۸۵
۳۳۱۱۰۲۱۰ ۳۳۱۱۲۱۹۵ ۳۳۹۴۲۰۰۰
۳۳۹۱۰۹۱