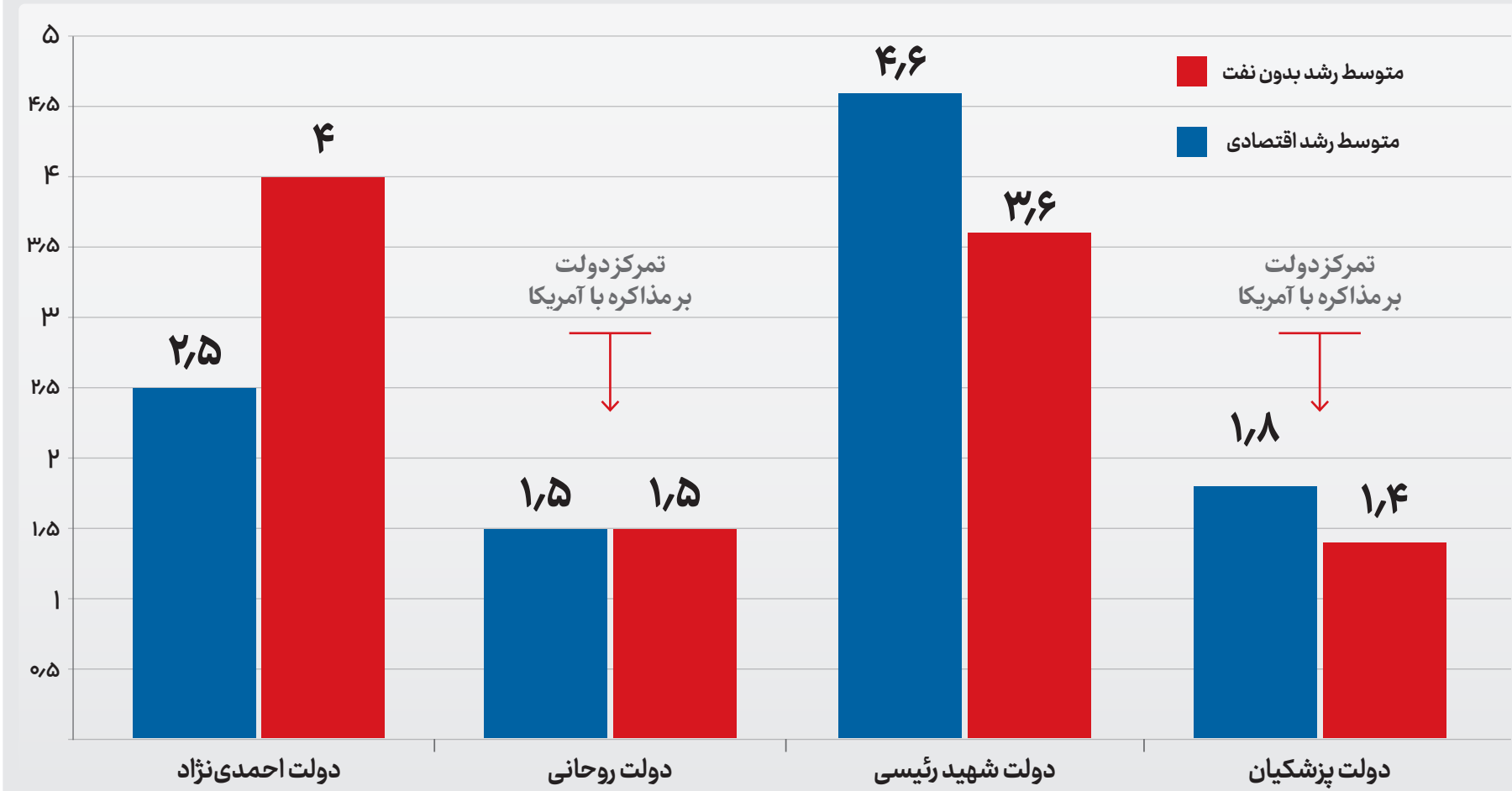
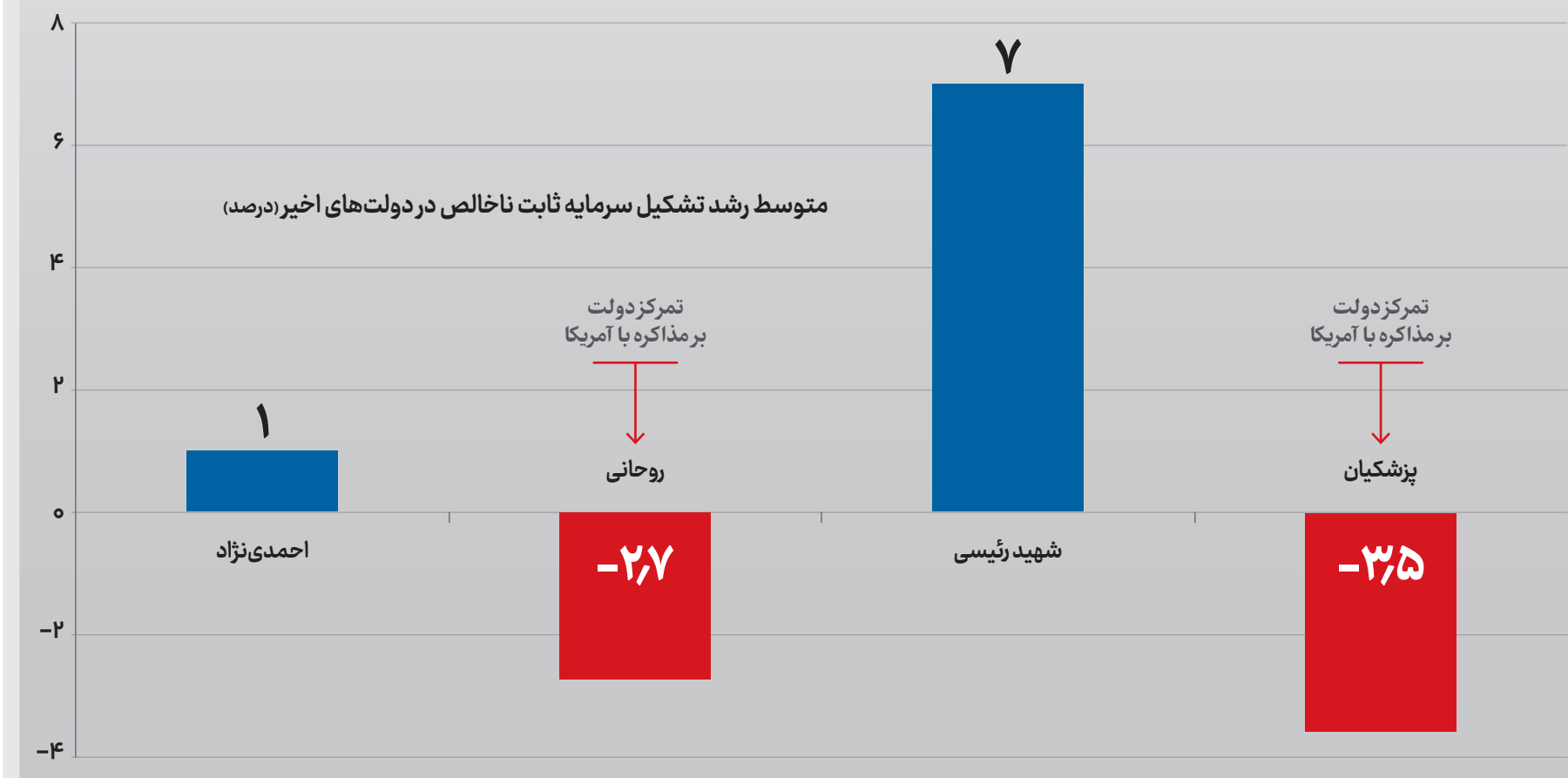




❧ بررسی شاخص‌های مهم اقتصادی نشان می‌دهد که دهه اخیر که ایران تحت تحریم‌های ظالمانه قرار گرفته، هرگاه دولت‌ها تمرکز خود را بر مذاکره با آمریکا برای رفع مشکلات قرار داده‌اند، اوضاع اقتصادی وخیم شده و هرگاه دولت‌ها تمرکز خود را مذاکره قرار نداده‌اند، اوضاع اقتصاد کشور به مراتب بهتر شده است.

از اواسط دهه ۸۰ آمریکا و کشورهای غربی به بهانه پیشرفت هسته‌ای، ایران را تحت تحریم‌های غیرقانونی خود قرار داده‌اند. در این ۲۰ سال شاهد فعالیت ۴ دولت احمدی‌نژاد، روحانی، شهید رئیسی و پزشکیان بوده‌ایم.

دولت‌های روحانی و پزشک‌بان راه چاره مشکلات اقتصادی را مذاکره با آمریکا دانسته و تمرکز خود را بر مذاکره با آمریکا برای رفع تحریم‌ها قرار دادند اما دولت‌های احمدی‌نژاد و شهید رئیسی با وجود پیگیری مذاکرات، اما تمرکز خود را رفع مشکلات تولید داخلی و ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای قرار دادند. اکنون نتیجه این دو رویکرد را مقایسه کرده‌ایم که تا مشخص شود تمرکز بر مذاکرات آمریکا به نفع اقتصاد ایران بوده یا خیر.

سقوط رشد اقتصادی در دولت‌های مذاکره‌دوست

در ۸ سال دولت احمدی نژاد متوسط رشد اقتصادی فصلی ۲٫۵ درصد بود اما در دولت حسن روحانی به علت تمرکز بر مذاکرات بی نتیجه هسته‌ای و دل بستن به برجام نافرجام، رشد اقتصادی به ۱٫۵ درصد سقوط کرد.

دولت شهید رئیسی توانست با اتکا به تولید داخلی و عدم تمرکز بر مذاکرات هسته‌ای، رشد اقتصادی کشور را جهش مناسبی دهد و به ۴٫۶ درصد برساند که ۳ برابر رشد دوره حسن روحانی بود؛ اما در یک سال اخیر مجدداً با یاری کار آمدن دولتی اصلاح طلب که صرفاً به مذاکره با آمریکا دلبسته است رشد اقتصادی کشور نزولی شده و به ۱٫۸ درصد سقوط کرده است.

مقایسه رشد اقتصادی بدون نفت هم نشان می‌دهد دولت احمدی‌نژاد و شهید رئیسی که تمرکز خود را مذاکرات با آمریکا قرار ندادند موفق تر بودند. متوسط رشد اقتصادی بدون نفت در دولت احمدی‌نژاد ۴ درصد و در دولت شهید رئیسی ۲/۶ درصد بود اما در دولت‌های مذاکره‌محور حسن روحانی و مسعود پزشکیان این شاخص به ترتیب ۱/۵ درصد و ۱/۴ درصد بوده است. یعنی کمتر از نصف دولت‌های احمدی‌نژاد و شهید رئیسی.

سرمایه‌گذاری منفی با مذاکره

شخص مهم دیگر، رشد تشکیل سرمایه ثابت ناخالص است که مهمترین شاخص در حوزه سرمایه‌گذاری واقعی در یک اقتصاد است و میزان سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد یک کشور را نشان می‌دهد. طبق گزارش بانک مرکزی، هرگاه دولتی تمرکزش را بر مذاکره با آمریکا قرار داده، سرمایه‌گذاری در کشور متفرک شده و هرگاه دولتی تمرکزش را بر رفع مشکلات تولید داخل قرار داده، سرمایه‌گذاری در کشور مثبت شده است.

🔴 به گزارش مرکز رسانه قوه قضاییه، حجت الاسلام والمسلمین محسنی اژه‌ای، طی سخنانی در جمع نمایندگان اقشار مختلف مردم استان مرکزی، ضمن تبریک اعیاد شعبانیه و ایام الله دهه فجر، اظهار کرد: دشمن که جنگ ترکیبی، اقتصادی، فرهنگی و رسانه‌ای را به ایران اسلامی تحمیل کرده است و در جنگ ۱۲ روزه نیز همه توان نظامی خود را به میدان آورده بود و در دی ماه نیز اغتشاشگران و تروریست‌ها را مسلح کرده بود تا داعش گونه و فجیع تر از داعش، علیه مردم ما جنایت کنند، حالا پیشنهاد مذاکره داده است؛ صریح می‌گویم که هیچ امید و اعتمادی به دشمن نداریم؛ به دشمن می‌گوییم که اگر می‌خواهد به اسم مذاکره، وقت‌کشی کند و بر تجهیزات و ادوات نظامی اش در منطقه بیفزاید، کور خوانده است؛ ما در نهایت آمادگی هستیم و مردم ما و قوای نظامی ما استوارتر و محکم‌تر از جنگ ۱۲ روزه به صاف دشمن خواهند رفت.

رئیس دستگاه قضا با اشاره به تلاش دشمن برای محاصره اقتصادی کشور تصریح کرد: دشمن در تلاش است تا معیشت مردم ایران را در تنگنا قرار دهد؛ مشاهده کردید که خودشان پیشنهاد پیشهاد کرده‌اند و هم‌زمان با مذاکرات، تحریم‌های جدیدی را علیه ملت ایران وضع کردند؛ در دوره قبل نیز شاهد بودیم که در خلال مذاکرات، جنگ را بر ما تحمیل کردند؛ این‌ها شخصه دشمن است که در حین مذاکره، جنگ نظامی و اقتصادی به راه می‌اندازد.

همچنین وزیر امور خارجه کشورمان درباره مذاکرات با آمریکا گفت: طرف مقابل

مجبور شد دوباره به میز مذاکره برگردد؛ البته ما نباید به آنها اعتماد کنیم، حتما احتمال فریب و فریبکاری را می دهیم و با احتمال فریبکاری حتما جلو می رویم.

عباس عراقچی، در نخستین کنگره ملی سیاست خارجی و نهمین نشست کنفرانس ملی تاریخ روابط خارجی ایران گفت: طرف مقابل مجبور شد دوباره به میز مذاکره برگردد؛ البته ما نباید به آنها اعتماد کنیم، حتما احتمال فریب و فریبکاری را می دهیم و با احتمال فریبکاری حتما جلو می رویم.

وی افزود: در همه جلسات من گفتم ممکن است فریب باشد لطفا کسی فریب نخورد هر کسی کار خود را انجام بدهد؛ انگار نه انگار که ما داریم مذاکره می کنیم چه نیروهای مسلح چه دولت چه همه جا؛ کاری که ما نداشته باشند ما کار خودمان را انجام می دهیم یا به نتیجه می رسیم یا نمی رسیم.

وزیر امور خارجه در ادامه تصریح کرد: کشور باید بدون اتکای به این مذاکرات و به این توافقات و اینها اداره شود که الحمدلله داریم می شود.



ابراز بی‌اعتمادی اژدهای عراقچی به مذاکره با آمریکا

خبر



هشدار قاچاق و خروج گندم از چرخه خرید تضمینی به مسئولان

✂️ بنابر گفته کارشناسان ، با توجه به اهمیت گندم در تامین نان کشور، اصلاح قیمت خرید تضمینی بعداز حذف ارز ترجیحی به منظور جلوگیری از هدر رفت گندم به عنوان خوراک دام یا قاچاق از مرزهای کشور امری ضروری است.

بعد از حذف ارز ترجیحی، قیمت برخی محصولات نظیر جو، ذرت و کنجاله سویا افزایش یافت به طوری که قیمت آن از گندم پیشی گرفت، درحالی که قیمت جو در دنیا کمتر از گندم است و به عبارتی گندم تعیین کننده قیمت سایر محصولات است.

نرخ خرید تضمینی گندم برای سال زراعی ۱۴۰۴-۱۴۰۵ در شورای قیمت گذاری واتخاذ سیاست های حمایتی محصولات کشاورزی ۲۹.۵۰۰ تومان تعیین شد، اما این نرخ گذاری پیش از حذف ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی بود و با آزادسازی نرخ، بنیاد ملی گندمکاران، تشکل های تولیدی و معاونت زراعت بر اصلاح قیمت خرید تضمینی گندم تاکید داشتند تا این محصول استراتژیک و

اساسی از چرخه خرید تضمینی خارج نشود. غلامرضا نوری قزلبچه وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به دستور رئیس جمهور برای تسریع در جمع بندی نهایی قیمت گندم گفت: جلسات کارشناسی باید بدون تاخیر برگزار شود تا هفته آینده به یک جمع بندی قطعی برسیم و عد نهایی اعلام شود. البته نگرانی هایی درباره انحراف مصرف گندم و استفاده آن در حوزه خوراک دام وجود دارد که باید هم زمان مدیریت شود. وزیر جهاد کشاورزی گفت: در قیمت گذاری جدید، دامنه مشخصی برای کیفیت گندم در نظر گرفته خواهد شد و کشاورزانی که با رعایت اصول فنی، مراقبت بهتر، تغذیه مناسب و تولید محصول با کیفیت زحمت بیشتری می کنند، باید از مزیت قیمتی برخوردار شوند.

با توجه به تاکید رئیس جمهور بر اصلاح قیمت خرید تضمینی گندم در سی و نهمین همایش برگزیدگان بخش کشاورزی، این موضوع هرچه سریع تر باید عملیاتی شود. البته در جلسه اخیر کمیسیون تخصصی و شورای قیمت گذاری به نتیجه نرسیدند که انتظار می رود در جلسه این هفته توافق اعضا میان بر سر قیمت حاصل شود.

تجدید نظر در قیمت گندم امری ضروری برای تحقق خود کفایی

عطا الله هاشمی رئیس بنیاد ملی گندمکاران گفت: با آزادسازی نرخ ارز، بنیاد ملی گندمکاران خواستار تجدید نظر قیمت گندم را داده به طوری که در مراسم سی و نهمین تجلیل از برگزیدگان بخش کشاورزی، رئیس جمهور با تجدید نظر در نرخ گندم موافقت کردند.

به گفته وی، در جلسه اخیر کمیسیون تخصصی و شورای قیمت گذاری پیشنهاد ما به ازای خرید تضمینی هر کیلو گندم ۵۰ هزار تومان است که بخش دولتی به دلایل و مستندات ارائه شده مخالفت هایی داشت و بر این اساس مقرر شد هفته آینده جلسه کمیسیون تخصصی مجدد برگزار شود و پیشنهاد شورا مطرح و بررسی صورت بگیرد تا برای تجدید نظر در قیمت تصمیم گیری کنند.

هاشمی ادامه داد: بر اساس محاسبات مرکز پژوهش های

مجلس و بنیاد ملی گندمکاران قیمت تمام شده و سود متعارف ۴۹ هزار و ۸۰۰ تومان است و بر مبنای شاخص دوم بر پایه نرخ مبادلات داخل و خارج بخش ۵۱ هزار و ۳۰۰ تومان و بر مبنای نرخ محصول مشابه وارداتی ۴۹ هزار و ۲۰۰ تومان است، حال باید دید در جلسه هفته آتی به چه نتیجه ای می رسیم. عضو شورای قیمت گذاری محصولات اساسی با تاکید بر اصلاح قیمت خرید تضمینی گندم گفت: در حال حاضر سلف خری و پیش خرید گندم در حال انجام است، به همین خاطر تجدید نظر با قیمت و نحوه پرداخت مناسب امری ضروری است تا کشاورز رغبتی به فروش گندم به دلان نداشته باشد.

هشدار خروج گندم از مرزهای کشور و مصرف به عنوان خوراک دام و طیور

پیمان عالمی رئیس اتاق اصناف کشاورزی گفت: درخواست مبنی بر اصلاح قیمت گندم به شورای قیمت گذاری دادیم که بر این اساس جلسه برگزار و پیشنهادات مطرح شد، اما به اتفاق نظری در خصوص قیمت گندم نرسیدیم و مقرر شد مجدداً این موضوع بررسی شود.

به گفته وی، با آزادسازی نرخ ارز، بین قیمت گندم و جو باید تعادلی وجود داشته باشد تا پس از برداشت گندم، محصول تولیدی به مسیرهای دیگری جز مراکز خرید منحرف نشود که اصلاح قیمت در این موضوع بسیار تعیین کننده است.

عالمی ادامه داد: با توجه به قیمت بالای گندم در کشورهای همسایه باید تدابیری اتخاذ شود تا گندم از مرزها خارج نشود یا به جای واحدهای خبازی صرف خوراک دام و رو احدهای دامداری و مرغداری نشود. رئیس اتاق اصناف کشاورزی با اطمینان خاطر به کشاورزان مبنی بر تعیین تکلیف قیمت خرید گندم قبل از فصل برداشت بیان کرد: موضوعات در خصوص قیمت ها هنوز به صورت جزئی بررسی نشده است و آنچه حائز اهمیت است تناسب میان قیمت گندم، جو و ذرت باید اعمال شود. وی با بیان اینکه اصلاح قیمت گندم ارتباطی به نرخ آرد و نان ندارد، گفت: قیمت آرد و نان سیاست خاص خود را دارد و هیچ ارتباطی به نرخ خرید تضمینی گندم ندارد. قیمت گندم به عنوان مهم ترین محصول استراتژیک مینا و پایه قیمت گذاری سایر محصولات اساسی مثل کلاله، جو و... در شورای قیمت گذاری است، از این رو انتظار می رود هرچه سریع تر قیمت این محصول اصلاح شود چرا که ورود دلالان و سلف خری از کشاورزان رنگ خطر جدی برای تولید محسوب می شود.



ایران و تنگه هرمز؛ ظرفیت های حقوقی یک اهرم ژئواقتصادی

گزارش

است. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد و تسلط بر این چهارراه جهانی، پتانسیل تغییر رویکرد در حالت تدافعی به تهاجمی را دارد. طرح ایده هایی همچون دریافت عوارض امنیت یا بستن تنگه، نشان دهنده ظرفیت های ایران برای بهره گیری از این گلوگاه استراتژیک در جهت تأمین منافع ملی است، مشروط بر آنکه ابعاد حقوقی و اقتصادی آن به دقت مدیریت شود. این آبراه با عبور روزانه بیش از ۲۰ میلیون بشکه نفت و حجم عظیمی از گاز مایع (LNG)، مسئول تأمین حدود ۲۰ درصد از نیاز جهانی انرژی است. وابستگی شدید غول های اقتصادی آسیا مانند چین و هند و همچنین نقش کلیدی آن در توازن انرژی اروپا، هرمز را به کانون اصلی تعادل قیمت ها تبدیل کرده است. به دلیل فقدان جایگزین های کارآمد، هرگونه اختلال در این مسیر مستقیماً به جهش قیمت ها، افزایش هزینه های بیمه دریایی و فلج شدن زنجیره تأمین جهانی منجر می شود.

آمریکا هم از ناامنی در تنگه هرمز منصرف می شود

حتی برای کشوری مانند آمریکا که خود تولید کننده نفت است، ناامنی در هرمز به معنای تورم داخلی و بحران در بازارهای مالی خواهد بود. پیوستگی بازارهای انرژی باعث می شود شوک های قیمتی در این تنگه، بلافاصله هزینه های سوخت و تولید را در خاک آمریکا افزایش داده و با ایجاد رکود تورمی، ثبات اقتصادی بین المللی را به مخاطره بیندازد. در واقع، حفظ جریان کالا و انرژی در هرمز، ضامن ثبات کل سیستم اقتصاد جهانی است.

«عبور بی ضرر» در مقابل «عبور ترانزیت»

طبق حقوق بین الملل دریاها، برای عبور از تنگه های بین المللی دو نظام حقوقی به رسمیت شناخته شده است: «عبور بی ضرر غیرقابل تعلیق» و «عبور ترانزیت». کنوانسیون های ۱۹۵۸، نظام عبور بی ضرر را برای تنگه ها که در نظر گرفته اند، اما به دلیل محدودیت هایی که این رژیم برای کشتی ها و هواگردها ایجاد می کرد، قدرت های دریایی با اعمال آن بر تنگه های بین المللی مخالفت کردند. در نتیجه، با پذیرش افزایش عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل، نظام «عبور ترانزیت» در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ (UNCLOS) ابداع و مقرر شد. امروزه، عبور از دریای سرزمینی کشورها تابع نظام «عبور بی ضرر» است، اما تنگه های بین المللی مانند تنگه هرمز که در محدوده تاریخی دریای سرزمینی کشورهای دوسوی تنگه قرار دارند، مشمول نظام «عبور ترانزیت» هستند.

رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز از نگاه ایران

باین حال، ایران، که کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا کرده اما هنوز به تصویب نرسانده است، در اعلامیه تفسیری خود در زمان امضای کنوانسیون، صراحتاً تاکید کرد که نظام «عبور ترانزیت» در جریان یک دادوستد میان کشورها در کنوانسیون مطرح شده است و از خصیصه حقوق عرفی برخوردار نیست. همچنین تاکید کرد که کشتی ها می توانند بعد از تنگه و در

دریای سرزمینی ایران در خلیج فارس انجام شود. رژیم حقوقی حاکم بر دریای سرزمینی «عبور بی ضرر» است و طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، عبور تا جایی بی ضرر تلقی می شود که مخل صلح، نظم یا امنیت دولت ساحلی نباشد. دولت ساحلی می تواند برای جلوگیری از عبور مضر، اقدامات لازم را در دریای سرزمینی خود به عمل آورد. در شرایط جنگی، دولت های ساحلی مجاز به اعمال صلاحیت برای جلوگیری از کمک کشورهای به ظاهر بی طرف به دشمنان هستند. از آنجا که مسیر حرکت کشتی ها در خلیج فارس بعد از عبور از تنگه هرمز از دریای سرزمینی ایران ادامه پیدا می کند، امکان مضر تلقی کردن عبور و توقیف موردی کشتی ها در هر دو خط رفت (شمال جزایر تنب بزرگ و کوچک) و برگشت (شمال جزایر سیری و ابوموسی) وجود دارد. در مورد کشتی های جنگی طرف های ثالث نیز، اگرچه امکان بازرسی یا توقیف آن طبق حقوق بین الملل وجود ندارد، اما می توان طبق ماده ۳۰ کنوانسیون از آنها خواست که دریای سرزمینی را ترک نمایند. همچنین می توان با استناد به ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، عبور کلیه کشتی های جنگی را منوط به مجوز قبلی از ایران نمود و با توجه به شرایط جنگی، اجرای سرسختانه آن را پیگیری کرد. محاصره دریایی: محاصره دریایی به معنای اعلام ممنوعیت عبور و مرور برای ورود یا خروج بین دریای آزاد و سواحل دشمن است و مجازات تخطی از آن توقیف و تصرف کشتی خاطی است. این ممنوعیت می تواند با شناسایی و لیست کردن شرکت ها و کشتی های همکار با آمریکا و رژیم صهیونیستی و ممانعت از ورود آنها به آب های سرزمینی کشور واضح محاصره (ایران) یا توقیف آنها در صورت ورود، به طور غیرمستقیم نیز اعمال شود. تعلیق عبور بی ضرر: این ظرفیت، برای حفظ امنیت کشور در خلیج فارس قابل اجرا است که می تواند حسب مورد و بنا به ضرورت، عملیاتی شود. طبق ماده ۲۵ کنوانسیون، دولت ساحلی می تواند عبور بی ضرر کشتی های خارجی را در مناطق خاصی از دریای سرزمینی خود، در صورتی که برای صیانت از امنیت آن کشور ضروری باشد، به حالت تعلیق درآورد. این تعلیق فقط پس از انتشار متناسب آن قابل اعمال خواهد بود. همچنین طبق ماده ۸ قانون مناطق دریایی ایران نیز به این حق ایران به عنوان دولت ساحلی در خلیج فارس اشاره شده است.

مسدود کردن تنگه هرمز: در زمان صلح، مسدود کردن تنگه بین المللی ممنوع و غیرقانونی است، اما در زمان جنگ و با توجه به اینکه ممکن است موجودیت کشور ساحلی با حملات دشمنان خارجی از طریق تنگه مورد تهدید قرار بگیرد، ممنوعیت تعلیق موقت حق عبور از تنگه های بین المللی در هاله ای از ابهام قرار دارد. بر اساس کنوانسیون ۱۹۵۸ «دریای ساحلی و منطقه نظارت»، کشور ساحلی می تواند اقدامات لازم را برای جلوگیری از عبوری بی ضرر نیست به عمل آورد. همچنین طبق ماده ۱۶ کنوانسیون، کشور ساحلی می تواند بدون ایجاد تبعیض میان کشتی های خارجی، عبور و مرور را در مناطق بخصوصی از دریای سرزمینی خود به خاطر حفظ امنیت موقتاً متوقف کند که البته نیازمند بررسی و رعایت ملاحظات حقوقی، اقتصادی و نظامی و همچنین مدیریت آثار آن است.

سرایت آثار اقتصادی جنگ علیه ایران به کشورهای غربی

ایران از مسیر کشتش فعالانه در خلیج فارس و تنگه هرمز، اهدافی مانند ایجاد فشار بر کشورهای غربی وابسته به حامل های انرژی عبوری از این منطقه و بالابردن قیمت این حامل ها را دنبال می کند: به نحوی که با این ابزار، آثار جنگ احتمالی به اقتصاد این کشورها نیز سرایت کند و منجر به تغییر موضع آنها شود. همچنین، لازم است کشورهای منطقه نیز نتوانند ضمن مشارکت غیرمستقیم و پشت پرده با آمریکا و رژیم صهیونیستی، از عواقب حمله احتمالی به ایران مصون بمانند.

کنش ایران در خلیج فارس با کدام اقدام حقوقی آغاز شود؟

بنابراین، اعمال فشار ایران از طریق خلیج فارس در شرایط جنگ، لازم بوده و البته طیفی از اقدامات را شامل می شود که حداکثری ترین حالت آن،

مسدود کردن تنگه هرمز است. در این راستا، پیشنهاد می شود از ظرفیت های مذکور که امکان بهره برداری هم زمان از آن نیز وجود دارد، به صورت تدریجی و افزایشی استفاده شود تا علاوه بر مدیریت آثار آن، امکان گشش های مؤثر بعدی نیز در دسترس باشد. به عنوان نمونه، انسداد غیرمستقیم از طریق ناام سازی دریانوردی در تنگه و انجام اقداماتی مانند توقیف موردی کشتی های در حال عزیمت به کشورهای غربی بدون اعلام مستقیم انسداد، بخشی از اهداف مدنظر را محقق می کند و می تواند در دستور کار قرار گیرد. بدیهی است که در روکرد تدریجی، احتمال رسیدن به انتهای طیف یعنی انسداد کامل تنگه نیز وجود دارد.

تنگه هرمز فراتر از یک

معبر دریایی، شاهرگ

حیاتی اقتصاد جهانی و

ابزاری راهبردی در مواجهه

سیاسی نظام سلطه با

موجودیت ایران است.

ایران به دلیل موقعیت

جغرافیایی منحصر به فرد

و تسلط بر این چهارراه

جهانی، پتانسیل تغییر

رویکرد از حالت تدافعی به

تهاجمی را دارد

بدون شک، ابزار جدید تعرفه ای ترامپ، همچون ابزارهای گذشته تحریمی آمریکا، نیازمند بررسی بیشتر و چاره اندیشی از سوی مسئولان امر، برای کاهش اثرات مضر بر صادرات نفت ایران است؛ اما به دلیل بزرگی و پیچیدگی های ذاتی بازار نفت، این ابزار هم نمی تواند به توقف صادرات نفت ایران بینجامد؛ صادراتی که در سال های تحریم، تجارب ارزنده ای را برای بازیگران آن به دنبال داشته است. وزارت نفت در مواجهه با ابزار تحریمی، آب دیده شده و به صادرات نفت ایران، به انحاء مختلف ادامه است؛ اما در زمینه تجارت محصولات پتروشیمی و فرآورده های نفتی ایران، موضوع تعرفه گذاری ترامپ، ممکن است به گسترش بازارهای غیرسرمی خرید و فروش محصولات ایران در بخش انرژی، منجر شود، با وجود این، میزان همراهی کشورها با این اقدام آمریکا و تصمیماتی که کشورهای واردکننده محصولات در بخش انرژی اتخاذ خواهند کرد نیز در آثار این فرمان ترامپ، بسیار مهم و مؤثر است.



تصمیمات مشابهی را اتخاذ کنند، اما فعالیت بخش غیردولتی در کشورهای خریدار، تقاضای روبه رشد جهانی و تمایل کشورها برای چانه زنی در بازار نفت، همواره مسیرهایی را برای نفت با کیفیت ایران باز می کند.

در ابزار تعرفه ای که می توان از آن به عنوان یک مسیر جدید تحریمی علیه ایران نام برد، اگرچه ممکن است برخی دولت ها در خرید نفت ایران، همچون تصمیمی که هند در سال ۲۰۱۹ گرفت و از زمره خریداران بزرگ نفتی ایران خارج شد، چنین

به دلیل بزرگی و پیچیدگی های ذاتی بازار

نفت ابزار تعرفه ای ترامپ هم نمی تواند به توقف صادرات نفت ایران بینجامد.

جمعه شب، ترامپ، رئیس جمهور آمریکا، فرمان اجرایی تعرفه ۲۵ درصدی را بر واردات کالاها و خدمات از کشورهایی که با ایران مرادوه تجاری خواهند داشت، امضا کرد،

در واقع، این اقدام ترامپ، تلاشی جدید برای تمرکز فشار حداکثری بر اقتصاد ایران است تا منابع درآمدی کشور را به خصوص در بخش فروش نفت و محصولات پتروشیمی و نفتی تحت تأثیر قرار دهد. "صفر شدن" فروش نفت ایران در دستور کار خود قرار داد و هر آنچه توانست در قالب تحریم های تجاری علیه ایران به امضا و اجرا رساند تا جلوی صادرات نفت ایران را بگیرد؛ اما در عمل در تحقق رؤیای خود برای "صفر شدن" صادرات نفت ایران

شکست خورد.

ایران همواره راه هایی شناخته نشده را برای تداوم تجارت نفتی خود یافته و حتی در اوج تحریم های

ظالمانه نیز در زمینه صادرات نفت، رکورد شکنی هایی

داشته است.

در فروردین ۱۴۰۴، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران

از افزایش ۷ درصدی تولید نفت ایران خبر داد.

ژوئن ۲۰۲۵ (مرداد ۱۴۰۴) بر اساس داده های مؤسسه

ورنکسا، میانگین صادرات نفت خام ایران به ۱،۸

میلیون بشکه در روز رسید؛ این رقم بالاترین سطح

ثبت شده در صادرات نفت کشور در دهه اخیر بود

و در شهریور ۱۴۰۴، رکوردی تازه در تولید نفت خام

به ثبت رسید و تولید کشور به بالاترین سطح خود

در هفت و نیم سال اخیر رسید، این ها در شرایطی

رخ داد که ترامپ در دور دوم ریاست جمهوری خود،

هر آنچه را امکان تحریم و سنگ اندازی بر سر راه

صادرات نفت ایران داشت، اعمال کرد و حتی به

شناسایی و تحریم اشخاص پرداخت.

فناورانه و اقتصادی تبدیل شود، تعداد زیادی واحد کوچک و ضعیف ایجاد شده که نتیجه آن، ناکارآمدی فعلی است.

انحصار صنعت یا رقابت بازار؟

این کارشناس صنعت خودرو افزود: برخلاف تصور رایج، خودروسازی لزوماً باید انحصاری باشد؛ مانند کره جنوبی که عملاً یک خودرو ساز بزرگ، یعنی هیوندای، دارد. آنچه باید رقابتی باشد، بازار است. متأسفانه این دو مفهوم همیشه به اشتباه بهانه‌ای برای صدور مجوزهای بی پشتوانه و سیاست‌های غلط شده است. کاکایی خاطرنشان کرد: در گذشته واردکنندگان معتبری وجود داشتند که به مردم خدمات می دادند، اما به بهانه کنترل ارز، ناگهان کنار گذاشته شدند. امروز ده‌ها شرکت واردکننده به صورت قارچ گونه شکل گرفته‌اند که خدمات مناسبی هم ارائه نمی دهند.

وی تأکید کرد: مشکل اصلی، انحصار نیست؛ بلکه سیاست‌های غلط دولت‌ها و مسئولیت ناپذیری سیاست‌گذاران است. ساماندهی صنعت خودرو سال‌ها در مجلس مطرح بود و خروجی مؤثری نداشت و ممنوعیت واردات به خاطر کنترل ارز بود، نه حمایت از خودرو ساز، اما نتیجه اش شکل گیری ده‌ها شرکت ناکارآمد شد.

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: به همین دلیل است که مردم احساس رقابت در بازار را نمی کنند. اما واقعیت این است که هر زمان مشکلی ایجاد می‌شود یک «مافیا» یا «دشمن» معرفی می‌شود. در حالی که سؤال ساده این است که وقتی نرخ دلار یک شبه از کانال ۷۰ هزار تومان به کانال بالای ۱۲۰ هزار تومان می‌رسد، مقصر کیست؟ بنابراین: بازار باید رقابتی باشد و صنعت می‌تواند انحصاری باشد، به شرط آن‌که انحصار با تدبیر همراه شود. هر صنعتی که رقابت در بازار آن از بین برود، محکوم به شکست است و تجربه جهانی نیز نشان می‌دهد که تجاری سازی در مقیاس اقتصادی بسیار دشوار است و تنها چرخه گروه صنعتی بزرگ می‌توانند در این حوزه موفق باشند.

تحریم‌ها و هزینه‌های پنهان تولید خودرو

کاکایی گفت: مشکلات فعلی صنعت خودرو، نتیجه زنجیره‌ای از سیاست‌های نادرست، تحریم‌ها، هزینه‌های بالای تولید، هزینه دور زدن تحریم‌ها، ساختارهای ناکارآمد و نبود شفافیت است و حتی در صورت افزایش رقابت، به دلیل تحریم‌ها، هزینه‌ها به‌طور کامل کاهش نخواهد یافت؛ بنابراین راه‌حل باید منسجم، واقع بینانه و سازگار با شرایط اقتصادی کشور باشد.

وی در پایان تأکید کرد: مشکلات امروز صنعت خودرو و اقتصاد کشور، حاصل ده‌ها سیاست‌گذاری نادرست و پیچولییستی است؛ سیاست‌هایی که به‌جای پاسخگویی واقعی به مردم، صرفاً با ادبیات جدید، همان حرف‌های قدیمی را تکرار می‌کنند.



دولت مقصر گرانی خودرو است

خریداری می‌کنند. آیا امکان رقابت یا خرید از جای دیگر وجود دارد؟ خبر؛ وقتی مواد اولیه یا قیمت‌های جهانی یا قیمت‌های مبتنی بر بورس‌های بین‌المللی عرضه می‌شود، طبیعی است که هزینه تمام‌شده بالا برود. کاکایی ادامه داد: اگر بخواهیم صرفاً با احساسات جلو برویم، به نتیجه نمی‌رسیم. مانیا زنده‌را حل عقلائی به این معنا که با امکانات و واقعیت‌های موجود کشور هم‌خوانی داشته باشد، هستیم.

وی افزود: در چنین شرایطی چه کاری می‌توان انجام داد؟ حال اگر یک شرکت داخلی، به‌جای ۸۰ درصد، قیمت محصولاتش را ۴۰ تا ۴۰ درصد افزایش دهد، یا یک واردکننده به محض افزایش نرخ دلار، قیمت‌هایش را بالا ببرد، این موضوع قابل درک است. به جایی رسیدیم که بیش از ۸۰ خودرو ساز سواری (کوچک و بزرگ) و بیش از ۵۰ خودرو ساز تجاری در کشور وجود دارد و تعداد شرکت‌های فعال به بالای ۱۹۰ مورد رسیده است؛ در حالی که حتی شرکت‌های اصلی هم دیگران کمپانی‌های بزرگ سابق نیستند و به‌جای آن‌که خودرو سازان بزرگ داخلی به یک بنگاه قدرتمند

فراهم می‌کند یا خیر؟ و هم‌زمان، بحث انحصار، آزادسازی واردات، نقش دولت در تنظیم بازار و حدود مسئولیت تولیدکنندگان، به موضوعاتی جدی و چالش برانگیز تبدیل شده است. در این رابطه امیر حسن کاکایی - کارشناس صنعت خودرو - در گفت‌وگو با ایسنا، معتقد است: در شرایط فعلی، خودرو ساز نقش اصلی در این ماجرا ندارد؛ چراکه دولت به دلایل متعدد (اقتصادی) تصمیم گرفت یک شبه نرخ دلار مربوط به صنایع را از کانال ۷۰ هزار تومان به حدود ۱۲۵ تا ۱۳۰ هزار تومان افزایش دهد؛ یعنی چیزی در حدود ۸۰ درصد افزایش قیمت که به معنای کاهش ارزش ریال است.

وی افزود: در چنین شرایطی چه کاری می‌توان انجام داد؟ حال اگر یک شرکت داخلی، به‌جای ۸۰ درصد، قیمت محصولاتش را ۴۰ تا ۴۰ درصد افزایش دهد، یا یک واردکننده به محض افزایش نرخ دلار، قیمت‌هایش را بالا ببرد، این موضوع قابل درک است. به نظر اعدادی که اعلام شده، به دور از منطق اقتصادی نباشد.

وقتی مواد اولیه با قیمت جهانی عرضه می‌شود

این کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به این سوال که از یک طرف، برای صنعت خودرو یک بازار انحصاری ایجاد شده و از سوی دیگر، خودرو سازان نیز معترض‌اند که قیمت‌ها به‌روز نمی‌شود و طی دو تا سه دهه گذشته، صنعت خودروسازی کشور از مزیت و سیاست‌های اقتصادی دولت‌ها، یعنی انحصار در بازار خودرو، بیشترین استفاده برآورده است، گفت: وقتی ورق فولاد را با قیمت از آزاد از فولادی‌ها

گزارش

در شرایطی که قیمت خودرو مدام در حال افزایش است؛ یک کارشناس صنعت خودرو معتقد است که تمرکز بر مقصر سازی ساده‌انگارانه، مسئله را حل نمی‌کند. آنچه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، نتیجه سال‌ها سیاست‌گذاری نادرست، نوسانات ارزی و فقدان رقابت مؤثر است و صنعت خودرو ایران با وجود تعدد خودروسازان و واردکنندگان، نه تنها رقابتی نیست، بلکه با افزایش هزینه‌ها و ناکارآمدی عمیق‌تری مواجه است.

به گزارش ایسنا، صنعت خودرو در ایران به نقطه‌ای رسیده که دیگر نمی‌توان وضعیت آن را صرفاً با مقصر دانستن یک بازیگر توضیح داد. آنچه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، حاصل برهم خوردن هم‌زمان چند مؤلفه کلیدی یعنی سیاست‌های ارزی ناپایدار، تصمیمات مقطعی دولت‌ها، محدودیت‌های ساختاری در تامین مواد اولیه و شکل‌گیری بازاری که رقابت واقعی در آن تضعیف شده است و در کنار آن افزایش قیمت‌ها، بیش از آن‌که نتیجه اراده مستقیم خودروساز یا واردکننده باشد، بازتاب شرایط کلان اقتصادی و چارچوب‌های سیاست‌گذاری است که طی سال‌ها شکل گرفته‌اند.

در چنین فضایی، پرسش اصلی این نیست که قیمت‌ها چرا مدام افزایشی است؛ بلکه این است که آیا ساختار فعلی بازار خودرو امکان انتخاب آزادانه، قیمت‌گذاری منصفانه و پاسخ‌گویی مؤثر را

بازار روغن موتور زیر فشار گرانی؛ سرویس‌های ساده خودرو میلیونی شد

افزایش هم‌زمان قیمت و اختلال در عرضه، بازار روغن موتور را با شوک روبه‌رو کرد؛ جایی که هزینه تعویض روغن خودروهای پرتیراژ ظرف چند ماه میلیونی شده و مصرف‌کننده، بار اصلی گرانی را به دوش می‌کشد.

بیش از یک ماه است که بازار لوازم یدکی خودرو به‌ویژه روغن موتور با چالش کمبود گرانی مواجه شده است؛ یازدهی میدانی خبرنگار مهر از مراکز تعویض روغن خودرو و فروشگاه‌های عرضه روغن موتور در مناطقی همچون محله بهارستان، خیابان ملت (چراغ برق)، خیابان اکباتان و محله‌های هم‌جوار نشان می‌دهد بازار این کالای مصرفی، در هفته‌های اخیر با ترکیبی از افزایش قیمت، کاهش عرضه و سردرگمی مصرف‌کننده مواجه شده است؛ وضعیتی که فعالان صنفی آن را به عنوان «شوک قیمتی بی سابقه» یاد می‌کنند.

در مراکز تعویض روغن، اولین چیزی که جلب توجه می‌کند، کاهش رفت و آمد مشتریان است. فروشندگانی که می‌گویند تا همین چند ماه پیش، صف تعویض روغن شکل می‌گرفت، حالا افت محسوس تقاضا خبر می‌دهند. یکی از فعالان این صنف در خیابان ملت می‌گوید: «مردم وقتی قیمت را می‌شنوند، با سرویس را عقب می‌اندازند یا فقط حداقل‌ها را انجام می‌دهند.»

یکی دیگر از فروشندگان نیز از جهش شدید قیمت‌ها خبر می‌دهد و می‌گوید: «قیمت محصولات یکی از شرکت‌های تولیدکننده روغن موتور فقط در دی ماه حدود ۴۰ درصد افزایش داشته است که این فقط مربوط به سهمیه‌های دولتی است.»

ریشه‌یابی نوسانات؛ وابستگی به ارز و آمار تولید

وضعیت بازار روغن موتور و روانکارها مشابه لوازم یدکی است؛ بخش قابل توجهی از مواد پایه، افزودنی‌ها و ترکیبات شیمیایی مورد استفاده در تولید روغن موتور، وارداتی است و به طور مستقیم از نرخ ارز تأثیر می‌پذیرد. به همین دلیل، تغییرات نرخ ارز به سرعت در قیمت نهایی این محصولات منعکس می‌شود. از سوی دیگر، در بخش لوازم یدکی نیز آمار ثبت شده نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۴ تولید لوازم یدکی خودرو در ایران حدود ۲۵۰ هزار تن بوده که ۷۰ درصد نیاز داخلی را پوشش می‌دهد؛ واردات به طور عمده از چین و ترکیه و حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تن است و مصرف کل با توجه به ناوگان ۲۵ میلیونی خودرو، سالانه ۵۰۰ هزار تن برآورد شده است. آمارها نشان می‌دهد روند تولید در کشور صعودی اما وابسته به واردات مواد اولیه است درحالی‌که مصرف فصلی و فرسودگی ناوگان با افزایش فشار وارد کرده است. تولید داخلی در نیمه نخست ۱۴۰۴ نیز بیش از ۱۷۵ هزار تن گزارش شده که شامل قطعات برقی، لاستیک و روغن بوده است.

در این میان، گفته‌های فعالان بازار حکایت از آن دارد که جهش ۳۰ تا ۴۰ درصدی قیمت روغن موتور، هم‌زمان با کاهش موجودی و کندی روند عرضه اتفاق افتاده است؛ شرایطی که باعث شده برخی برند‌ها برای پرتقاضا یا به‌سختی در برابر پیاپی شوند یا با نرخ‌هایی بالاتر از قیمت‌های اعلامی به فروش برسند. نتیجه این وضعیت، شکل‌گیری فضایی ملتهد در بازار و تضعیف



کاهش شدید جوجه‌ریزی زنگ خطری برای بازار شب عید و ماه رمضان است

عضو کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس شورای اسلامی با هشدار نسبت به کاهش چشمگیر جوجه‌ریزی در کشور، ضعف نظارت بر تعهدات واردکنندگان نهاده‌های دامی و افزایش هزینه‌های تولید را از مهم‌ترین عوامل نگرانی در بازار مرغ و گوشت قرمز، به‌ویژه در آستانه شب عید و ماه مبارک رمضان دانست.

عباس بیگدلی، عضو کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس شورای اسلامی، با اشاره به وضعیت بازار گوشت مرغ و گوشت قرمز گفت: آنچه نگرانی‌ها را به‌ویژه برای شب عید و ماه مبارک رمضان افزایش می‌دهد، کاهش شدید حجم جوجه‌ریزی‌ها است که دلیل عمده آن به مشکل تأمین نهاده‌های مورد نیاز باز می‌گردد.

نماینده مردم تاکستان در مجلس افزود: آنچه امروز مشاهده می‌شود، نبود نظارت مؤثر بر تعهدات قبلی واردکنندگان نهاده‌های دامی است؛ واردکنندگان متعهد شده بودند نهاده‌ها را با قیمت توافقی در اختیار تولیدکنندگان قرار دهند، اما در عمل چنین اتفاقی رخ نداده است.

عضو کمیسیون کشاورزی مجلس ادامه داد: افزایش قیمت نهاده‌های دامی باعث کاهش جدی فراوانی جوجه‌ریزی شده و این مسئله آسیب بزرگی به بازار، به‌ویژه برای مصرف‌کنندگان وارد می‌کند. از سوی دیگر، مرغداران به دلیل افزایش قیمت نهاده‌ها توان تأمین حجم مورد نیاز خود را ندارند و نیاز آن‌ها به سرمایه در گردش نسبت به گذشته حدود چهار برابر شده که این موضوع فشار سنگینی را به تولیدکننده وارد کرده است. بیگدلی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به وضعیت بازار گوشت قرمز تصریح کرد: قیمت تمام‌شده گوشت قرمز در بازار، برخلاف نرخ‌های اعلامی از سوی کارشناسان، به حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار تومان رسیده است، در حالی که این سود به جیب تولیدکنندگان نمی‌رود و دلال‌ها هستند که بازار و قیمت را مدیریت می‌کنند؛ موضوعی که موجب نگرانی تولیدکنندگان شده و انگیزه را دمه تولید را از بین می‌برد.

نماینده مردم تاکستان تأکید کرد: مسئولان باید در این حوزه دقت نظر بیشتری داشته باشند، چراکه تداوم این شرایط، فضای انگیزشی تولید را از بین می‌برد.

وی در پایان خاطرنشان کرد: وزارت جهاد کشاورزی باید به‌صورت جدی در مدیریت توزیع نهاده‌ها و تأمین ذخایر کالاهای اساسی برای جبران کسری‌های احتمالی ورود کند و منافع تولیدکننده و مصرف‌کننده را هم‌زمان مدنظر قرار دهد، چراکه فشار به تولیدکننده در بلندمدت آثار منفی خود را بر مصرف‌کنندگان نشان خواهد داد.



استثمار نوین کارگران در پیچ‌وخم بروکراسی؛ طرح ساماندهی در بین بست

مشاور کانون عالی کارگران، تعارض منافع و حضور دلالان را عامل اصلی توقف طرح ساماندهی و تصویب حقوق کارگران دانست. سید سعید فتاحی، مشاور کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران با انتقاد شدید از بی‌اثرکلیفی طرح ساماندهی نیروهای شرکتی، حضور دلالان نیروی انسانی و تعارض منافع در بدنه دولت را سد اصلی اجرای این قانون دانست و بر ضرورت قطع دست استثمارگران از سفره کارگران تأکید کرد.

وی با اشاره به وعده‌های محقق نشده در خصوص حذف پیمانکاران اظهار داشت: طرح تبدیل وضعیت کارگران تাকون چیزی جز یک وعده توخالی نبوده است؛ چراکه دولت خود به عنوان بزرگ‌ترین کارفرما، تمایلی به اجرای این مصوبه ندارد. وی گفت: حضور دلالان به عنوان پیمانکاران بزرگ در صنایع استراتژیک، مانعی جدی بر سر راه برچیده شدن این استثمار صنعتی است. کارگاری هستند که با بیش از ۲۵ سال سابقه کار تحت نظر این پیمانکاران در آستانه بازنشستگی قرار دارند، اما همچنان صدای دهل این طرح فقط از دور برای آن‌ها خوش است.

مشاور کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران افزود: این طرح مانند توپ فوتبال میان مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس و دولت در حال رفت و آمد است؛ در حالی که کمیسیون اجتماعی مجلس پیش‌تر از اجرایی شدن آن در دی‌ماه ۱۴۰۳ خبر داده بود، اما با گذشته یک سال، همچنان شاهد همان وضعیت سابق هستیم و بیم آن می‌رود که حتی فرزندان این کارگران نیز حذف واسطه‌ها را به چشم ببینند.

فتاحی با تحلیل کارشناسی مزایای این طرح تصریح کرد: اجرای این مصوبه حتی از دید اردا غیرمتخصص نیز دارای منافع بسیاری است که مهم‌ترین آن‌ها افزایش بهره‌وری و ایجاد انگیزه در بدنه دولت و کارفرمایان دولتی است. با حذف واسطه‌ها، مبالغی که اکنون به جیب دلالان سرزیر می‌شود، مستقیماً به سفره کارگران بازگشته و امنیت شغلی آن‌ها را تضمین می‌کند. وی در ادامه پنج محور کلیدی تأثیر مثبت حذف پیمانکاران را برشمرد و گفت: «افزایش امنیت شغلی»، «رعایت دقیق حقوق و مزایای قانونی»، «کاهش هزینه‌های اضافی مدیریت قراردادها»، «بهبود کیفیت کار به دلیل آشنایی کارکنان با فرهنگ سازمانی» و «تقویت روحیه تیمی و حس تعلق» از دستاوردهای مستقیم استخدام مستقیم است.

فتاحی خاطرنشان کرد: با وجود تلاش‌های کمیسیون اجتماعی مجلس، به نظرمی‌رسد این طرح بزرگ در حال حرکت به سمت پایگانی است. کارگران همچنان چشم‌انتظار دولتی هستند که شجاعت قطع دست استثمارگران را داشته باشد تا آن‌ها بتوانند فارغ از نگرانی اخراج‌های بی دلیل، مستقیماً با نهاد و شرکت محل خدمت خود قرارداد ببندند.

هشدار درباره نبود نظارت بر قراردادهای فروش خودرو

یک مقام مسئول گفت: وقتی خودرو ساز در تیرماه خودرو را ۶۰۰ میلیون تومان ثبت‌نام می‌کند و در موعد تحویل، قیمت را به ۹۰۰ میلیون تومان افزایش می‌دهد، خلأهای قانونی در صنعت خودرو را نشان می‌دهد. سالاری معاون مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف‌کننده در مصاحبه رادیویی با انتقاد از رویه برخی خودرو سازان در تغییر یک‌باره قیمت‌ها پس از ماه‌ها انتظار خریداران، اظهار کرد: این اتفاق به راحتی رخ می‌دهد و کسی هم به خودرو ساز تذکر نمی‌دهد که این کار غیرمنطقی است.

وی در ادامه با مقایسه صنعت خودرو با سایر بخش‌های تولیدی، به موضوع حذف ارز ترجیحی اشاره کرد و گفت: بعد از افزایش قیمت مواد اولیه تولید خودرو که به دنبال حذف ارز ترجیحی به درستی اتفاق افتاد، دولت چهاردهم اگر بتواند همین یک تصمیم را به درستی اجرایی کند و روی حرفش ایستد، در تاریخ به عنوان بهترین عملکرد این دولت در حوزه ارزی ثبت خواهد شد.

این کارشناس اقتصادی با بیان اینکه کیفیت خودروهای داخلی و انتقادات مطرح شده مبنی بر اینکه خودرو به «اره مرگ» تبدیل شده است، موضوعی جدا از بحث قیمت‌گذاری مواد اولیه است، افزود: ما توانستیم قیمت مواد اولیه را ثابت نگه داریم یا مشمول افزایش کنیم، یعنی است که باید جدا از کیفیت خودرو بررسی شود. افزایش قیمت مواد اولیه خودرو اتفاق افتاده است و نمی‌توان آن را انکار کرد.

وی در پاسخ به این سوال که چرا در صنایع دیگر مانند فولاد چنین نوسانات قیمتی عجیبی در زمان تحویل دیده نمی‌شود، توضیح داد: مواد اولیه تشکیل‌دهنده فولاد از نظر رزبری به اندازه خودرو نیستند. ضمن اینکه آن‌ها در بورس کالا عرضه می‌شوند و بورس کالا تابع شرایط خاصی است که اصلاً قابل مقایسه با خودرو نیست. ما نمی‌توانیم بازار خودرو را در کنار بازار فولاد ببینیم.

این کارشناس با تأکید بر اینکه تفاوت‌های ساختاری بین بازار خودرو و بورس کالا وجود دارد، خاطرنشان کرد: در بورس کالا خرید و فروش بر اساس شرایط خاصی انجام می‌شود که شفافیت بیشتری دارد، اما در صنعت خودرو، تصمیم‌گیری‌ها اغلب متمرکز است و همین یک تصمیم‌گیرنده می‌تواند سرنوشت بازار را تعیین کند. وقتی یک کوئیم ۲۰ سازمان در یک موضوع دخیل هستند، یعنی سهم هر کدام ۵ درصد است و این ۵ درصد تأثیرگذاری چندانی ندارد، اما در صنعت خودرو تصمیمات متمرکز است.

سالاری در پایان با بیان اینکه باید نظارت دقیق‌تری بر قراردادهای فروش خودرو اعمال شود تا حقوق خریداران ضایع نشود، تأکید کرد: تغییر قیمت یک خودرو از ۶۰۰ میلیون به ۹۰۰ میلیون تومان در فاصله ثبت‌نام تا تحویل، توجیه اقتصادی ندارد و باید مکانیسمی برای جلوگیری از این اقدامات اتخاذ شود.



درج‌شده روی کالا تغییری نکرده و همچنان رقم ۹۴۰ هزار تومان روی بسته‌بندی دیده می‌شود، اما همان محصول در عمل با نرخ‌هایی بین یک میلیون و ۲۰۰ تا یک میلیون و ۶۰۰ هزار تومان به مشتری فروخته می‌شود؛ اختلافی که پرسش‌هایی جدی درباره نظارت و شفافیت بازار ایجاد کرده است. در چنین فضایی، اینکه کدام شرکت یا شبکه توزیع مسئول عرضه است، برای مصرف‌کننده تفاوت چندانی ندارد؛ آنچه درنهایت رخ می‌دهد، تحمیل مستقیم افزایش قیمت به خریدار نهایی است؛ موضوعی که به گفته فعالان صنفی، امروز به محدوده سه میلیون تومان نزدیک شده است. در خودروهای چینی و مونتاژی هم، یک سرویس معمولی که حدود یک تا یک میلیون و ۸۰۰ هزار تومان تمام می‌شد، حالا به بالای سه میلیون تومان رسیده و ارقامی همچون ۳ میلیون و ۳۰۰ تا ۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان به چشم می‌خورد.

در این میان، نرخ سرویس خودروهای پرتیراژ بیش از همه جلب توجه می‌کند. بررسی‌ها حاکی از آن است که سرویس پراید که در موج قبلی گرانی با رقمی در محدوده ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومان انجام می‌شد، اکنون در اغلب واحدهای تعویض روغن از مرز یک میلیون تومان گذشته و حتی در برخی مراکز ارقامی در محدوده یک میلیون و ۲۰۰ تا یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان نیز مشاهده می‌شود.

هم‌زمان با افزایش هزینه خدمات، نحوه عرضه روغن موتور نیز با ابهام و نوسان قیمتی همراه شده است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد برخی روغن‌ها با نرخ‌هایی فراتر از قیمت درج‌شده روی بسته‌بندی به فروش می‌رسند. روغنی که تا همین مدت قبل با حدود ۹۴۰ هزار تومان تعویض می‌شد، اکنون در بسیاری از مراکز با رقمی بیش از یک میلیون تومان عرضه می‌شود. نکته قابل توجه آن است که در مواردی، قیمت مصرف‌کننده به‌طور ناگهانی افزایش یافته و مشتریان را متعجب و نگران می‌کند.



مردم در انتظار بازگشایی سامانه ثبت نام نهضت ملی

نماینده مردم بندر ماهشهر و امید به در مجلس با انتقاد از وضعیت بازار مسکن در حوزه انتخابیه خود گفت: با وجود واگذاری زمین به واجدان شرایط، به دلیل توقف روند های اجرایی و مسدود بودن سامانه ثبت نام، عملاً تولید مسکن در منطقه متوقف شده و وزارت راه هنوز اقدام مؤثری را آغاز نکرده است.

حیات مقدم با اشاره به وضعیت بازار مسکن در حوزه انتخابیه خود در بندر ماهشهر، امیدیه، هندیجان و بخش جولکی گفت: در حال حاضر وضعیت تولید مسکن در منطقه عملاً صفر است و هیچ پروژه فعالی در این بخش در حال اجرا نیست. هرچند زمین به واجدان شرایط طرح نهضت ملی مسکن و جوانی جمعیت واگذار شده، اما سامانه ثبت نام متقاضیان مسکن ملی و جوانی جمعیت همچنان مسدود است.

وی افزود: مسئولان مربوطه وعده داده اند که این سامانه بازگشایی شود، اما تا این لحظه اقدامی عملی در این زمینه صورت نگرفته و متقاضیان همچنان در بلا تکلیفی به سر می برند.

نماینده مردم بندر ماهشهر و امید به در مجلس تصریح کرد: در حال حاضر ساخت مسکن حتی به مرحله تسهیلات بانکی هم نرسیده است، چراکه اساساً اقدامات اولیه از سوی وزارت راه و شهرسازی آغاز نشده تا کار به مرحله ورود بانک ها برسد. متأسفانه وزارت راه در این زمینه اقدام لازم را انجام نداده است. حیات مقدم همچنین با اشاره به وعده سفرو زیر راه و شهرسازی به ماهشهر برای افتتاح یک پروژه در ایام دهه فجر گفت: قرار بود خانم وزیر در این ایام به ماهشهر سفر کنند که هنوز این اقدام انجام نشده و امیدواریم این سفر هرچه زودتر انجام شود و به مشکلات حوزه مسکن منطقه توجه جدی صورت گیرد.



شرکتی سازی نیروی کار؛ نیازمند بازنگری و نظارت جدی

فعال کاری خوستار اصلاح سازوکار شرکتی سازی و تضمین امنیت شغلی کارگران شد.

سمیه گلپور، فعال کاری و رئیس کانون عالی انجمن های صنفی کارگران ایران در گفت وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم درباره شرکتی سازی نیروی کار خط تولید خاموش فقر و بی اعتمادی گفت: شرکتی سازی نیروی کار در ایران، دیگر یک شیوهٔ استخدامی موقت یا راه حل اداری نیست؛ و به خط تولید خاموش فقر و بی اعتمادی تبدیل شده است، مدلی که در آن، نیروی کار ثابت می ماند اما حقوقش متغیر است، مسئولیت ها پابرجاست اما امنیت شغلی حذف می شود، و قانون وجود دارد، اما در لایه های پیمانکاری، عملاً از کار می افتد.

وی گفت: حاصل این چرخه، نه فقط کوچک شدن سفرهٔ کارگران، بلکه فرسایش اعتماد اجتماعی و تضعیف سرمایه ای است که هر جامعه ای در روزهای سخت، ناگزیر به تکیه بر آن است. تجربهٔ زیستهٔ کارگران در این سال ها جدید، اغلب با اضطراب مداوم گره خورده است. کاری که سال هاست در یک واحد تولیدی یا خدماتی مشخص کار می کند، اما هویت حقوقی اش هر سال یا هر فصل بین چند شرکت واسطه در گردش است، خوب می داند که ثبات او یک توهم است.

گلپور افزود: حقوق و مزایا همیشه وابسته به مذاکراتی است که کارفرما (شرکت واسطه) با نهاد بالادستی دارد؛ میزانی که پایین تر از استانداردها توافق شده یا مطابق با فشار روز بازار تنظیم می شود. این کار گر صبح زود سر خط تولید حاضرمی شود، همان کار سنگین و تعهدآور روزهای استخدام مستقیم را انجام می دهد، اما در مقابل، بیمه اش ناقص است، حق اضافه کاری یا پاداش های پایان سالش به راحتی قابل حذف یا تعدیل است، و مهم تر از همه، دیگر نهادهای نیست که مستقیماً پاسخگوی حفظ شغل او باشد. این فعال کاری بیان کرد: تمامی به شرایط، اغلب با تهدید به فسخ قرارداد موقت یا عدم تمدید آن پاسخ داده می شود؛ ترسی که در نهایت به سکوت اجباری و پذیرش ناعادلانه شرایط می انجامد. در چنین ساختاری، دولت و نهادهای نظارتی باید نقش اصلی خود را در تنظیم گری و تضمین اجرای عدالت ایفا کنند، مسئلهٔ شرکت سازی نیروی کار، نیازمند بازتعریف شفافیت در قراردادها و مسئولیت پذیری نهادی در تمامی سطوح است.

لازم است مکانیسم هایی تعریف شود که در آن، شرکت مادر (بهره بردار اصلی) نتواند با پنهان شدن پشت لایه های پیمانکاری، از تعهدات قانونی و اجتماعی خود شانه خالی کند. تضمین امنیت شغلی و ثبات معیشتی، زیربنای تولید پایدار و افزایش بهره وری در بلندمدت است. پیامدهای این شیوه استخدامی فراتر از دایرهٔ کارگاه ها و محیط های کار است؛ این مدل، مستقیماً بر ساختار اجتماعی و شهری تأثیر می گذارد.

وی اضافه کرد: وقتی بخشی از جمعیت مولد جامعه، به دلیل نبود امنیت

شغلی، نتواند برای آیندهٔ خود برنامه ریزی کند، این عدم اطمینان به حوزه های

دیگر زندگی سرایت می کند. کاهش قدرت خرید در طبقات کاری، بر

رکود اقتصادی تأثیر مستقیم می گذارد و نوسانات معیشتی، فشار مضاعفی

بر خانواده ها و ساختار شهری وارد می آورد؛ از جمله افزایش ناآرامی های

اجتماعی ناشی از فقر درجی. گلپور بیان کرد: تمرکز بر حفظ کرامت و ثبات

شغلی نیروهای کار، نه یک امتیاز سیاسی، بلکه یک ضرورت حیاتی برای

سلامت اجتماعی و اقتصادی کشور است. تضمین اجرای دقیق قوانین کار،

شفاف سازی روابط میان کارگر و نهادهای واسطه، و الزام ذی نفعان اصلی

به پاسخگویی، تنها راهکار برای جلوگیری از تبدیل شدن فقر و بی اعتمادی

به یک جریان دائمی در بدنه جامعه است.

■ دوشنبه ۲۰ بهمن ۱۴۰۴

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور

■ چاپخانه: نگار نقش

■ کد پستی: ۱۴۱۹۹۷۳۱۶۸

■ آدرس: خیابان آزادی – چهارراه فرصت – پلاک ۹۸ – طبقه ۶

■ ۲۰۲۶ February ۹

■ سال دوم

■ شماره ۳۹۴

■ روابط عمومی: ۰۹۲۱۳۹۰۵۹۶

■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲

■ وبسایت: www.charsoogh.com



تأمین سوخت زمستانی زیر ذره بین؛

آیا ناترازی انرژی مهار می شود؟

گزارش

اسمی» در وضعیت قابل قبولی قرار دارد، اما شکنندگی تراز انرژی

در شرایط اوج مصرف، همچنان زنگ خطری جدی برای زمستان

پیش رو محسوب می شود.

فریدون برقی کارشناس انرژی با اشاره به مصرف سینوسی سوخت گاز در فصل سرد سال، تأمین پایدار سوخت را یکی از مهم ترین چالش های حکمرانی انرژی در ایران دانسته و می گوید: برخلاف تصور عمومی، مسئله اصلی کشور کمبود منابع گاز یا فرآورده نیست، بلکه ناترازی مزمن میان تولید، ذخیره سازی و الگوی مصرف است که هر زمستان خود را به صورت بحران نشان می دهد.

این کارشناس اقتصاد انرژی با تأکید بر وضعیت ذخایر موجود در کشور اضافه می کند: در حال حاضر از نظر تولید گاز، ایران در شرایط بدی قرار ندارد و حتی در برخی روزها تولید به بیش از یک میلیارد مترمکعب می رسد، اما مشکل اینجاست که ظرفیت ذخیره سازی گاز متناسب با مصرف زمستانی توسعه پیدا نکرده است. در بسیاری از کشورهای دارای اقلیم سرد، تا ۱۵ تا ۲۰ درصد مصرف سالانه از محل ذخایر زیرزمینی تأمین می شود، در حالی که این سهم در ایران بسیار پایین تر است. برقی در ادامه به نقش سوخت مایع اشاره کرد و تصریح می کند: بر بیودن مخازن نفت گاز و نفت کوره نیروگاهی یک کمتر کوتاه مدت است، اما نباید فراموش کنیم که استفاده گسترده از این سوخت ها هزینه اقتصادی و زیست محیطی بالایی دارد و نمی تواند جایگزین پایدار گاز باشد.

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها، مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد. طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰ هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی، بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،

مستقیماً به خاموشی یا افت پایداری شبکه برق منجر خواهد شد.

طی سال های اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاهی کشور از مرز ۹۰

هزار مگاوات عبور کرده است، اما مسئله اصلی نه ظرفیت اسمی،

بلکه «دسترسی عملی به سوخت» و «راندنمان تولید» است. بخش

قابل توجهی از نیروگاه های حرارتی کشور همچنان راندمانی کمتر

از متوسط جهانی دارند و این بدان معناست که برای تولید هر

کیلووات ساعت برق، گاز یا سوخت مایع بیشتری مصرف می شود که

شرایط گاز، نیروگاه ها به ناچار به سمت مصرف نفت گاز یا نفت

کوره سوق داده می شوند. هرچند مسئولان صنعت برق از آمادگی

نسبی نیروگاه های برای استفاده از سوخت دوم خبر می دهند، اما

تجربه نشان داده است که حمل به موقع سوخت، آماده به کاری

نیروگاه ها در خط مقدم، تاب آوری تولید برق و دسترسی به سوخت

نیروگاه های برق، نقطه اتصال حیاتی میان گاز، سوخت مایع و پایداری

زندگی روزمره شهروندان هستند. در زمستان، این نقش حیاتی

دوچندان می شود؛ چراکه هر اختلال در تأمین سوخت نیروگاه ها،