

## اخبار کوتاه

### آزادسازی ۱۰ میلیون بشکه نفت از ذخایر استراتژیک آمریکا

وزارت انرژی آمریکا تصمیم دارد قبل از اجرایی شدن ممنوعیت واردات نفت روسیه توسط اتحادیه اروپا در ماه دسامبر، ۱۰ میلیون بشکه نفت خام کم سولفور از ذخایر استراتژیک خود برداشت کند. به گزارش بلومبرگ، وزارت انرژی آمریکا قبل از اجرایی شدن ممنوعیت واردات نفت روسیه توسط اتحادیه اروپا در ماه دسامبر تصمیم به آزادسازی نفت از ذخایر استراتژیک خود گرفته‌است. وزارت انرژی آمریکا پیشنهاد برداشت ۱۰ میلیون بشکه نفت خام کم سولفور برای عرضه در ماه نوامبر را از ذخایر استراتژیک نگراس و لوئیزیانا داده‌است. این خبر باعث کاهش نسبی قیمت نفت آمریکا در روز دوشنبه شد. این پیشنهاد دولت آمریکا در شرایطی ارائه شده که شاخص جهانی نفت به سطح قبل از حمله روسیه به اوکراین بازگشته و سرمایه‌گذاران نگران رکود اقتصاد دنیا هستند. پایین آمدن قیمت نفت قیمت بنزین در پمپ‌بنزین‌های آمریکا را پایین آورده‌است که خبری خوش برای دولت باینر در آستانه انتخابات میان دوره در نوامبر است. زمان‌بندی این تصمیم هم قابل توجه است.

### تصمیم امارات برای افزایش ظرفیت تولید نفت

شرکت نفت ملی ابوظبی اعلام کرد قصد دارد تا ۲۵۰۲۵ به ظرفیت تولید ۵ میلیون بشکه در روز نفت برسد، یعنی ۵ سال زودتر از زمانی که قبلا برای رسیدن به این سطح تولید اعلام شده بود. به گزارش تسنیم، امارات قصد دارد قبل از انتقال منابع انرژی دنیا به سمت انرژی‌های پاک‌تر ظرفیت تولید نفت خود را افزایش داده و ذخایر نفتی خود را تبدیل به پول کند. شرکت نفت ملی ابوظبی که تقریبا تمام نفت امارات را تولید می‌کند، قصد دارد تا ۲۰۲۵ به ظرفیت تولید ۵ میلیون بشکه در روز برسد. قبلاً ۲۰۳۰ به‌عنوان زمان هدف برای رسیدن به این سطح تولید تعیین شده بود.

رسیدن به این هدف جدید سخت‌است و هزینه پروژه‌ها که قبلا میلیاردها دلار تخمین زده‌شده بود بالا می‌برد. شرکت اندنوک و دولت امارات تصمیم داشتند زمان هدف خود را تا ۲۰۲۷ پایین بیاورند ولی بعد آن را به ۲۰۲۵ رساندند. امارات بزرگ‌ترین تولیدکننده اوپک پس از عربستان و عراق است و اعلام کرده که می‌تواند بیش از ۴ میلیون بشکه در روز تولید داشته باشد. امارات در ماه گذشته میلادی روزانه ۳٫۴ میلیون بشکه در روز نفت تولید کرد.

#### موفقیت دولت در فروش نفت و دیپلماسی فعال انرژی



رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران با اشاره به موفقیت دولت در زمینه دیپلماسی انرژی گفت: رفتارهای آمریکا و رژیم صهیونیستی با ایران به همان شکل گذشته، از این رو دلیل دیگری جز عملکرد نگاه دولت نمی‌تواند عامل افزایش صادرات نفت و معیانات گازی به بیش از یک میلیون بشکه در روز باشد. آرش نجفی به نحوه تعامل دولت سیزدهم با بخش خصوصی اشاره کرد و گفت: بدون شک دولت سیزدهم در همکاری با بخش خصوصی بسیار مؤثرتر و کارآمدتر از دولت گذشته عمل کرده است. در بخش انرژی این تعامل به‌صورت مشهودی افزایش یافته است. برای نمونه در دولت گذشته بدنه کارشناسی وزارت نفت دارای حسن‌نیت و قوت لازم نبود بنابراین به توصیه‌های بخش خصوصی توجه لازم را نداشت، اما همکاری دولت سیزدهم با بخش خصوصی ستودنی است، بی‌شک در آینده نه چندان دور آثار مثبت این مسئله برای کشور نمایان می‌شود. وی افزود: دولت سیزدهم موفق شده صادرات نفت را از ۳۰۰ هزار بشکه به بالای یک میلیون بشکه برساند، اما اگر دولت گذشته به توصیه بخش خصوصی در خرید یا اجاره مخازن ذخیره‌سازی نفت در چین و بسیاری دیگر از مقاصد صادراتی نفت عمل می‌کرد، بی‌شک امروز ما قدرت مانور بالاتری هم در بازار نفت داشتیم.

#### هندی ها همچنان به دنبال نفت ارزان می‌گردند؟

# نسخه هند برای تامین نفت از ایران



و ۴۵۰ هزار بشکه رسیده است که نسبت به ماه ژوئیه ۴۰٫۱ درصد افت نشان می‌دهد. از طرف دیگر مصرف بیشتر نفت در حوزه دریای خزر، بیشتر از سمت قرقاستان، روسیه و آذربایجان، خرید هند از آفریقا و دیگر کشورها را تحت تأثیر قرار داده است.
آنطور که وزیر نفت و گاز طبیعی کشور هند اعلام کرده است: تا پایان سال مالی در ۳۱ مارس ۲۰۲۲، خرید هند از روسیه تنها ۰٫۲ درصد بود، اما بعداً با پیش آمدن مشکلات در وضعیت کشورهای جهان، واردات از روسیه افزایش یافت. ما شروع به خرید کمی بیشتر کردیم، اما هنوز هم کسری از آنچه اروپا از روسیه می‌خرد را می‌خریم. بااین‌حال باید در نظر داشت که افزایش قیمت جهانی انرژی به طور مستقیم با جنگ در اوکراین مرتبط نیست،

بلکه به تعادل نامناسب بین عرضه و تقاضا مرتبط است و وضعیت ژئوپلیتیکی یک عامل اثر گذار بر این موضوع است. این در حالی است که دولت نخست وزیر نارندرا مودی برای روابط خوب با واشنگتن و غرب ارزش قائل است، مقامات هندی می‌گویند نیازهای داخلی در اولویت است و استدلالی می‌کنند که روسیه، انرژی بهتری نسبت به ایالات متحده در همکاری های حوزه انرژی بوده است. خرید نفت و فرآورده‌های نفتی هند از ایران پس از آن که ایالات متحده در دوران ریاست جمهوری ترامپ در سال ۲۰۱۹ اعلام کرد تحریم‌های کشور ثالث را علیه خریداران نفت ایران اعمال خواهد کرد، به طور کامل متوقف شد. ایران سومین تامین‌کننده بزرگ نفت‌خام هند در سال ۱۹-۲۰۱۸ بود

#### ضرورت صدور مجوز ترخیص قطعات هواپیما بدون ثبت سفارش

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: قطعات تحریمی هواپیما که شرکت‌ها به سختی وارد کشور کرده‌اند در گمرک در دلیل نبود ثبت سفارش مانده است و ضرورت دارد دولت مجوزی به گمرک بدهد تا این قطعات بدون ثبت سفارش وارد کشور شود. مقصود اسدی سامانی در گفتگو با فارس اظهار داشت: از آن منظر که وارد قطعات هواپیما برای شرکت‌های هواپیمایی تحریم است، شرکتهای هواپیمایی به سختی و از کانالهای مختلف قطعه وارد کشور می‌کنند، اما چون امکان ثبت سفارش این قطعات وجود ندارد، گمرک نسبت به ترخیص این قطعات هواپیما اقدام نمی‌کند. وی ادامه داد: شرکت‌های تولیدکننده قطعه در خارج از کشور با ثبت سفارش قطعات هواپیما را به شرکت‌های داخلی نمی‌دهند، به هر طریق که شده است قطعات را وارد گمرک می‌کنیم، اما گمرک به دلیل نبود ثبت سفارش اجازه ترخیص نمی‌دهد.



## اخبار کوتاه

### تفکیک وزارتخانه، راه‌حل مشکلات حوزه راه و

#### شهرسازی

نائب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس با بیان اینکه یکی از راه‌حل‌های مشکلات کشور در حوزه راه و شهرسازی تفکیک این وزارتخانه است، گفت: زمینه برای تفکیک وزارت راه از مسکن و شهرسازی در مجلس شورای اسلامی وجود دارد. سید کریم حسینی در گفتگو با ایسنا، در خصوص بحث تفکیک وزارت راه و شهرسازی اظهار کرد: متأسفانه پس از ادغام این وزارتخانه‌های راه و شهرسازی با اشکالات، ایرادات و عقب افتادگی‌های بسیاری در هر دو حوزه راه و مسکن و شهرسازی مواجه شدیم که مشکلات بسیاری را نیز برای مردم به وجود آورده است. وی افزود: این مسائل باعث شده تا در هر دو حوزه راه و شهرسازی مطالبات بسیاری بر روی زمین باقی بماند و نسبت به آن‌ها بی‌توجهی شود. نائب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس ضمن استقبال از طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی، گفت: یکی از راه‌حل‌های مشکلات کشور در حوزه مسکن و شهرسازی و همچنین راه این است که هر چه سریعتر وزارت راه و شهرسازی تفکیک شود و این تفکیک می‌تواند زمینه را برای حل مشکلات این دو بخش فراهم کند.

حسینی عنوان کرد: وزارتخانه‌هایی در کشور در سال‌های قبل بدون انجام کار کارشناسی دقیق ادغام شده‌اند که متأسفانه ادغام آن‌ها نه تنها فایده‌ای نداشته بلکه مشکلات بسیاری برای حوزه مسئولیت‌های آن‌ها به وجود آورده‌است و اکنون بهترین راه‌کار برای حل این مشکلات تفکیک وزارتخانه‌های ادغام‌شده مثل راه و شهرسازی است.

### آخرین جزئیات از پرداخت تسهیلات ساخت مسکن

براساس ماده ۴ قانون جهش تولید و تامین مسکن، ۲۵ بانک مختلف در پرداخت تسهیلات ساخت مسکن باید ۵۸٫۵ هزار میلیارد تومان جریمه به‌سازمان امور مالیاتی کشور بپردازند. به گزارش فارس، نمی‌توان انتظار داشت با توصیه نظام بانکی تسهیلات پرداختی خود را به سمت تولید هدایت کند. عملکرد گذشته بانک‌ها هم در پرداخت تسهیلات به شرکت‌های زیرمجموعه خود و دادن تسهیلات بلندمدت با نرخ سود پایین به کارکنان خود بر این مسئله صحه می‌گذارد.

## راه و مسکن

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمران تهران گفت: غفلت از برنامه ریزی ساخت مسکن در دولت‌های یازدهم و دوازدهم موجب شد تا عرضه نسبت به تقاضا دست کم ۶ میلیون واحد مسکونی عقب افتد. به گزارش ایرنا، خشایار باقرپور درباره چرایی عقب ماندگی در حوزه مسکن، افزود: دولت‌های یازدهم و دوازدهم طرح مسکن مهر را غلط می‌پنداشت، طرح مسکن اجتماعی را مطرح کرد اما به جایی نبرد. وی ادامه‌داد: در یک‌سال پایانی دولت دوازدهم، طرح اقدام ملی را که اتفاقا به همان طرح مسکن مهر شباهت داشت کلید خورد و سرانجام با تغییر دولت نهضت ملی مسکن اجرایی شد. مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمران تهران درباره تأثیر سیاست توقف ساخت مسکن در دولت قبل، بیان داشت: فضای اقتصادی بخش خصوصی متأثر از بخش دولتی است و ذات جامعه ایرانی این است که عملکرد و سیاست‌های دولت به فعالیت بخش خصوصی سمت و سو می‌دهد.

#### «تجارت» گزارش می‌دهد؛

# قوانین متناقض مانع رونق ترانزیت



ترانزیت در کشور است، به‌عنوان مثال بنادر ایران باید ظرفیت پذیرش کالا از سایر کشورهای را داشته باشند، اما در این مسیر نیز وجود تحریم‌ها مانعی برای رشد و توسعه ترانزیت کشور شده‌است، زیرا هزینه و زمان حمل‌بار در بنادر سایر کشورها از ایران کمتر است. یکی از معضلات و مشکلات ترانزیت کشور مربوط به زیرساخت‌ها و مرزهای ایران است. در حال حاضر زیرساخت‌های لازم اعم از سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در مرزهای کشور فراهم نیست. درحالی‌که ایران دارای موقعیت ترانزیتی خوبی در منطقه است، همچنین ایران مسیر اروپا و آفریقا را در دست دارد که می‌تواند از نظر صرفه اقتصادی و زمانی برای ترانزیت مناسب باشد.

در این میان رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با بیان اینکه در حوزه ترانزیت، پارامترهای سرعت، کیفیت و قیمت اهمیت دارد، گفت: تا زمانی که سازمان‌ها قوانین ضد و نقیض و متعدد داشته باشند، نوسازی و به‌سازی آنها نیز صورت نمی‌گیرد. به‌عنوان مثال در استان خراسان جنوبی، جواد سمساریلر با اشاره به استمرار جنگ بین روسیه و اوکراین، بیان کرد: از آنجایی که مرزهای دریایی و زمینی روسیه بسته بود، چپشی به طرف بازار ایران مشاهده شد، اما با توجه به وضعیت مقررات و قوانین و سازمان‌های موزی موجود در کشور و همچنین با توجه به اینکه بعضی از مسیرهای ما، برای مثال ۶۰ کیلومتر از راه‌آهن مسیر رشت – آستارا هنوز تکمیل نشده، این روند بسیار کند است و منجر به از دست رفتن فرصت‌های می‌شود؛ زیرا کالایی که به بنادر ما می‌رسد یا از کشور ما به روسیه می‌رود، با توقف‌های زیادی مواجه است و این موضوع به ترانزیت ما لطمه می‌زند.

وی خاطر نشان کرد: مقررات مابرای ترانزیت ولجستیک در کشور با یکدیگر مطابقت ندارد و با توجه به تعدد سازمان‌های مختلف نمی‌تواند کاری کند که کالا به سهولت از کشور عبور کند؛ این توقف‌ها هم هزینه را بالا می‌برد، مسیر را گران می‌کند و مشکلاتی هم به دنبال دارد؛ از این رو ممکن است حتی کالا را دور بزنند و از طریق بنادر ترکیه به گرجستان و روسیه منتقل می‌کنند، در صورتی که شرایط جغرافیایی ما برای این مسیر بهتر است، اما با توجه به مشکلات موجود که



زه مسکن نظارت

هنوز رفع نشده و با تعدد مراکز تصمیم‌گیری، فعلا وضعیت ثابتی وجود ندارد. رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران ادامه داد: از زمان سقوط شوری، ما همواره گرفتار همین مسائل بودیم، بنابراین برای بهبود وضعیت ترانزیت کشور، مقررات و روش‌های ما باید تغییر کند؛ اینکه چرا تا کنون نتوانستیم به میزان ترانزیت موردنظر رسیدیم، باید بررسی شود و روش‌ها تغییر کند، هرچند که این روند با توجه به سازمان‌های تصمیم‌گیر، بسیار مشکل است. سمساریلر با بیان اینکه کشور ترکیه اکنون به هاب کشورهای آسیای دور به اروپا تبدیل شده است، گفت: در حال حاضر هیچ کدام از مسیرهای دریایی و زمینی ترکیه به ما راه نمی‌دهد. بیشتر کالاهای ما از اروپا به دلیل تحریم‌ها با کامیون‌ها و راه‌آهن ترک حمل می‌شند، اما اکنون دیگر حاضر به همکاری با ما نیستند و فرصت‌های ما از بین رفته است. وی ادامه داد: البته کالاهایی هم از طریق ایران ترانزیت می‌شود، از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای یا دریایی، اما کار لجستیکی اساسی نیست، چون کالاها را اثر تخلیه و بارگیری آسیب می‌بینند. ما با حاشیه‌دریای خزر ارتباط نداریم، مرزمان با ترکمنستان تقریبا بسته است، به جز کشورهای غرب دریای خزر که به دلیل توقف‌های بسیار و متعدد داشته باشند، شرایط ما درست ترانزیتی را نمی‌پذیرند.



رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی کمیته‌ای برای توسعه ترانزیت تشکیل داده است، گفت: با وجود این، سازمان‌های مختلفی از جمله راه‌آهن، حمل‌ونقل جاده‌ای، کشتیرانی، گمرک و دیگر سازمان‌ها خود را در این کار دخیل می‌دانند و همه سازمان‌هایی که در ارتباط با حمل‌ونقل و ترانزیت کشور وجود دارند، همه باعث کندی سروس‌های ترانزیت در کشور است. سمساریلر خاطر نشان کرد: تا زمانی که سازمان‌ها یکی نتوانند قوانین ضد و نقیض و متعدد داشته باشند، شرایط ما درست نمی‌شود. سازمان‌های موزی با قوانین و دستورالعمل‌های خودشان، جلوی سرعت کار را می‌گیرند، درحالی که در حوزه ترانزیت، پارامترهای سرعت، کیفیت و قیمت اهمیت دارد و اگر سرعت و کیفیت وجود نداشته باشد، قیمت بالا می‌رود و ترانزیت هم صرفه ندارد.