

## اخبار کوتاه

### واردات روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین در شهر یورماه

عمادرفیعی کارشناس انرژی در گفت‌وگویی اعلام کرد در شهر یورماه به دلیل جریان کمبود تولید روزانه در برخی از مقاطع تا ۳۰ میلیون لیتر بنزین وارد کشور شده است. به گزارش گروه مسکن و انرژی اخیرا موضوع کمبود عرضه بنزین در شهر یورماه و مسئلهٔ ایجاد صف‌های طولانی پشت پمپ بنزین‌ها در شهرهای شمالی کشور به‌خصوص در ایام آخر ماه صفر در رسانه‌ها و فضای مجازی مطرح شده است و اخیراً برخی مدعی شده‌اند که دولت سیزِدهم عمداً در شهر یورماه بنزین وارد نکرده است تا این مشکلات برای دولت چهاردهم ایجاد شود.نکته مهمی که باید به‌ منتقدان مطرح کرد این است که دولت چهاردهم از مرداد ماه تشکیل شد و مدیرعامل جدید شرکت ملی پالایش و پخش نیز از ابتدای شهریورماه به مسند این شرکت نشست.

در همین رابطه عماد رفیعی کارشناس حوزه انرژی نیز در گفت وگو با رسانه ملی با اشاره به وضعیت تولید و واردات بنزین گفته است: در سال ۱۴۰۲ تولید بنزین در پالایشگاه‌های نفتی کشور حدود ۱۰۰۲ میلیون لیتر بوده است و با مخلوط کردن ریفورمیت در نفتا توانستیم تولید بنزین را به حدود ۱۱۲٫۵ میلیون لیتر در روز برسانیم. وی ادامه داد: اما میانگین مصرف بنزین در سال گذشته حدود ۱۱۸ میلیون لیتر در روز بوده است. که بر این اساس ۵ میلیون لیتر بنزین کسری در سال گذشته داشتیم. اما این ناترازی در شهر یورماه که فصل سفرهای تابستانی است افزایش می‌یابد. رفیعی با اشاره به اینکه در شهریور ماه سال جاری دوروز تعطیل هم وجود داشت موجب شدت سفرها نسبت به سال گذشته افزایش یابد که مصرف بنزین در شهر یورماه به ۱۲۴ میلیون لیتر نیز رسید. با این حال در این ایام به طور مقطعی واردات بنزین به روزانه ۳۰ میلیون لیتر نیز رسید تا کمبودی از نظر تأمین بنزین ایجاد نشود.

### کاهش قیمت مسکن با اعمال محدودیت در معاملات و کالتی

عضو هیئت مدیره اتحادیه مشاوران املاک پیشنهاد داد برای کاهش قیمت مسکن و جلوگیری از حضور سفته‌بازان و ودلان، معاملات و کالتی متوع و محدود شود. به گزارش گروه مسکن و انرژی توج سرباز با یادآوری اینکه تعداد اسناد قولنامه‌ای املاک در کشور قابل توجه است، اظهار کرد: در مردادماه امسال و با اجرای قانون الزام به ثبت اموال غیرمنقول، اعتبار زدایی از اسناد عادی مانند قولنامه‌ها اجرایی شد، البته به کسانی‌که دارای این نوع اسناد هستند فرصت چند ساله‌ای داده شده تا نسبت به دریافت سند رسمی اقدام کنند. بر اساس قانون،تنظیم سند و خرید و فروش و اجاره املاک با اسنادی مانند قولنامه و میابعه‌نامه‌های عادی ممنوع است، حتما باید این میابعه‌نامه‌ها سند رسمی دریافت کنند. برای تسهیل و قانونمند شدن کار ، سامانه کاتب راه‌اندازی شده که بر اساس آن مشاوران املاک دفترخانه‌ای را مشخص کرده و متعاملین با مراجعه به دفترخانه، قرارداد نهایی را تنظیم می‌کنند. فلذا از طریق سامانه کاتب امکان ثبت معاملات عادی وجود ندارد، اما به دارندگان میابعه‌نامه‌های عادی فرصتی برای دریافت سند داده شده است. اگر ثابت شود میابعه‌نامه اصالت دارد شرایط برای آنها فراهم است که بتوانند سند ملک خودرا دریافت کنند. وی با اشاره به مزیت‌های اعتبار زدایی از اسناد عادی، گفت: یکی از مهم‌ترین مزیت‌های این کار، کاهش چشمگیر دعاوی در مراجع قضایی است. عضو حقوقدان هیئت مدیره املاک ارائه پیشنهاد اعمال محدودیت و ممنوعیت معاملات و کالتی مسکن اظهار کرد: باید به این نکته توجه شود که بخش زیادی از معاملات به اصطلاح و کالتی برای پولشویی است که با اعتبار زدایی از اسناد عادی شاهد حذف پولشویی در بخش زدایی از اسناد عادی بود. سرباز ادامه داد: از سوی دیگر با اعتبار زدایی از اسناد قولنامه‌ای به یک آمار قابل استناد در بخش مسکن کشور دست می‌یابیم، امکانی که بر اساس آن می‌دانیم تعداد مالکان بخش زمین و مسکن چه میزانلی است و مطابق آن برای حوزه مسکن و ساختمان برنامه‌ریزی صورت می‌گیرد.

### چالش‌های پیش‌روی ایمنی جاده‌ها

طی روزهای اخیر مجید صباغ، مدیر کل دفتر توسعه،ایمنی راه‌های سازمان راهداری کشور اعلام کرده که از مجموع ۸۸۷نقطه حادثه‌خیز در کشور، ممکن است برخی از این نقاط به‌طور واقعی حادثه‌خیز نباشند و برخی از آن‌ها تنها مستعد وقوع حادثه باشند. البته در ادامه اظهارات او اینطور آمده که، تاکنون ۴۲ نقطه از این نقاط اصلاح شده و ۴۷۵ نقطه دیگر همچنان در انتظار اقدامات لازم هستند. به گزارش گروه مسکن و انرژی به نقل از تسنیم به طوری کلی این نقاط که به عنوان کانو‌های خطر در جاده‌ها شناخته می‌شوند، سال‌هاست که جان بسیاری از هموطنان را تهدید می‌کنند و ما شاهد آثار نگران‌کننده تصادفات و تلفات جاده‌ای در کشور هستیم؛ تا جایی که آمار جانباختگان و مصدومان تصادفات طی ۴ ماه ابتدای سال ۱۴۰۳ نسبت به سال گذشته صعودی شده است بنابراین نیاز به شفاف‌سازی در مورد نقاط اصلاح‌شده و همچنین نقاط باقی‌مانده احساس می‌شود؛ به‌ویژه اینکه مشخص نیست کدام نقاط اصلاح شده و کدام نقاط هنوز در لیست انتظار قرار دارند. از سوی دیگر، سوالات زیادی در مورد محل‌ هزینه کرد برای اصلاح این نقاط وجود دارد. در حقیقت این‌سوال وجود دارد که آیا این بودجه به‌طور موثر صرف بهبود زیرساخت‌ها، نصب علائم هشداردهنده، یا ایجاد تیرهای در طراحی جاده‌ها شده است یا اینکه صرفاً به اقدامات سطحی و کوتاه‌مدت محدود شده‌است؟ به نظر می‌رسد که با توجه به عواقب جبران‌ناپذیر جانی و مالی تصادفات، نیاز است تا مسئولان با جدیت و سرعت بیشتری اقدامات لازم را انجام دهند تا سه سال دیگر برای اصلاح نقاط باقی مانده زمان صرف نشود.

### ۲۳۰۰مگاوات نیروگاه جدید وارد مدار می‌شود



مدیرعامل توانیر می‌گوید: با کاهش دمای هوا دوره اوج مصرف برق را پشت سر گذاشته‌ایم اما این به معنای پایان ناترازی برق نیست، چراکه همچنان با مشکل ناترازی روبرو هستیم و لازم است مشترکان به ویژه مشترکان پر مصرف و بالای ۲.۵ و ۴ برابر الگو به موضوع مصرف بهینه توجه داشته باشند. به گزارش گروه مسکن و انرژی، به‌نقل از ایسنا مصطفی‌رحیبی مشهدی درخصوص برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته برای تعمیرات نیروگاهی، گفت: طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته مقرر شده تا خردادماه سال آینده ۱۰۹ هزار مگاوات برنامه‌تعمیراتی در نیروگاه‌های حرارتی صورت بگیرد که این موضوع رکورد جدیدی در زمینه تعمیرات نیروگاه‌ها است.

او با تاکید بر اینکه برنامه‌های افزایش تولید برق و آمادگی برای تابستان سال آینده استارت خورده است، گفت: همچنان باید سیاست‌های مدیریت مصرف را دنبال کنیم، توسعه پنل‌های خورشیدی و پر خورد با مشترکان پر مصرف در دستور کار قرار دارد در حوزه تجدیدپذیرها در فاز اولیه حدود ۱۰ هزار مگاوات پیش‌بینی و قرارداد این نیروگاه‌ها منعقد شده و فقط تأمین مالی آنها از طریق صندوق توسعه ملی در دست پیگیری است.

**گروه مسکن و انرژی** – زهراسلیمانی: در شرایطی که موضوع توسعه راه‌ها و ایجاد شبکه‌های مسلمان یافته ریلی یکی از اصلاح اصلی تحقق توسعه در جوامع محسوب می‌شود، آمارها حاکی از آن است که شبکه حمل و نقل ریلی در ایران فاقد توازن و تعادل لازم است. مطابق برنامه هفتم توسعه، ایران تا سال ۱۴۰۷ باید ۳۰ درصد از حمل و نقل زمینی خود را به حمل و نقل ریلی اختصاص دهد. این در حالی است که از سال ۷۶ تاکنون این سهم از ۳۲.۲ درصد به ۹.۵ درصد کاهش یافته است. در ارق برنامه هفتم میزان کالاهای جابه‌جا شده در پایان برنامه باید به ۱۵ میلیون تن برسد در حالی‌که در شرایط فعلی تنها یک دم (۵،۵ میلیون تن)، جابه جایی کالاهای از طریق راه آهن صورت می‌گیرد.

کارشناسان دلایل مختلفی برای این نزول جایگاه بر می‌شمارند که مهمترین آنها مرتبط با تحریم‌های اقتصادی و فقدان سرمایه گذاری های لازم در حوزه توسعه حمل و نقل ریلی بوده است. از سوی دیگر تحلیلگران نسبت به عدم وجود یک شبکه سامان یافته حمل و نقل ریلی در ایران انتقاد کرده و مهمترین دستور کار دولت چهاردهم در این بخش را ایجاد یک سامانه به هم پیوسته ریلی در مناطق گوناگون عنوان می‌کنند. با توجه به حضور ساختار مدیریتی تازه در راه آهن لازم است، مسائل و مشکلات این بخش از منظر تحلیلی مورد بررسی دقیق‌تری قرار بگیرد. دیروز معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن ایران ابعاد تازه‌ای از مشکلات حمل و نقل ریلی کشور را تشریح کرد و از برنامه اجاره لکوموتیو از کشورهای دیگر خبر داد . جبارعلی ذاکری همچنین تاکید کرد: «در راه آهن تمام دولتی، الگوهایی در دوره مختلف تعریف شده که هیچکدام از آنها اجرایی نشده است. کاهش تصدی گری را پیش خواهیم برد، وی با بیان اینکه لکوموتیو را ۱۵ درصد ارزش آن از چین، روسیه، فرانسه و… وارد می‌کنیم، اظهار کرد: «در خصوص تولید داخل تا زمانی که ۱۰۰ درصد ارزش لکوموتیو را ندهیم، امکان دریافت آنرا نداریم. اینهامباحثی است که چرا نمی‌توانیم از ظرفیت تولید داخل برای تأمین لکوموتیو استفاده کنیم. باید بانکها و دولت را در این موضوع درگیر کنیم.امیدواریم با همکاری فعالان، این بخش را تسهیل کنیم.» تجارت برای بررسی ابعاد مختلف موضوع، سراغ های حق شناس، اقتصاددان و استنادار سابق گذاشت، همچنین حمیدرضا تهرانی، کارشناس حوزه راه‌آهن که سابقه مدیریت این بخش را نیز دارد، رفته تا درباره راه‌های ارتقای سهم راه آهن از حمل و نقل کشورمان بحث و تبادل نظر کند.

**• هادی حق شناس: راه آهن نیازمند شبکه به هم پیوسته است**
هادی حق شناس استاندار اسبق گلستان، نماینده ادوار مجلس

### تبدیل تمام مدارس سنگی به مدارس استاندارد



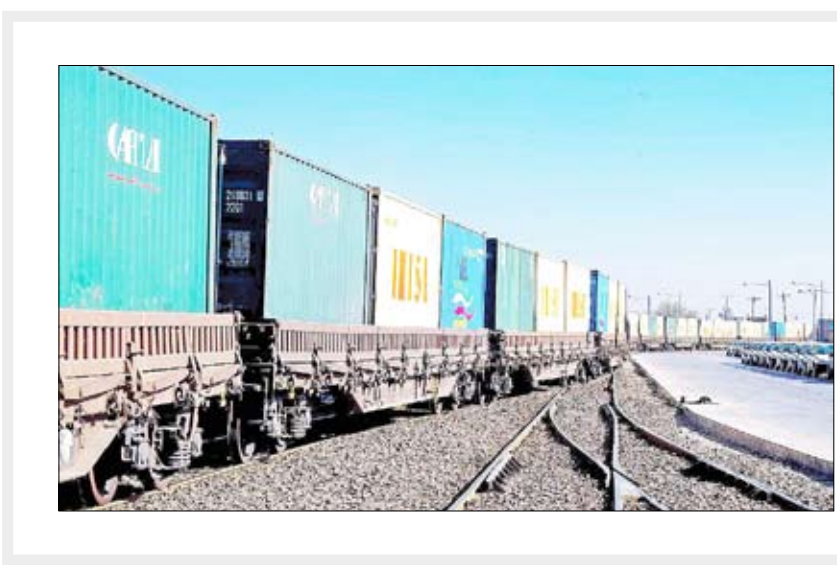
رئیس بنیاد مستضعفان اعلام کرد: سیاست ما این است که در تمام مدارس سنگی را با هماهنگی وزارت آموزش و پرورش و سازمان برنامه و بودجه تا دو سال آینده به مدرسه مجهز استاندارد تبدیل کنیم که ایران تنها تهران تنها نشود و تمام تجهیزات و امکانات در سطح کشور توزیع شود.

حسین دهقان در این بهره‌برداری و رونمایی از طرح‌های ارتقای عدالت آموزشی و پرورشی بنیاد مستضعفان اظهار داشت: معمولاً نگاه آموزشی در کشورمان نگاه به گذشته و حجم قابل توجهی مطالب به دانش آموزان تحمیل می‌شود اما دانش آموزان در آینده در محیط کاری نیاز به الزامات محیط کاری دارند.

دهقان با اشاره به نقش فناوری و ابزارهای جدید در فضای مجازی در آموزش تاکید کرد: امروز با وجود شبکه‌های گسترده اطلاع‌رسانی، تکنولوژی های جدید و فضای مجازی اگر نتوانیم نظام آموزشی را با این فضای جدید متناسب کنیم، این فضای مجازی و دسترسی همه دانش آموزان به این فضا می‌تواند نظام آموزش را مختل کند. امروز کافی است هر دانش آموزی وارد اینترنت شود، می‌تواند به اطلاعات و منابع اطلاعاتی معلم خود دسترسی پیدا کند. بنابراین در این شرایط باید برای افراد فضایی ایجاد کنیم تا قادر به انتخاب درست باشیم تا بتوانند آینده متفاوتی ترسیم کند و این انقلاب فراگیر باید رویکرد تمام حوزه‌ها باشد.

«تجارت در گفتگو با کارشناس مشکلات حمل و نقل ریلی را بررسی کرد

# سهم ناچیز راه آهن از حمل و نقل کشور



گیرد، مساله ای که هم زمان حمل و نقل را و هم قیمت تمام شده را افزایش می‌دهد. از سوی دیگر در راه آهن های ایران، زمان مطمئن و از پیش تعیین شده‌ای در حوزه ترانزیت ارائه نمی‌شود. اساساً فعالان اقتصادی نمی‌دانند حمل بار از بندر عباس به مناطق شمالی، چه مدت زمانی طول می‌کشد. یک روزه، آرزو یا بیشتر؟»

او ادامه می‌دهد: «گزاره ای که کریدورهای شمال به جنوب یا شرق به غرب کشور آفرمورن به‌صرفه می‌کند، رسیدن کالا در زمان مقرر است. در واقع زمان برای صاحبان کالا و فعالان اقتصادی مهم‌وجز مولفه‌های مهم اقتصادی در قیمت‌تمام‌شده محسوب می‌شود. اگر کالا ای در زمان تعیین شده به مقصد نرسد، حتما هزینه‌تیر کرد (دبوراژ) متوجه صاحب کالا می‌شود.»
این‌نماینده ادواری مجلس در بخش دیگری از صحبت‌هایش با اشاره به عدم سرمایه‌گذاری مناسب در توسعه زیرساختهای راه می‌گوید: «از سوی دیگر، راه آهن ایران به دلیل تحریم راه، سرعت متداول و مطلوب را ندارد. سامانه‌های ریلی ایران (لوکوموتیوها، واگن‌ها و بخش‌های مسافری) به با مشکلات بسیاری رو به رو است. در جریان سفرهای اخیر ایرانیان ، مشکلات عدیده و خسارت‌باری چون کمبود بنزین، مشکل تعمیرات راه و تصادفات جاده‌ای شکل گرفتند. این در حالی است که هم ساری و هم رشت به راه آهن متصل هستند. پرسش این است که چرا مردم در ایام تعطیلات از راه آهن استفاده نمی‌کنند؟ چون راه آهن در ایران غیر قابل برنامه ریزی است.

وزیر راه و شهرسازی آخرین جزئیات تسهیلات مسکن را اعلام کرد

## تامین منابع جدید برای پرداخت تسهیلات مسکن

در این خصوص پذیرفته نیست.

آمارها با واقعیت منطبق نیستند
صادق باعقباد از ارائه برخی آمارهای غیرواقعی در ظرفیت تولید مسکن؛ ادامه داد: الان نمی‌توانیم سه مردم بگوییم که آمارها با واقعیات مطابقت ندارند. مردم تفاوت‌هاست. باید با جدیت به کالتی

که برای مادر مسکن‌سازی ایجاد شده‌بویژه در متن برنامه هفتم، پردازیم.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه «مردم عزیز ما خسته‌تر و شودز، ترمجور تر از آن هستند که در خصوص بهترین نیاز آنها یعنی سربزه، آمار سازی شود»؛ تصریح کرد: «عدم سازی سس است. همه ما باید حواسمان باشد که در ازای آمارهایی که الان ارائه می‌دهیم؛ چهار سال دیگر باید پاسخگو باشیم. پس گزارشات از وضع موجود، باید واقعی ارائه شود.»

صادق اگر چه از بی‌توجهی به تجربه ساخت مستمع مسکن در زمان تدوین قانون جهش تولید مسکن و برنامه هفتم توسعه، ابراز تأسف نمود اما تاکید کرد: موضوع تأمین مسکن متقاضیان با جدیت در دستور کار دولت چهاردهم قرار دارد و تلاش خواهیم کرد تا بخشی از این موانع برداشته شود.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه نشست با مدیران کل راه و شهرسازی استان‌ها تاکید کرد: از زبانی عملکردهای استان‌ها در موضوع مسکن و شهرسازی به کلی عوض خواهد شد و عملکرد هر استان با همان استان مقایسه می‌شود. لذا ضروری است هر مدیر کل راه و شهرسازی در جلسات بعدی، گزارشی روشن ساخت مسکن در استان خود ارائه دهد تا مشخص شود

## جلوگیری از هدررفت ۵۸۲ هزار بشکه نفت در نیمه نخست سال

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز گچساران اعلام کرد که در نیمه نخست اسمال از هدررفت بیش از ۵۸۲ هزار بشکه نفت جلوگیری شد. به گزارش گروه مسکن و انرژی به‌نقل از شرکت نفت و گاز گچساران، غلامرضا کمالی با بیان اینکه عملیات برداشت نفت از طریق دستگاه‌های تفکیک‌گر و فرآورش سیار، نقش بسیار مهمی در کاهش سوزاندن حجم قابل توجهی نفت دارد، گفت: این اقدام، جلوگیری از

آلودگی محیط‌زیست و هدر رفتن سرمایه ملی، افزایش تولید و اعمال دقت بیشتریتر در گرفتن تصمیم برای توسعه میدان‌ها، انجام عملیات بهره‌برداری بموقع از چاه، همچنین طراحی تسهیلات فر‌آورش مناسب در میدان‌های نفتی را حاصل می‌کند. وی با تقدردانی از فعالیت‌های مهم انجام‌شده در سخت‌ترین شرایط کاری و آب‌وهوایی با وجود تحریم‌های موجود بیان کرد: کارشناسان این شرکت توانستند تعمیر اساسی ۵۷

به راحتی بطبق پیدا نمی‌شود و مردم نمی‌توانند برنامه ریزی زمانی داشته باشند. اگر راه آهن ایران کشور، سرعت مناسب، جدول برنامه ریزی شده، رفت و برگشت، عرضه مناسب و… داشته باشد چه در حوزه حمل و نقل بار و کالا و هم در بخش حمل و نقل گردشگری و مسافری می‌تواند جایگزین مناسبی برای جاده، سفرهای هوایی و…باشد. «حق شناس در پایان خاطرنشان می‌کند:» به نظر می‌رسد، ۱۰ هزار کیلومتر راه آهن ایران با توجه به گستردگی جغرافیایی و جمعیت بالای کشور، بسیار اندک است و لازم است دولت چهاردهم گام بلندی برای توسعه زیرساختها و مهمتر از آن به روزآوری کردن حمل و نقل ریلی کشور بردارد. اگر به این ضرورت توجه نشود، مصرف بنزین، تلفات جاده‌ای، ترافیک بالا و… خسارت‌های بسیاری را متوجه ایرانیان کرده و شاخص‌های رفاهی را کاهش می‌دهد. همچتر از همه قیمت تمام شده کالا در ایران افزایش می‌یابد.»

### • حمیدرضا تهرانی: تغییر نگاه سیاسی و سرمایه‌گذاری اصولی ضروری است

حمیدرضاتیناسی تهرانی کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی کشورمان در پاسخ به پرسش تجارت درباره چرایی عدم تعادل توازن در راه آهن کشور از نقش سرمایه‌گذاری های پایدار در بهبود شاخص‌های رشد حمل و نقل ریلی کشور می‌گوید معتقد است، سرمایه‌گذاری‌ها باید با مورد توجه قرار دادن ویژگی‌های اقلیمی، جغرافیایی و اقتصادی هر منطقه صورت گیرد.

به‌اعتقاد این تحلیلگر مسائل ریلی، در برخی موارد مسائل سیاسی سایه سنگین خود را بر رویکردهای توسعه‌ای انداخته و باعث اتلاف منابع منی شود.

تینای تهرانی با تاکید بر مشارکت بخش‌های مختلف مدیریتی برای بهبود ساختارهای رشد در این بخش می‌گوید: «توسعه خطوط ریلی بر اساس نیاز کشور و پتانسیل‌های هر منطقه (حشمه بار یا میدا مقصد مسافر) باید صورت بگیرد، اما در طول سالیان گذشته متاسفانه با فشار مقامات محلی و استانی اعم از استانداران و نماینده و ملاحظات غیر اقتصادی و صرفا سیاسی، وزارت راه مجبور به ساخت مسیرهای ریلی می‌شود که بعضا هیچ توجهی اقتصادی ندارد.»

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی در ادامه یادآور می‌شود: «از سوی دیگر بودجه مناسب برای توسعه خطوط مهم و ضروری کشور که تبدیل به گلوگاه شده است اختصاص پیدا نمی‌کند.» تهرانی در پاسخ به این پرسش که این ناترازی‌ها با چگونه باید از میان‌بردی، می‌گوید: «این عدم توازن باید با تغییر نگاه سیاسی و سرمایه‌گذاری اصولی در حوزه زیرساخت برطرف گردد.»

موضوع تسهیلات مسکن را عنوان کرده است؛ ادامه داد: خوشبختانه رقم خوبی برای تزریق منابع به بانک مسکن جهت پرداخت تسهیلات مسکن تعیین شد که به زودی از سوی بانک مرکزی پرداخت خواهد شد، گفت: نمی‌توانیم با بودجه قطره چکانی سالانه به تهداتمان در تولید مسکن پاسخگو باشیم و لازم است منابع مالی دیگر برای این منظور بیابیم. وی خواستار منطقه‌بندی استان‌ها برای حل مشکلات بخش مسکن و تسریع در تعهدات وزارت راه و شهرسازی برای تولید مسکن شد.

عضو کابینه دولت چهاردهم با اشاره به اینکه یکی از چالش‌های پیش‌روی وزارت راه، «کارهای آغاز شده‌ام‌ای سرنجام‌در گذشته است»؛ «عدم آماده‌سازی زمین‌های متقاضیان مسکن» به عنوان یکی از این چالش‌ها یاد کرد و افزود: اراضی که قولش را به مردم داده‌ایم، و آماده‌سازی نشده‌است. نمی‌توانیم فقط اراضی را به مردم نشان دهیم و بگوییم این زمین شمامت! این جواب در شأن مردم نیست! باید تلاش کنیم تا به سرعت اراضی مذکور توسط سازمان ملی زمین و مسکن و همچنین ادارات کل راه و شهرسازی آماده‌سازی شود تا اراضی در شأن مردم به آنها واگذار شود.

وی در ادامه آماده‌سازی اراضی واگذاری به مردم را یکی از معیارهای ارزیابی عملکردهای آتی ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها اعلام کرد.

وزیر راه و شهرسازی در خصوص تعارض منافع و حل این مشکل در برخی از استان‌ها، خواستار بررسی و تدقیق موضوع شدو تاکید کرد: در به کار گماردن نیروهای متخصص و مهندسان مجرب باید تلاش کنیم.

مخزن تحت فشار درون واحدهای عملیاتی و تفکیک‌گرای سرچاهی را با موفقیت به سرنجام برسانند. مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز گچساران افزود: هزار و ۳۰۷ مورد تعمیر، تعویض، تنظیم و نصب شیر آلات فرایندی در کنار نصب و تعویض ۱۵۵ مورد صفحه‌کاهنده خطوط لوله نفت و گاز چاه‌ها از اقدام‌های ارزشمند دیگر نیروهای عملیاتی نفت و گاز گچساران در ۶ ماهه اخیر است.