

اخبار کوتاه

اقتصاد ایران توانایی تحمل شوک جدید را ندارد

ریسک بزرگ افزایش قیمت بنزین

مصوبه اخیر هیئت وزیران گمانه زنی های افزایش قیمت بنزین را عنوان کرده و کارشناسان می گویند افزایش قیمت بنزین اثرات تومری برجای می گذارد.

به گزارش مهر چندی پیش محسن پاکژاد وزیر نفت اعلام کرد: تاکنون هیچ تصمیمی برای تغییر قیمت این فرآورده گرفته نشده و هر گونه تغییر تنها پس از طی مراحل قانونی و اعلام رسمی امکان پذیر خواهد بود. او بارها تأکید کرده بود که واردات بنزین سوپر تأثیری بر قیمت و سهمیه بنزین معمولی ندارد؛ با این وجود روز گذشته مصوبه هیئت وزیران در رسانه‌ها منتشر شد که خبر از افزایش قیمت بنزین می داد.بعد از انتشار این خبر، علی احمدنیا، رئیس امور اطلاع‌رسانی دولت، این موضوع را به‌صورت غیررسمی تکذیب کرد و در حساب کاربری خود در شبکه اجتماعی «لیکس» نوشت: «برخی رسانه‌ها مدعی افزایش قیمت بنزین شده‌اند! شورای اطلاع‌رسانی دولت ضمن تکذیب این ادعا اعلام می‌کند دولت برنامه‌ای برای افزایش نرخ بنزین ندارد.» با این حال، هیچ‌یک از مسئولان شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تاکنون این موضوع را رد نکرده‌اند. در همین حال، برخی اظهارات درباره احتمال کاهش سهمیه سوخت خودروها و یا تعیین سهمیه سوم مطرح است؛ موضوعی که هنوز به‌صورت رسمی اعلام نشده اما کارشناسان حوزه انرژی بر آن تأکید دارند، زیرا چنین اقدامی را نوعی اصلاح در جهت برقراری عدالت اجتماعی می‌دانند؛ موضوعی که رئیس دولت چهاردهم نیز بارها بر آن تأکید کرده است.موضوع تغییر در نرخ بنزین در حالی مطرح شده است که چندی پیش، نمایندگان مجلس نسبت به افزایش بی‌رویه مصرف بنزین در کشور ابراز نگرانی کرده بودند. بر اساس آمارهای رسمی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، مصرف بنزین در تابستان اسمال با ثبت رکوردی جدید به ۱۲٫۵ میلیارد لیتر رسید؛ افزایشی که برخی کارشناسان احتمالی می‌بهند زمینه‌ساز بررسی یا تصویب مصوبه‌ای در این زمینه شده باشد.طبق این گزارش، تنها در پنج استان تهران، خراسان رضوی، فارس، اصفهان و کرمان بیش از ۵ میلیارد لیتر بنزین توزیع شده که حدود ۴۰ درصد از کل مصرف کشور را شامل می‌شود. در این میان، استان تهران با ثبت رقم یک میلیارد و ۸۸۴ میلیون لیتر، معادل ۱۵ درصد از مصرف بنزین یک کشور، در صدر جدول مصرف‌کنندگان قرار گرفته است. برخی رسانه‌ها اقدام به انتشار تخنیم‌ای از قیمت جدید بنزین کردند؛ اقدامی که می‌تواند تیغات اجتماعی جبران‌ناپذیری به دنبال داشته باشد. سکوت مسئولان در برابر این گمانه‌زنی‌ها، سبب شده تا بخشی از افکار عمومی تصور کند شرایط مشابه آبان ۹۸ در حال تکرار است و دولت قصد دارد بنزین را با نرخ جدیدی در بازار عرضه کند، در حالی که هنوز واکنش رسمی و شفاف‌ای از سوی متولیان امر اعلام نشده است. با نگاهی به اظهارات مقام‌های دولتی و پارلمانی از ابتدای فعالیت دولت چهاردهم تاکنون، به نظر می‌رسد موضوع اصلاح نرخ یا لگویی سهمیه‌بندی بنزین امری محتمل است. مسعود پزیشکیان، رئیس سازمان نظام پزشکی، پیشین خود بارها به نظام فعلی سهمیه‌بندی انتقاد کرده و گفته بود: «من نمی‌خواهم بنزین را برای محرومان گران کنم، اما به کسی که چهار برابر مصرف می‌کند، چرا باید یارانه بدهیم؟ اکنون قرار است چهار میلیارد دلار بنزین وارد کنند؛ برای چه؟ برای آنکه عده‌ای با نرخ هزار و پانصد تومان مصرف کنند؟» از سوی دیگر، محمداقی قزلباش، رئیس مجلس شورای اسلامی، نیز پیش‌تر تصریح کرده بود: «بنزین با قیمت ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان خریداری و با نرخ ۳ تا ۴ هزار تومان عرضه می‌شود؛ در این زمینه باید تدابیر جدی اتخاذ شود.» این اظهارات، از همان زمان، زمینه‌ساز گمانه‌های درباره اصلاح قیمت بنزین بود؛ هر چند که در مقاطع مختلف، وزیر نفت این احتمال را در حاشیه جلسات هیئت دولت رد کرد. تاکنون اما این پرسش مطرح است که آیا دولت قصد دارد نرخ سوئی برای بنزین در نظر بگیرد؟ یا این معنا که بدون تغییر قیمت در سهمیه ماهانه ۶۰ لیتر و نرخ آزاد ۸ هزار تومانی برای ۱۰۰ لیتر بعدی، مصرف بیشتر از ۱۰۰ لیتر با قیمتی بالاتر محاسبه شود. در همین باره، محمدصادق مهرجو، کارشناس اقتصاد انرژی، اظهار داشت: «به نظر نمی‌رسد دولت در شرایط فعلی اقتصاد کشور، چنین ریسکی را بپذیرد. با توجه به اینکه حدود ۴۰ درصد از عرضه بنزین در خدمات ناشی از هزینه حمل‌ونقل است، هر گونه افزایش ناگهانی در نرخ بنزین، موج جدیدی از افزایش قیمت کالاها را به دنبال خواهد داشت. به‌ویژه آن‌س که از جنگ ۱۲ روزه اخیر، قیمت بسیاری از کالاها سه مرتبه تغییر کرده است. از این رو، احتمالاً بانک مرکزی و وزارت اقتصاد در برابر چنین تصمیمی مخالفت محتاطانه‌ای خواهند داشت.» وی ادامه داد: «در صورتی که قیمت بنزین افزایش یابد، بدون تردید آثار تومری قابل توجهی بر اقتصاد کشور خواهد گذاشت. از همین رو، احتمال می‌رود گرانی اخیر مربوط به بنزین سوپر وارداتی باشد؛ چرا که طبق برآوردها، قیمت تمام‌شده هر لیتر از آن حدود ۵۰ هزار تومان است.» این کارشناس انرژی با تأکید بر ضرورت اتخاذ اقدامات غیر قیمتی در مدیریت مصرف سوخت، خاطر نشان کرد: «در مصوبه اخیر هیئت وزیران نیز به‌طور مشخص بر توسعه زیرساخت‌های تأمین سوخت‌های جایگزین نظیر سی‌ان‌جی (CNG) تأکید شده است. در صورتی که ناوگان حمل‌ونقل عمومی از سوخت جایگزین استفاده کند، فشار مصرف بنزین به‌طور محسوس کاهش خواهد یافت؛ موضوعی که وزارت نفت باید آن را با جدیت دنبال کند.» مهرجو با هشدار گشته به پیامدهای تومری افزایش ناگهانی قیمت سوخت افزود: «چنانچه نرخ بنزین از سه هزار تومان فعلی به سطوحی نظیر ۱۲ هزار یا ۲۸ هزار تومان برسد، شوک تومری شدیدی به دنبال خواهد داشت. در شرایطی که کشور با تحریم‌های ناشی از فعال شدن مکانیسم اسنبیک و همچنین تیغات اقتصادی جنگ ۱۲ روزه اخیر مواجه است، بخش قابل توجهی از خانوارها توان تأمین مواد پروتئینی مورد نیاز خود را نیز از دست داده‌اند.

گروه زیربنایی: یک کارشناس اقتصادی معتقد است عملکرد محورهای کشور در مسیر کریدورهای مختلف به دلیل چالش‌های متعدد، پایین‌تر از ظرفیت واقعی است و صرفاً وجود موقعیت مناسب نمی‌تواند برای کشور مادستاورد ترانزیتی باشد؛ لذا لازم است بین زیرساخت‌ها، دستگاه‌ها و بخش خصوصی کشور هماهنگی و یکپارچگی ایجاد شود؛ چرا که اگر چنین شرایطی فراهم نشود خطر جایگزین شدن مسیر ایران با دیگر کشورهای منطقه جدی خواهد شد. سیدطلحه حسین منی در گفت و گو با ایسنا، با بیان اینکه کشور ما در مسیر کریدور شمال – جنوب به عنوان یکی از مهمترین مسیرهای عبوری دنیا قرار گرفته است، گفت: توافق نامه کریدور شمال – جنوب در سال ۱۳۹۹ بین سه کشور هند، روسیه و ایران امضا شده است. هر سه کشور از راه‌اندازی این کریدور نفع زیادی خواهند برد وی افزود: هندی می‌تواند تجارت خود با اروپا را به جای مسیر ۱۶ هزار کیلومتری کانال سوئز، به سمت این مسیر ۷۰۰۰ کیلومتری سوق دهد که ۳۰ درصد کاهش هزینه حمل به همراه خواهد داشت. دسترسی روسیه به آب‌های آزاد هم از طریق کریدور شمال – جنوب تسهیل می‌شود. راه‌اندازی این مسیر برای ایران هم به ازای هر ۱۰۰ تن بار عبوری، ۱۰ شغل مستقیم و ۵۰ شغل غیرمستقیم به دنبال خواهد داشت. این کارشناس اقتصادی به اهمیت سیاسی مسیرهای کریدوری در جهان کنونی هم اشاره و تصریح کرد: امروز کریدورها فقط به عنوان یک مسیر عبوری مطرح نمی‌شوند و وارد رقابت‌های سیاسی و نظامی کشورها شده‌اند. بنابراین اگر ما نیابیده کریدور شمال – جنوب فقط به عنوان یک مسیر اقتصادی و عبوری نگاه کنیم بلکه این کریدور برای ما از منظر امنیتی و ژئوپلیتیک هم اهمیت ویژه‌ای دارد. مدنی ادامه داد: طرح کریدور هند – اروپا یا IMEC نمود بارز همین رقابت و حتی جنگ کریدورها در منطقه است. رژیم صهیونیستی در این مسیر نقش کلیدی دارد و قرار است نقطه اتصال هند به اروپا باشد. امارات، عربستان، اردن و یونان هم کشورهای دیگری هستند که در این مسیر نقش دارند و آمریکا، فرانسه، آلمان و ایتالیا هم از این مسیر پشتیبانی می‌کنند. کریدور IMEC منافع چین، روسیه، ایران و ترکیه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند در ادامه خاطرنشان کرد: این مسیرها اگرچه نسبت به مسیر ایران از مزیت‌های کمتری برخوردار هستند اما در صورت ادامه چالش‌ها و موانع ترانزیتی در کشور، ممکن است صاحبان بار با وجود مزیت کمتر، از این مسیرها استفاده و مسیر ایران را نادیده بگیرند.

▪ چرا مسیرهای کریدوری ایران خوب کار نمی‌کنند؟

وی با بیان اینکه عملکرد محورهای کشور ما در مسیر کریدورهای مختلف به دلیل چالش‌های متعدد، پایین‌تر از ظرفیت واقعی است، افزود: ما در این کریدور محورهای آستارا – بندرعباس، جلفا – بندرعباس، رازی – بندرعباس، سرخس – بندرعباس، ایچه‌پرون – بندرعباس و امیرآباد – بندرعباس را داریم. این کارشناس اقتصادی با اشاره به چالش‌های این محورها ادامه داد: محور آستارا – بندرعباس به دلیل عدم توسعه خط ریلی رشت – آستارا فقط با ۲۵ درصد ظرفیت واقعی فعال است. اتصال مسیر جلفا – بندرعباس هم به‌دلیل مدنی افزود: محور سرخس – بندرعباس هم قطع شده و هنوز متصل نشده است. محور رازی – بندرعباس از جایگاه بسیار مناسبی برای ارتباط میان هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس با اروپا برخوردار است اما وجود گلوگاه‌های زنجان – قزوین و قم – تهران باعث شده ۷۵ درصد ظرفیت آن بدون استفاده باقی بماند. مدنی افزود: محور سرخس – بندرعباس هم یکی از مهمترین مسیرهای ریلی ایران است به خوبی می‌تواند مواد استخراج شده از معادن شرق و جنوب روسیه و منابع گوگرد تر کمستان را منتقل کند اما به دلیل گلوگاه ظرفیتی در مسیر طیس – جندق، با مشکل مواجه شده است. محور ایچه‌پرون – بندرعباس هم بخش دیگری از کریدور شمال – جنوب است که به معادن زغال سنگ روسیه و گوگرد تر کمستان نزدیک است اما گلوگاه ظرفیتی قم – تهران و عدم توسعه آن باعث شده ۹۲

رشد ۱۰ میلیون لیتری بنزین مصرفی کشور در شهریور



مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: در شهریور ماه با توزیع میانگین روزانه ۱۴۳ میلیون لیتر، ۱۰ میلیون لیتر بنزین بیشتر (معادل تولید پالایشگاه آبادان) توزیع شده که عدد بسیار بزرگی است. به گزارش تسنیم، کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در جلسه هماهنگی روابط عمومی‌های شرکت ملی پخش در زمینه سوخت‌رسانی زمستانی اظهار داشت: روابط عمومی‌های پخش باید در زمینه انعکاس زحمات گسترده و شایه‌روزی همکاران تلاش مضاعف داشته باشند. وی افزود: در جنگ تحمیلی رکورد توزیع بیش از ۲۰۰ میلیون لیتر بنزین در میانه شعله‌های بیرحم آتش رژیم صهیونیستی در انبارهای نفت، شکسته شد. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با بیان اینکه "در شهریور ماه با توزیع میانگین روزانه ۱۴۳ میلیون لیتر، ۱۰ میلیون لیتر بنزین بیشتر (معادل تولید پالایشگاه آبادان) توزیع شده که عدد بسیار بزرگی است"، گفت: توسعه زیرساخت‌های توزیع و ذخیره‌سازی در حال انجام است، اما لازم است مدیریت مصرف با همکاری همه دستگاه‌ها صورت پذیرد. وی ادامه داد: مصرف نفت گاز با مدیریت مصرف در شش ماه گذشته، روزانه بیش از ۳ میلیون لیتر کاهش یافته است.

کارشناسان حمل و نقل موانع ترانزیتی کشور را بررسی کردند

ظرفیت‌های مغفول مسیرهای کریدوری ایران



در صد ظرفیت آن بدون استفاده بماند. البته این مسیر به دلیل صعب‌العبور بودن نیاز به کشنده‌های قدرتمند دارد که ایران این نوع کشنده‌ها را در اختیار ندارد. این پژوهشگر اقتصادی بیان کرد: خطر ریلی ایچه‌پرون – شاه‌رود – طیس هم در این کریدور نیاز به توسعه بیشتر دارد. محور بندر امیرآباد – بندرعباس هم در کریدور شمال – جنوب می‌تواند ایران را بدون واسطه به روسیه، آذربایجان، قزاقستان و تر کمستان متصل کند اما به دلیل نیاز به کشنده قدرتمند و گلوگاه قم – تهران، ۷۰ درصد ظرفیت آن استفاده نمی‌شود. مدنی در ادامه به مشکلات بندری ایران به عنوان یکی از موانع مهم کریدور شمال – جنوب اشاره و تصریح کرد: ایران در ترانزیت بین‌المللی تکیه بسیار زیادی بر بندرعباس داشته است. قاعدتا این نقطه توان پاسخگویی مناسب به تمامی مسیرهای موجود در کریدور شمال – جنوب رانداشته و لازم است بندر چابهار هم هر چه زودتر در مدیریت بارهای ترانزیتی نقش آفرینی کند. چابهار بندری اقیانوسی است که فاصله آن با هند نسبت به سایر بنادر کشور کمتر است و امکان پهلوگیری «زیرساخت سخت‌است که شامل بندرها، خطوط راه‌آهن، جاده‌ها و پایانه‌های چنوجهی می‌شود. دومین لایه، «زیرساخت نرم یا دیجیتال» است که نمونه‌های آن سامانه‌های پنجره‌وارد و بندر شو ۱۰ درصد درآمد آن به سازمان راهداری تعلق می‌گیرد. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل تصریح کرد: علاوه بر مزایای کلان اقتصادی، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و کامیون‌داران ایرانی نیز از جابه‌جایی بارهای ترانزیتی منتفع می‌شوند. حتی در مواردی که حمل این بارها توسط کامیون‌های خارجی انجام می‌شود، عبور آن‌ها از خاک ایران به رونق کسب و کار و مزایای اقتصادی، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و کامیون‌داران ایرانی نیز از جابه‌جایی بارهای ترانزیتی منتفع می‌شوند. حتی در مواردی که حمل این بارها توسط کامیون‌های خارجی انجام می‌شود، عبور آن‌ها از خاک ایران به رونق کسب و کارهای مرتبط در داخل کشور کمک می‌کند. تقی‌زاده بهجتی در ادامه افزود: هنگامی که ایران به مسیر مطمئن و مناسبی برای ترانزیت کالا تبدیل شود و کشورهای مختلف بتوانند از خاک ما مابرای عبور محموله‌های خود استفاده کنند، ما نیز در مقابل قادر خواهیم بود از مسیرهای آن کشورها برای جابه‌جایی کالا‌های خود بهره ببریم. و از این تعامل متقابل، منافع اقتصادی قابل توجهی به دست آوریم. وی با اشاره به اینکه ترانزیت هم از نظر امنیتی

▪ شناسایی ۷۷ مانع در حوزه ترانزیت کشور

مهررداد تقی‌زاده بهجتی – یک کارشناس حوزه حمل و نقل – با بیان اینکه ترانزیت به باری گفته می‌شود که از خاک کشور عبور کرده و وارد کشوری دیگر می‌شود، گفت: وقتی کشورهای مختلف بار خود را داخل ایران عبور دهند امنیت کشور ما برای آنها مهم خواهد بود. به همین دلیل ترانزیت اهمیت بسیار زیادی دارد. ترانزیت علاوه بر کمک به ارتقای امنیت، با رونق کسب و کار و کمک به اقتصاد کشور هم همراه خواهد بود. وی افزود: وقتی که بار ترانزیتی از دریا وارد بنادر کشور می‌شود، علاوه بر اعتباربخشیدن به بنادر ما، اگر این بار از طریق کشتی‌های ایرانی حمل شود، به اقتصاد کشتی کمک می‌کند و اگر توسط کشتی‌های خارجی وارد بندر شود، ۱۰ درصد درآمد آن به سازمان راهداری تعلق می‌گیرد. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل تصریح کرد: علاوه بر مزایای کلان اقتصادی، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و کامیون‌داران ایرانی نیز از جابه‌جایی بارهای ترانزیتی منتفع می‌شوند. حتی در مواردی که حمل این بارها توسط کامیون‌های خارجی انجام می‌شود، عبور آن‌ها از خاک ایران به رونق کسب و کارهای مرتبط در داخل کشور کمک می‌کند. تقی‌زاده بهجتی در ادامه افزود: هنگامی که ایران به مسیر مطمئن و مناسبی برای ترانزیت کالا تبدیل شود و کشورهای مختلف بتوانند از خاک ما مابرای عبور محموله‌های خود استفاده کنند، ما نیز در مقابل قادر خواهیم بود از مسیرهای آن کشورها برای جابه‌جایی کالا‌های خود بهره ببریم. و از این تعامل متقابل، منافع اقتصادی قابل توجهی به دست آوریم. وی با اشاره به اینکه ترانزیت هم از نظر امنیتی

الزامات عدم تکرار خاموشی‌ها

سال قبل، ۱۶ میلیارد لیتر ذخیره سوخت گازوئیل در نیروگاه‌ها داشتیم. در شرو ع همراه سال ۱۴۰۲ که به دلیل توقف مقطعی صادرات گاز به ترکیه در تابستان آن سال، گازرسانی بیش‌تری به نیروگاه‌ها شده بود، ۲٫۸ میلیارد لیتر ذخیره گازوئیل وارد مهرماه شدیم. اما امسال در شروع مهرماه، برای نخستین بار تمامی ظرفیت ۳٫۲ میلیارد لیتری مخازن گازوئیل نیروگاه‌ها پر شده و ما مخازن کاملاً پر داریم به استقیال فصل سرد سال می‌رویم. اگرچه میزان گاز تحویلی به نیروگاه‌ها در روزهای سرد زمستان اسمال بستگی به میزان سرمای هوا و شدت مصرف انرژی در بخش خانگی دارد، اما در صورت محدودیت در گازرسانی به نیروگاه‌ها یک قطعی است و وجود سوخت کافی گازوئیل برای نیروگاه‌ها، شرط اصلی عدم خاموشی‌های زمستانه است. با پرسیدن مخازن گازوئیل نیروگاه‌ها، این بستر وجود دارد که در سال جاری شاهد بروز خاموشی‌های زمستانه نباشیم، اما با توجه به اینکه با شروع فصل سرما، برداشت روزانه و مستمر از ذخایر سوخت مایع نیروگاهی انجام می‌شود و باید بین میزان گاز تحویلی و برداشت از ذخایر گازوئیل و اولویت‌دهی به تخصیص سوخت به نیروگاه‌های با راندمان بالاتر، یک هماهنگی موثر و مدیریت کارآمدی صورت بگیرد، تا این بستر موجود که با رکورد شکنی در پر شدن ذخایر گازوئیل نیروگاه‌ها به عنوان یک ظرفیت مطلوب باقیو به وجود آمده، منجر به عدم تکرار خاموشی‌های

دستگاه‌های حمل و نقل جدید پست در راه شر



مدیر کل پست استان تهران گفت که طبق تعهدات خود، نوسازی ناوگان پستی را در دستور کار قرار دادیم و شاید در روزهای آینده در استان تهران شاهد دستگاه‌های حمل و نقل جدید ما باشید. همچنین پست در زمینه هوای پاک اقداماتی انجام داده و طی دو سال گذشته پستی‌های را به موتور برقی تجهیز کردیم و در نظر داریم تا پایان سال همه پستی‌های را به موتورهای برقی تجهیز کنیم. محمد هادی – مدیر کل پست استان تهران در نشست خبری اظهار کرد:

اداره کل پست استان تهران با حدود ۶۳ هزار پرسنل یک شرکت نیمه رسمی و قرار دادی ماهانه ۵۰۰ ههزار مرسوله قبول و توزیع می‌کند. وی افزود: طی ماه‌های اخیر تلاش کرده‌ایم فضای دفاتر پستی خود را بهینه و سطوح دسترسی به دفاتر و نواحی خود را افزایش دهیم. به طور مثال در شهر بار ۶ نقطه ناحیه و در استان تهران چند نقطه جدید ایجاد کردیم. هادی گفت: با استفاده از سیستم‌های هوشمند هزینه فرآیند خود را کاهش دادیم تا بهترین ارائه خدمات را داشته باشیم همچنین مرکز تجزیه مبادله پست لشگر به سورتینگ هوشمند مجهز شده است.

آورده‌های خوبی به دنبال دارد و هم از نظر اقتصادی بسیار سوده است. اظهار کرد: به همین دلیل کشورهای رقیب همواره در حال تلاش برای دور زدن یکدیگر در مسیرهای ترانزیتی هستند. این متخصص حمل و نقل ادامه داد: با این وجود برخی معتقدند عبور بار ترانزیتی از مسیرهای داخلی به جاده‌های کشور آسیب می‌زند که این یک طرز تفکر بسیار غلط و استدلالی کاملاً بوج است. برخی هم عنوان می‌کنند که کامیون‌های خارجی حامل بارهای ترانزیتی از سوخت یارانه‌ای بهره می‌برند در صورتی که نرخ سوخت هنگام خروج برای همه این کامیون‌ها به صورت آزاد و دلاری محاسبه می‌شود. تقی‌زاده بهجتی با بیان اینکه ترانزیت از همه جهات برای کشور ما توجیه دارد، افزود: متأسفانه طی یک دهه اخیر کشور ما در بسیاری از مسیرهای ترانزیتی دور زده شده است. به عنوان نمونه مسیر شرقی – غربی از چین به سمت ترکیه که کشور ما به راحتی امکان عبور از آن را فراهم کرد اما ما مسیر تر کمستان – آذربایجان – ترکیه جایگزین شده است. بخشی از این مسیر از دریای خزر عبور می‌کند با این وجود آثار هیچ داده‌اند بار خود را به جای ایران از این مسیر عبور دهند. ساخت این مسیر در سال ۱۳۹۴ شروع شد و همان زمان ما جلساتی اضطراری با نهادهای ذخیل برای بررسی آن تشکیل دادیم. بسیاری از حاضران در این جلسات از جمله رئیس وقت سازمان راهداری معتقد بودند که این مسیر به دلیل دشواری بودن ترانزیت یک مسیر سمبلیک خواهد بود و به مرحله نهایی نخواهد رسید، ولی ما با توجه به استخراج اطلاعات سرمایه‌گذاری در بندر ترکمن‌باشی و باکو، معتقد بودیم خطر این مسیر برای ایران جدی است و در نهایت هم همین اتفاق افتاد و شاهد کاهش بارهای ترانزیتی از مسیر ایران و افزایش سهم مسیر جدید بودیم. وی افزود: ایران در مسیرهای دیگر هم دور زده شده است. سرمایه‌گذاری چین در بندر گوآرد پاکستان برای ایجاد مسیر جایگزین شمال – جنوب یکی دیگر از نمونه‌های دور خوردن ایران در مسیرهای ترانزیتی است که بار هم برخی معتقد بودند این مسیر به دلیل ناامن بودن افغانستان به نتیجه نخواهد رسید. مسیر عراق – ترکیه هم به عنوان یکی دیگر از رقبای کریدور شمال – جنوب مطرح است. حتی افغانستان هم که به راحتی می‌تواند از مسیر ایران استفاده کند با مسیر لاچورد به دنبال دور زدن ایران از طریق ترک کمستان است. این متخصص حمل و نقل و لجستیک در ادامه گفت: برخی در داخل کشور معتقدند این دور زدن‌ها دلایل سیاسی دارد، اما در واقعیت از موانعی که ما در مسیر ترانزیت ایجاد کرده‌ایم ناشی شده است. این موانع باعث شده کشورها انگیزه اقتصادی لازم برای استفاده از مسیرهای این سخت‌تر را داشته باشند و از مسیر ایران عبور نکنند. معان حمل و نقل و وزارت راه و شهرسازی وقت، ۷۷ مانع و مشکلی که در مسیر ترانزیت کشور وجود دارد را شناسایی کردیم. ۹۰ درصد این موانع داخلی است و شامل مواردی چون سرعت کم راه‌آهن، وضعیت جاده‌ها، عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی و مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ترانزیت و ... می‌شود. یکی از نمونه‌های عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی، اقدام ایران به باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی و بازرسی این بارها است در صورتی که طبق کنوانسیون TIR کشوری اجازه باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی را ندارد. تقی‌زاده بهجتی اظهار کرد: در همان سال نخست، درباره تمامی ۷۷ مانع شناسایی شده در شورای عالی هماهنگی انرژی برای کشور بحث و بررسی صورت گرفت و از این میان، ۱۵ مانع در همان سال برطرف شد. با این حال، به نظر می‌رسد در دولت قبل بخشی از این موانع دوباره به حالت اولیه باز گشته است. وی تأکید کرد: اگر هدف ما ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور است، به جای تمرکز صرف بر امضای توافق‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌ها با سایر کشورها، باید ابتدا موانع داخلی را رفع کنیم. در صورت رفع این موانع، صاحبان بار خود به‌طور طبیعی متوجه سهولت و مزایای مسیر ایران خواهند شد و ترانزیت از کشور افزایش می‌یابد. اما اگر در این مسیر تعلل کنیم و مسیرهای رقیب تثبیت شوند، باز پس گیری جایگاه از دست‌رفته بسیار دشوار خواهد بود.



زمستانه نشود. از سوی دیگر با توجه به اینکه تأمین مطلوب سوخت نیروگاه‌ها، به عوامل متعددی در عملکرد و مدیریت کلان وزارت نیرو، شرکت توانیر، شرکت تولید نیروی برق حرارتی، شرکت ملی گاز ایران و مزایای پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی بستگی دارد، به‌نظر می‌رسد یک رگولاتوری بالادستی نیاز دارد تا این فرآیند مدیریتی، منتج به عدم تکرار خاموشی‌ها با بهینه‌سازی و اولویت‌دهی مصرف سوخت نیروگاهی شود.