

«حسن خوشپور» در گفت وگوبا «توسعه ایرانی» وبا اشاره به احتمال ضعیف اصلاح بودجه در سال ۱۴۰۵:

دخالت‌های مجلس در تدوین بودجه، کارشناسی نیست



رامتین موتقی

بودجه ۱۴۰۵ در مراحل پایانی تدوین خوداست و باید تا پایان دی‌ماه به‌دست مجلس، برای رایزنی بیشتر و تصویب برسد. در ماه جاری برخی خبرگزاری‌ها مانند تسنیم گمانه‌زنی‌هایی درباره تغییرات بودجه ۱۴۰۵ داشته‌اند اما کمتر مسئول ذی‌ربطی بود که درباره این روند اظهار نظر کرده‌باشد.

روز گذشته، وزیر اقتصاد در حاشیه جلسه هیات دولت، اظهاراتی مهم در خصوص بودجه ۱۴۰۵ داشت. سیدعلی مدنی‌زاده در خصوص درآمدهای نفتی اظهار کرد: «مالان بحثی از کاهش درآمدهای نفتی نداریم و سیگنالی از کاهش درآمدهای نفتی نیست و طبق روال برنامه در دستور کار بودجه قرار خواهد گرفت.» این در حالی است که نمایرئیس مجلسی کاهش فروش و قیمت نفت را تایید کرده است. وزیر اقتصاد همچنین عنوان کرد که قصد دولت حرکت به سمت منابع پایدار، نه مانند انتشار اوراق است که یکی از قدیمی ترین ادعاهای دولت در زمان تدوین بودجه است. البته مدنی‌زاده اظهاراتی نیز درباره کاهش بودجه نهادهای ناکارآمد و هزینه‌های غیر ضروری نیز داشته‌است که این موضوع تقریباً در تمام سخنان وزیر اقتصاد در روزهای اخیر شنیده‌می‌شود.

حسن خوشپور، مدیر ارشد سابق سازمان برنامه و بودجه، در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» به‌جانب درآمدی و هزینه‌ای بودجه سال ۱۴۰۵ پرداخته‌است که مشروح آن از نظر می‌گذرد.

آقای مدنی‌زاده صحبت از نبود سیگنال کاهش در آمدی نفتی و تداوم پیش‌بینی این در آمد در بودجه ۱۴۰۵ صحبت کرده‌اند؛ در صورتی که ما ندانیم به واسطه فعال‌سازی مکانیسم‌نامه تحریم‌ها تشدید می‌شود. آیا این ذهنیت سیاست‌گذار منجر به تشدید کسری بودجه ۱۴۰۵ نمی‌شود؟

حتی اگر درآمدهای نفتی مطابق با چیزی که در سال ۱۴۰۴ تاکنون محقق شده، در سال آینده نیز تکرار نشود، باز هم بودجه کل کشور با کسری مواجه خواهدشد.

قدر مسلم اینست که پیش‌بینی درآمدهای نفتی بودجه ۱۴۰۴، تاکنون محقق نشده‌است و حتی اگر در سال ۱۴۰۵ هم درآمدهای نفتی واقع‌بینانه پیش‌بینی شود، کفاف هزینه‌های عمرانی، جاری و سرمایه‌گذاری بودجه دولت را نخواهد داد و حاکم‌اثر اینست که این درآمدها صرفاً برای هزینه‌های جاری مصرف می‌شود

حسن خوشپور در گفت‌وگوبا «توسعه ایرانی» حتی اگر درآمدهای نفتی مطابق با چیزی که در سال ۱۴۰۴ تاکنون محقق شده، در سال آینده نیز تکرار شود، باز هم بودجه کل کشور با کسری مواجه خواهد شد. قدر مسلم اینست که پیش‌بینی درآمدهای نفتی بودجه ۱۴۰۴، تاکنون محقق نشده‌است و حتی اگر در سال ۱۴۰۵ هم درآمدهای نفتی واقع‌بینانه پیش‌بینی شود، کفاف هزینه‌های عمرانی، جاری و سرمایه‌گذاری بودجه دولت را نخواهد داد و حاکم‌اثر اینست که این درآمدها صرفاً برای هزینه‌های جاری مصرف می‌شود

گفت و گو

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو:

دولت باید دست از دخالت در بازار خودرو بردارد

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد دولت در حوزه قیمت‌گذاری و سامانه فروش خودرو، تاکید کرد دولت باید به اجرای قانون بازگردود از مداخله در بازار خودرو دست بردارد، چرا که تجربه نشان داده هر زمان دولت وارد این عرصه شده، بازار از تعادل خارج شده‌است. مهدی دافدر در گفت‌وگو با عصر ایران، درباره سیاست‌های دولت در بازار خودرو و عملکرد سامانه یکپارچه فروش، اظهار کرد: در این کشور شورای رقابت یک نهاد فرقهادهای و ضائقه‌انحصار است که جریان رقابت در بازار را حمایت می‌کند. وقتی شورای رقابت در جلسه ۷۳۰ خود صراحتاً تصویب کرده که خودروهای سواری وارداتی مشمول بند قیمت‌گذاری نمی‌شوند، مشخص نیست چرا دولت همچنان اصرار دارد قیمت‌گذاری کند و فروش را به سامانه یکپارچه محدود سازد.

اوافزود: دولت نباید خودرو آفر و شده خودرو بداند. وظیفه دولت خرید و

گزارش

بافاصله ۱۰،۲ تا ۱۲،۷ میلیاردی میان عمل و آرزو:

۹۰ درصد از گازهای مشعل تا ۲ سال آینده جمع‌آوری می‌شود؟

در قانون برنامه هفتم توسعه جمع‌آوری سالانه ۱۶ میلیارد مترمکعب و روزانه حدود ۱،۵ میلیارد فوت مکعب گاز مشعل تکلیف شده‌است، اما مدیر عامل شرکت ملی نفت وعده داد که تا دو سال آینده، ۱،۹ میلیارد فوت مکعب گاز مشعل، معادل حدود ۹۰ درصد گازهای قابل جمع‌آوری، باز یافت می‌شود.

به گزارش تجارت‌نیوز، پدیدۀ فلرینگ یاسوزاندن گازهای همراه نفت، یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی ایران بوده‌است. اکنون ایران با سوزاندن سالانه حدود ۲۰ میلیارد مترمکعب گازهای



و دولت برای سال بعد نمی‌تواند فعالیت سرمایه‌گذاری داشته باشد. اما درآمدهای از محل صادرات نفت خام و فرآورده‌های نفتی، در سال آینده مطابق با پیش‌بینی‌های سال ۱۴۰۴ هم محقق نخواهد داشت و بی‌شک کمتر است.

وزیر اقتصاد همچنین صحبت از اتکا به درآمدهای پایدار، نه مانند انتشار اوراق کرده‌اند و این یکی از قدیمی ترین ادعاهای سیاست‌گذار در تدوین بودجه‌است؛ چگونه می‌توان به‌سمت ایجاد درآمدهای پایدار در بودجه حرکت کرد؟ بالاترین سهم را در درآمدهای جاری دولت، مالیات‌ها تشکیل می‌دهند. اگر به بودجه ۱۴۰۴ هم‌نگاه کنیم، متوجه می‌شویم سهم مالیات‌ها بسیار بالاست و مالیات می‌تواند به مثابه یکی از اقلام درآمدهای پایدار دولت تلقی شود.

همچنین اگر سیاست‌گذار اعتقاد داشته باشد که فروش اوراق جزو درآمدهای پایدار نیست، سود سهام دولت از شرکت‌های دولتی با درآمدها دولت، از انحصارات و مالکیتش نیز می‌تواند جزو درآمدهای پایدار باشد. در اینجا باید توجه داشت که مقدار پیش‌بینی شده برای فروش سهام شرکت‌های دولتی، که جزو دارایی‌های دولت هستند، مطابق با پیش‌بینی بودجه ۱۴۰۴ محقق نشده‌است و در سال ۱۴۰۵ هم قطعاً محقق نخواهد شد.

دولت دارای‌های خود را مانند اهرمی در بودجه سرمایه‌ای حساب می‌کند اما این هم جزو درآمدهای پایدار محسوب نمی‌شود. در توضیح درآمدهای پایدار باید گفت که چایگاه این درآمدها باید سه مرور زمان ثابت باقی بماند، تابع نوسانات نباشد و به صورت درآمدی نباشد که در کوتاه‌مدت محقق شود و ادامه پیدا نکند. بنابراین مهمترین این درآمدهای پایدار، مالیات است که مالیات هم در صورت تحقق کامل، باز کفاف هزینه‌های دولت را نمی‌دهد اما اگر آقای



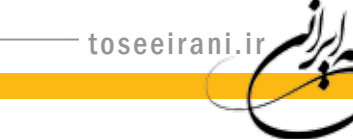
اکنون در ردیف‌های بودجه‌ای نهادهایی داریم که موضوعیت خود را از دست داده‌اند و به‌مرکز هزینه‌ای تبدیل شده‌اند که فقط به‌بینه جذب می‌کنند اما بازدهی ندارند. از آنجایی که دولت محدودیت‌های بسیار زیادی در بخش منابع دارد، اصلاح ساختاری بودجه در یکسال امکان‌پذیر نیست و ممکن است زمان بر باشد. پس کوتاه‌ترین راه‌وسهل‌ترین اقدام، کاهش بودجه این نهادها و حذف ردیف‌های آن‌هاست که سهم عمده‌ای در کاهش هزینه‌های جاری دولت خواهد داشت

مدنی‌زاده گفته‌اند که دولت بیشتر به این درآمدها تکیه می‌کند، یک نکته قوت برای تدوین بودجه سال آینده‌است.

در این روزها تمام مسئولان از ضرورت حذف بودجه نهادهای غیر کارآمد و هزینه‌های غیر ضروری می‌کنند؛ اکنون بودجه کشور با چه هزینه‌های غیر ضروری مواجه‌است؟

در ابتدا باید گفت دولت ضمن اینکه درآمدهای پایدار را در نظر می‌گیرد، باید فکری برای قسمت مصارف هم بکند که این درآمدهای پایدار بتوانند هزینه‌ها را تأمین مالی کنند.

اکنون در ردیف‌های بودجه‌ای نهادهایی داریم که موضوعیت خود را از دست داده‌اند و به‌مرکز هزینه‌ای تبدیل شده‌اند که فقط هزینه جذب می‌کنند اما بازدهی ندارند. از این قبیل مراکز هزینه و دستگاه‌ها در قسمت هزینه‌ها به‌مراتب وجود دارد و سه‌راهه نیز بودجه این مراکز به صورت یک لیست منتشر می‌شود، از آنجایی که دولت محدودیت‌های بسیار زیادی در بخش منابع دارد، اصلاح ساختاری بودجه



«حسن خوشپور» در گفت وگوبا «توسعه ایرانی» وبا اشاره به احتمال ضعیف اصلاح بودجه در سال ۱۴۰۵:

دخالت‌های مجلس در تدوین بودجه، کارشناسی نیست



در یکسال امکان‌پذیر نیست و ممکن است زمان بر باشد. پس کوتاه‌ترین راه‌وسهل‌ترین اقدام، کاهش بودجه این نهادها و حذف ردیف‌های آن‌هاست که سهم عمده‌ای در کاهش هزینه‌های جاری دولت خواهد داشت. اکنون آن چیزی که کسری بودجه را تشدید می‌کند، گرفتاری دولت در پرداخت هزینه‌ای این دستگاه‌ها و نهادهایی است که از کارایی لازم برخوردار نیستند

آیا تداوم پرداخت ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی و یارانه حامل‌های انرژی را می‌توان جزو این هزینه‌های غیر ضروری دانست؟

تداوم پرداخت ارز ترجیحی بدین مفهوم است که در اقتصاد نرخ‌های ارز متفاوتی وجود دارد که همین موضوع، نقطه شروع فساد و رانت در اقتصاد کشور است. دولت‌گرا این شهادت، توانایی و همت را داشته‌باشد که ارز ترجیحی را قطع و به سمت تک نرخ شدن ارز حرکت کند، بهترین اقدام برای دولت خواهد بود. با حرکت به سمت تک‌نرخ شدن ارز، دولت باید به کالاهایی که سابقاً ارز ترجیحی دریافت می‌کردند، یارانه تخصیص دهد و به روش‌های دیگری این یارانه‌ها را تأمین مالی کند اما حداقل باید این سیاست اینست که در بازار، ارزهای گوناگون با قیمت‌های متفاوت وجود نخواهد داشت.

همچنین اگر قیمت سوخت را افزایش دهد و منابع آن طبق قانون به سمت هدفمندی یارانه‌ها برود، به بخشی از هزینه‌های دولت برای پرداخت یارانه‌ها،

مدیر ارشد سابق سازمان برنامه و بودجه: گمان نمی‌کنم در سال ۱۴۰۵ هم اصلاح بودجه به معنای واقعی اتفاق بیفتد اما در همین شرایط، بهترین راه اینست که دولت در هزینه‌های بازنگری کند. همچنین با وجود اینکه رقم دقیقی از بودجه ۱۴۰۵ تاکنون اعلام نشده‌است، به نظر می‌رسد بودجه ۱۴۰۵ باز با کسری مواجه شود زیرا نظام بودجه‌ریزی و حکمرانی اقتصادی دولتی به لحاظ ساختاری، دارای ایراد است

مجلس حتی اگر بودجه را به‌صورت یکپارچه در دی‌ماه تحویل بگیرد، باز هم در فرآیند تهیه آن دخالت می‌کند و صرفاً تصویب‌کننده بودجه نیست. اکنون خود نمایندگان مجلس مدعی هستند که قصد تصویب یک بودجه برنامه‌ای دار نداشته‌اند و می‌رسد تمام نمایندگان معنای بودجه برنامه‌ای را ندانند و این یکی از نشانه‌های نبود تفاهم حول موضوع اصلاح ساختار بودجه در بین مسئولان کشور است

کمک‌رسانی می‌کند. پس اگر دولت قیمت فرآورده‌های نفتی و انرژی را افزایش دهد و منابع آن را برای تخصیص یارانه پرداخت کند، می‌تواند مقداری در مدیریت هزینه‌های دولت، گشایش ایجاد کند.

به عنوان یک کارشناس، چه پیشنهادی به دولت برای تدوین بودجه سال آینده می‌دهید؟ سال‌های بسیار زیادی است که بحث اصلاح بودجه و ساختار آن مطرح است اما همچنان سیاست‌گذاران، حکمرانان و نهادهای برنامه‌ریزی، درباره مفاهیم اصلاح ساختار بودجه به تفاهم نرسیده‌اند.

برخی تصویری کنند که اصلاح بودجه تنها از طریق کم کردن بودجه دستگاه‌ها یا صرفه‌جویی در هزینه‌ها اتفاق می‌افتد اما روش صحیح در اصلاح بودجه اینست که شیوه‌های برآورد اصلاح شود. به نظر من اصلاح بودجه و ساختار آن یک برنامه میان‌مدتی است که در آن اصلاحاتی نیز در نحوه حکمرانی و ماموریت‌های اقتصادی دولت صورت بگیرد.

همچنین در ۲ سال گذشته، شیوه بررسی بودجه در مجلس تغییر یافته‌است و بودجه در چند قسمت به دست مجلس می‌رسد. با این روش هم مجلس به لحاظ زمانی بیشتر گرفتار می‌شود و هم به دلیل یکپارچه نبودن آن، وحدت بودجه به‌هم می‌ریزد. اما اکنون ماده ۱۸۲ اصلاح شده‌است و امسال قرار است بودجه به صورت یکپارچه تا پایان دی‌ماه به‌دست مجلس برسد. این روش مطلوب است زیرا فاصله زمانی برآورد تا اجرا، کمتری می‌کنند و این موضوع در اقتصاد ما که دچار نوسانات زیادی است، اهمیت دوچندانی دارد و هر چه فاصله زمانی برآورد تا اجرا افزوده شود، صحت این برآوردها نیز کاهش پیدا می‌کند.

اما مجلس حتی اگر بودجه را به‌صورت یکپارچه در دی‌ماه تحویل بگیرد، باز هم در فرآیند تهیه آن دخالت می‌کند و صرفاً تصویب‌کننده بودجه نیست. البته مفاد قانونی قانون اساسی و سایر قوانین به مجلس اجازه می‌دهد که در بودجه دست‌برد اما این دخالت‌های مجلس به لحاظ فنی، کارآمد نیست.

اکنون نوسان‌پذیرندگان مجلس مدعی هستند که قصد تصویب یک بودجه برنامه‌ای دارند اما به نظر می‌کند و صرفاً تصویب‌کننده بودجه نیست. البته مفاد قانونی قانون اساسی و سایر قوانین به مجلس اجازه می‌دهد که در بودجه دست‌برد اما این دخالت‌های مجلس به لحاظ فنی، کارآمد نیست. اکنون نوسان‌پذیرندگان مجلس مدعی هستند که قصد تصویب یک بودجه برنامه‌ای دارند اما به نظر می‌رسد تمام نمایندگان معنای بودجه برنامه‌ای را ندانند و این یکی از نشانه‌های نبود تفاهم حول موضوع اصلاح ساختار بودجه‌است. مسئولین دولتی هم که از این موضوع اطلاع کافی دارند، توانایی جان‌اندازی آثار مثبت تدوین بودجه برنامه‌ای را ندارند زیرا در صورت تدوین این بودجه، دیگر دستگاه‌ها هزینه‌ای دریافت نمی‌کنند و محل هزینه کرد بودجه در برنامه‌ها، مانند برنامه توسعه روستایی و غیره خواهد بود. در این صورت کل نظام بودجه‌ریزی، از محل برآورد تأمر لحه تصویب، دگرگون می‌شود

گمان نمی‌کنم در سال ۱۴۰۵ هم اصلاح بودجه به معنای واقعی اتفاق بیفتد اما در همین شرایط، بهترین راه اینست که دولت در هزینه‌های بازنگری کند. همچنین با وجود اینکه رقم دقیقی از بودجه ۱۴۰۵ تاکنون اعلام نشده‌است، به نظر می‌رسد بودجه ۱۴۰۵ باز با کسری مواجه شود زیرا نظام بودجه‌ریزی و حکمرانی اقتصادی دولتی به لحاظ ساختاری، دارای ایراد است.

این سامانه نه عدالت ایجاد کرده، نه بازار را سامان داده، بلکه باعث معطلی، سردرگمی مردم و افزایش قیمت‌ها شده‌است. در واقع، سامانه چیزی جز یک قرعه‌کشی مهندسی شده نیست.

دافدر در ادامه با اشاره به محدودیت‌های ایجادشده برای نمایندگان‌گی، گفت: «جز جمله این طرح‌هایی توان به راه‌اندازی ردیف نخست کارخانه‌ان کرد. هر خودرویی که وارد می‌شود، باید منتظر بماند تا دولت در سامانه راباز کند. این رویه اشتباه‌است و تنها به‌رکود بیشتر منجر می‌شود. سامانه‌ای که قرار بود واسطه‌گری را حذف کند، امروز خودش به حلقه‌ای از واسطه‌گری تبدیل شده‌است، او خاطر نشان کرد: راهکار روشن است؛ دولت باید قانون را اجرا کند و از مداخله در بازار دست بکشد. ما نمی‌گوییم دولت کنار برود، اما باید از بی‌قانونی‌ر به‌زیر کند و به مصوبات شورای رقابت، که نهادهی ضائقه‌انحصار و قانونی است، احترام بگذارد.

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو در پایان یادآور شد: شورای رقابت مرجع قانونی تصمیم‌گیری در این حوزه‌است و حتی رئیس محترم قوه قضائیه بر ضرورت رعایت مصوبات آن تأکید کرده‌است. دولت نمی‌تواند هر جا که تمایل دارد قانون را نادیده بگیرد. بسیاری از خواسته‌های دولتی‌ها سلیقه‌ای است، در حالی که قانون باید مآلک عمل باشد، نه سلیاق شخصی.

اختلاف قیمت کارخانه و بازار است و این موضوع با فلسفه نظارت دولت کاملاً در تضاد قرار دارد.

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو با انتقاد از نبود شفافیت در فرآیند واردات نیز تصریح کرد: وقتی حتی آمار رسمی واردات خودروها، میزان ارز تخصیصی و نوع و ه امتنشر نمی‌شود، یعنی شفافیتی وجود ندارد که واقعاً عدالت و شفافیت هست، چرا دولت آمار واردات را عمومی نمی‌کند؟



گاز سبک به شبکه سراسری از دیگر دستاوردهای این قرار داده‌است. اما باید دید این وعده‌ها محقق می‌شوند؟

محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت، در آیین امضای قرارداد فروش و جمع‌آوری ۲۹۵ میلیون فوت مکعب گاز، با اشاره به اینکه در چند سال منتهی به آغاز دولت چهاردهم، در مجموع ۳۳۰ میلیون فوت مکعب یعنی ۹،۳ میلیون مترمکعب در روز ظرفیت برای جمع‌آوری گازهای ارسالی به مشعل ایجادشده بود، گفت: «از جمله این طرح‌هایی توان به راه‌اندازی ردیف نخست کارخانه‌ان کرد». وزیر نفت با بیان اینکه بر اساس اهداف کمی ارائه‌شده در برنامه هفتم پیشرفت، شرکت‌های ملی نفت و گاز ایران مکلف به جمع‌آوری گازهای مشعل حدود ۱۵ میلیارد فوت مکعب در روز تا پایان این برنامه هستند، اظهار کرد: «پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۱۴۰۴ نیز به‌مرور، دارای برخی پروژه‌های فرعی قراردادهای ببیلند و مازون، انجام شود. با اجرای ۱۴ قراردادی که امروز امضا شد، مقدار جمع‌آوری گازهای مشعل تا پایان سال ۱۴۰۵ به‌تدریج حدود ۲۹۵ میلیون فوت مکعب در روز افزایش می‌یابد».

در واقع وزیر نفت عنوان کرده‌است که در چند سال منتهی به آغاز دولت چهاردهم، در مجموع ۳۳۰ میلیون فوت مکعب یعنی ۹،۳ میلیون مترمکعب در روز ظرفیت برای جمع‌آوری گازهای ارسالی به مشعل ایجاد شده‌بود. با این که میان اظهارات وزیر پیشین نفت و وزیر کنونی نفت، اختلاف هفت میلیون مترمکعبی وجود دارد، اما باید گفت به هر حال فاصله میزان جمع‌آوری گازهای مشعل در مشعل، حال حاضر با اهداف تعیین‌شده، بسیار است.

با توجه به رقم جمع‌آوری روزانه ۱۶ میلیون مترمکعب گاز همراه نفت در روز، این رقم سالانه به حدود ۵،۸ میلیارد مترمکعب می‌رسد. حال اگر عدد ۹،۳ میلیون مترمکعب ملاک باشد، سالانه ۳،۳ میلیارد مترمکعب جمع‌آوری می‌شود. این بدان معناست که فاصله میزان جمع‌آوری گازهای مشعل تا اهداف محقق‌شده بین ۱۰،۲ تا ۱۲،۷ میلیارد مترمکعب است. با توجه به اختلاف قابل توجه میان وعده عمل‌آی توان امیدوار بود که ۹۰ درصد از فلر سوزی در کشور تا دو سال آینده پایان یابد؟

خبر اقتصادی

یک نماینده مجلس:

۹۵ میلیارد دلار ارز صادرات برگشته است



عضو ناظر مجلس شورای اسلامی در ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز اعلام کرد: عدم بازگشت ارز صادراتی، در عمل به معنای هدررفت منابع ارزی ملی است که یا صرف قاچاق کالا و ارزی می‌شود و یا به‌صورت فرار سرمایه از کشور خرج می‌گردد. به گزارش تسنیم، حسین صمصامی در نامه‌ای به ریاست قوه قضائیه، نکاتی را در خصوص عدم بازگشت ارز در ۶ سال گذشته مطرح کرد. در این نامه آمده‌است: از مجموع حدود ۲۷۰ میلیارد دلار صادرات غیر نفتی کشور، در بازه زمانی سال ۱۳۹۷ تا پایان چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۴، بیش از ۹۵ میلیارد دلار منابع ارزی به‌چرخه رسمی اقتصاد کشور بازگشته‌است. این موضوع یکی از چالش‌های عمده و گلوگاه‌های بحران را در اقتصاد کشور محسوب می‌شود و پیامدهای گسترده‌ای در حوزه ثبات ارزی، تأمین ارز مورد نیاز واردات و در نهایت، سبب خوار مردم داشته‌است.

قائم‌مقام راه‌آهن: ۴ هزار واگن مسافری کم داریم
قائم‌مقام راه‌آهن گفت: در سال ۱۳۸۹ ناوگان موجود حدود ۲۲۰۰ واگن بوده که امروز به حدود ۱۰۰۰ واگن رسیده‌است. در حالی که واگن مورد نیاز ۵۱ هزار

دستگاه‌است. به گزارش ایلنا، محسن موسوی ادامه داد: علت عقب‌ماندگی تاریخی ناوگان مسافری ریلی این است که بخش خصوصی به دلیل اقتصاد ضعیف و قیمت‌گذاری تکلیفی نتوانسته خود را در این بخش احیا کند و به‌سرمایه‌گذاری در این حوزه تشویق نشدند. البته در سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی برای ترغیب سرمایه‌گذاری در این حوزه صورت گرفت و تسهیلاتی برای این حوزه پیش‌بینی شده، اما این اقدامات خیلی موثر نبود در حد بازسازی واگن‌های سطح یک و دو قدیمی اقدام کردند و نتوانستند این عقب‌ماندگی را جبران کنند.

مشاور سازمان بورس: بورس بین الملل تاده فجر تاسیس می‌شود
مشاور سازمان بورس در حوزه بورس بین‌الملل، خبر داد: بازار سرمایه میزبان یک بورس جدید تاداه‌های آینده خواهد بود. به گزارش اقتصادآنلاین، علی ساجدی توضیح داد: اکنون پروژه در مرحله نهایی‌سازی ترکیب موسسین قرار دارد تا پس از جمع‌بندی، مجوز پذیره نویسی از سوی سازمان بورس تمدید شود. بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، پیش‌بینی می‌شود در صورت حفظ روند فعلی، تاده فجر شاهد آغاز رسمی تأسیس و پذیرش بورس بین‌الملل باشیم. تقریباً به مراحل فنی و حقوقی انجام شده و تنها در بخش سرمایه‌گذاران خارجی لازم بود که شورای عالی بورس از برخی استانداردهای ایده‌آل اولیه خوداندگی عقب‌نشینی کند که این اتفاق افتاد.

معاون برنامه‌ریزی ایمیدرو عنوان کرد: تحقق رشد ۱۳ درصدی بخش معدن به شرط سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیارد دلاری
معاون برنامه‌ریزی و توانمندسازی ایمیدرو اعلام کرد: برای تحقق رشد ۱۳ درصدی بخش معدن مطابق برنامه هفتم پیشرفت، به ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز داریم. در صورت تحقق این هدف، می‌توان انتظار داشت ۱۵ میلیارد دلار به درآمدهای ارزی کشور افزوده شود. به گزارش تسنیم، سهم افزایش آیین بین اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با رئیس هیات علم ایمیدرو و معاونان این سازمان، بابیان اینکه افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در این بخش موجب شده سهم صنایع معدنی به ۲۴ درصد از کل بازار سرمایه کشور برسد. افزود ارزش صادرات زنجیره معدن و صنایع معدنی کشور به بیش از ۱۳ میلیارد دلار رسیده‌است.

شرکت ملی پالایش و پخش اعلام کرد: آغاز مجدد طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز
پس از دو سال وقفه، طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز مجدداً توسط شرکت ملی پالایش و پخش آغاز شد. به گزارش مهر، به دنبال اجرای سیاست‌های کلان دولت چهاردهم در راستای مدیریت مصرف سوخت، کاهش وابستگی به بنزین و توسعه استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) در ناوگان حمل‌ونقل کشور، طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز و تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای مجدداً فعال شده‌است. به گفته‌ی عظیمی‌فر، معاون وزیر و مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش، بر اساس آمارهای موجود، در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۳، ۱۲،۱ هزار و ۱۲۵ دستگاه خودرو دوگانه‌سوز شده‌اند که این رقم با رشد ۱۶۸ درصدی به ۳۲ هزار و ۴۶۲ دستگاه در هفت ماهه ابتدایی سال جاری رسیده‌است.

شرکت ملی پالایش و پخش اعلام کرد: آغاز مجدد طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز



پس از دو سال وقفه، طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز مجدداً توسط شرکت ملی پالایش و پخش آغاز شد. به گزارش مهر، به دنبال اجرای سیاست‌های کلان دولت چهاردهم در راستای مدیریت مصرف سوخت، کاهش وابستگی به بنزین و توسعه استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) در ناوگان حمل‌ونقل کشور، طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز و تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای مجدداً فعال شده‌است. به گفته‌ی عظیمی‌فر، معاون وزیر و مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش، بر اساس آمارهای موجود، در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۳، ۱۲،۱ هزار و ۱۲۵ دستگاه خودرو دوگانه‌سوز شده‌اند که این رقم با رشد ۱۶۸ درصدی به ۳۲ هزار و ۴۶۲ دستگاه در هفت ماهه ابتدایی سال جاری رسیده‌است.

سازمان حمایت: افزایش قیمت بلیت هواپیما باید لغو شود
در پی انتشار اخباری مبنی بر «افزایش درصدی نرخ بلیت هواپیما»، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان طی نامه‌ای از انجمن شرکت‌های هواپیمایی خواسته که قیمت بلیت‌ها را به پای بازگردانند، در غیر این‌صورت مطابق قانون با آنها برخورد خواهد شد. به گزارش ایلنا، سازمان حمایت از انجمن شرکت‌های هواپیمایی خواسته که ضمن برگشت نرخ‌ها به وضعیت قبلی، نسبت به انجام هماهنگی از طریق دبیرخانه کار گروه تنظیم بازار سوخت در معاونت توسعه بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدام کنند.