سرآج

روزنامه صبح ایران / سال دهم - شماره ۱۴۵۸
۴ تیر ماه ۱۴۰۳ / با ما همراه شوید
www.serajonline.com - @serajname

واردات و ترخیص ۲ میلیون گوشی تلفن همراه در فصل بهار

رئیس کل گمرک اعلام کرد: در سه ماهه اول سال جاری، دو میلیون و ۴۹ هزار و ۲۷۹ دستگاه گوشی تلفن همراه به دو شیوه تجاری و مسافری از گمرکات ترخیص و وارد کشور شد. محمد رضوانی فر ارزش این تعداد گوشی تلفن همراه وارداتی در این مدت را ۵۲۷ میلیون و ۵۰۹ هزار دلار اعلام کرد. وی گفت: از مجموع گوشی تلفن همراه وارداتی به کشور در سه ماهه امسال، یک میلیون و ۹۵۰ هزار و ۴۸۳ دستگاه به شیوه تجاری و ۹۸ هزار و ۷۹۶ دستگاه به شیوه مسافری وارد کشور شده است. او با اشاره به اینکه مجموع واردات گوشی تلفن همراه به شیوه تجاری و مسافری در سه ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل با کاهش روبرو بوده است، اظهار کرد: واردات گوشی تلفن همراه در این مدت به لحاظ تعداد ۲۷ درصد و از حیث ارزش هشت درصد کاهش نشان می‌دهد.

پول | ارز | بانک

فرق ریال دیجیتال با رمز ارز چیست؟

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی در تشریح تفاوت ریال دیجیتال با رمز ارز گفت: ریال دیجیتال مدیریت متمرکزی است که از سمت بانک مرکزی اعمال می شود و سیاست های پولی بر آن حاکم است.

مهران محرمیان معاون فناوری های نوین بانک مرکزی در پاسخ به خبرنگار درباره تفاوت رمز ارز ملی با ریال دیجیتال، اظهار داشت: ریال دیجیتال به لحاظ فناوری مبتنی بر همان فناوری DLT است ولی به لحاظ کارکرد کاملا با رمز ارزها متفاوت است، ریال دیجیتال ماینینگ ندارد، ریال دیجیتال مدیریت متمرکزی است که از سمت بانک مرکزی اعمال می شود و سیاست های پولی بر آن حاکم است. او با تأکید براینکه ریال دیجیتال تفاوت های زیادی با رمز ارز دارد، گفت: به هر حال فناوری استفاده شده در ریال دیجیتال همان فناوری است که در رمزارزها استفاده می شود.

محمدرضا فرزین رئیس کل بانک مرکزی نیز در مراسم رونمایی از ریال دیجیتال توضیحاتی درباره اهمیت ریال واحد پول ملی کشورمان اعلام و تصریح کرد: ریال پول ماست و واحد پولی ماست و در تمام مبادلات از آن استفاده می کنیم و به هیچ وجه ریال دیجیتال جایگزین واحد پولی ما نمی شود.

در یک تعریف ساده و کلی، ریال دیجیتال مشابه با اسکناس، تعهد بانک مرکزی به شکل الکترونیکی است که می‌تواند جهت انجام پرداخت های عمومی مورد استفاده قرارگیرد. ریال دیجیتال برخلاف سایر انواع پول الکترونیک رایج در کشور که از طریق حساب های بانکی و ابزارهای پرداخت متداول همچون کارت بانکی مورد استفاده قرار می گیرد، نیاز به تسویه بین بانکی برای انتقال وجوه بین خریدار و فروشنده نداشته و به محض انجام عملیات خرید وجوه دریافتی آن در اختیار فروشنده قرارگرفته و قابل بهره برداری می باشد. همچنین به دلیل استفاده از ابزارهای نوین در انجام عملیات پرداخت، پرداخت با این روش در عین افزایش امنیت پرداخت، بسیار ساده تر از شیوه های رایج پرداخت کارتی صورت می پذیرد. گفتنی است، با اقدامات بانک مرکزی و توسعه فاز آزمایشی خدمت جدید و عملیاتی شده « ریال دیجیتال « در جزیره کیش، مشتریان شبکه بانکی از تیرماه ۱۴۰۳ می توانند بدون استفاده از پول های کاغذی یا کارت‌های بانکی به سادگی از طریق کیف پول ریال دیجیتال و تنها با اسکن بارکد تولید شده توسط نرم افزارهای ارائه شده، با شیوه های نوین خریدهای خود را انجام داده و یا نسبت به انتقال وجه به کیف پول سایر مشتریان اقدام کنند. بعد از طی مراحل مطالعاتی اولیه، طراحی پروژه ریال دیجیتال از سال ۱۴۰۰ و پس از اخذ مجوزهای لازم از شورای پول و اعتبار در دستور کار بانک مرکزی قرار گرفت و متعاقباً اجرای فاز پیش‌آزمایشی از ابتدای سال ۱۴۰۱ آغاز گردید که پس از بررسی دستاوردهای فاز پیش آزمایشی، فاز آزمایشی محدود این پروژه از خرداد ماه ۱۴۰۲ آغاز شد. با توجه به برنامه ریزی های انجام شده، با مشارکت فعال شبکه بانکی، و همکاری‌های لازم در شبکه پرداخت کشور، از تیرماه سال ۱۴۰۳ با مشارکت دو بانک ملت و تجارت پروژه یادشده وارد مرحله گسترده فاز آزمایشی با امکان بهره‌برداری عمومی خواهد شد.

در این مرحله که مقرر است بصورت مشخص از محدوده جغرافیایی جزیره کیش آغاز گردد، مشتریان شبکه بانکی و گردشگران این امکان را خواهند داشت تا با استفاده از این ابزار پرداخت جدید، نسبت به پرداخت هزینه‌های خرید کالا و خدمات اقدام کنند.

شعار سال

چگونگی تحقق شعار سال از دید کارشناسان / شعار سال بدون حضور بخش خصوصی محقق نمی‌شود

موضوع مهمی که در دل شعار امسال نهفته و بارها نیز از سوی رهبری مورد تاکید قرار گرفته، میدان دادن به بخش خصوصی واقعی برای پیشبرد اهداف اقتصادی است؛ اما متأسفانه تاکنون این هدف نتوانسته آنطور که باید و شاید محقق شود به گونه‌ای که طبق برآوردها امروز بین ۶۰ تا ۷۰ درصد اقتصاد ایران به صورت دولتی اداره می‌شود.

در این ارتباط محمود نجفی عرب رئیس اتاق بازرگانی تهران با بیان اینکه در شعار امسال دو رویکرد مهم نهفته است، گفت: نکته اول اینکه در بالاترین سطح مدیریتی کشور این اتفاق نظر وجود دارد که اقتصاد و ضعف‌های آن مهمترین مساله امروز کشور است. همچنین به این نکته توجه شده که بدون مشارکت بخش خصوصی یعنی همان مردم، امکان توسعه و پیشرفت اقتصاد ملی وجود ندارد. این تجربه در تمام جهان از شرق تا غرب وجود دارد و در ایران هم از زمان ابلاغ اصل ۴۴ قانون اساسی، رویکرد واگذاری اقتصاد به مردم کلید خورده، هرچند موفقیت چشمگیری نداشته‌است. ولی حالا ذیل این شعار می‌توان گام‌های مهمی برداشت.وی افزود: پیام رهبر انقلاب در نخستین روز سال جدید، بی‌شک نقشه راهی برای گشایشی نوین در عرصه اقتصادی ایران و افزایش توان کشور در رهایی از بند ناکارآمدی را رمزگشایی می‌کند. اگر تمام ارکان کشور با دقت و احساس مسؤولیت به ابعاد این شعار توجه کنند به طور حتم مسیر اقتصاد از آنچه امروز وجود دارد متفاوت و این بیمار بهبود می‌یابد.

ضمن آنکه رهبری در بیانات دیگرشان در روز اول فروردین به موضوعات کلیدی دیگری مانند ارتباط تجاری مؤثر خارجی با کشورهای دیگر جهان هم اشاره کردند. در صورت بهبود روابط خارجی به طور حتم، امکان رشد اقتصاد ممکن خواهد شد.

نجفی عرب بیان کرد: نگاه به جوانان و بهره‌مندی از ظرفیت مؤسسات دانش‌بنیان، رویکرد مطالبه‌گرایانه در دیپلماسی اقتصادی با محوریت همکاری مؤثر با همسایگان، خصوصاً در زنجیره‌های ارزش مشخص و تبدیل فرصت مفاهمات به توانمندی بازرگانی - صنعتی، تمرکز بر تولید صادرات‌گرا و تاکید بر رفع مداخلات زائد در عملکرد بخش خصوصی، بهره‌گیری از سرمایه‌های بخش خصوصی و عمومی در اتمام و بهره‌برداری از پروژه‌های نیمه‌تمام، ارکان تحقق اقتصادی مردم نهاد است که می‌تواند در تعامل مطلوب میان اتاق‌های بازرگانی به عنوان تشکل مردمی با قدمت ۱۴۰ ساله با دولت و نهادهای سیاست‌گذار، جامه عمل پوشانیده شود.همچنین مجتبی صفایی رئیس اتاق اصناف ایران نکته اول اهمیت اقتصاد و تأثیر آن بر قدرت کشورها در دنیای امروز به ویژه ایران با ویژگی‌ها و شرایط خاص است و نکته دوم عدم دستیابی کشور به شرایط توسعه یافته و باثبات از لحاظ اقتصادی است.

به گفته رئیس اتاق اصناف ایران، در بروز این شرایط عوامل گوناگونی مانند تحریم‌های بین‌المللی، برنامه‌ریزی‌های بعضاً نادرست و غیر اصولی یا عدم اجرای برنامه‌های اصولی، ناکارایی افراد مؤثر در پست‌های کلیدی و عدم اجرای سیاست شایسته سالاری، فساد و دلایل متعدد دیگر تأثیرگذار بوده است. در بخش دوم شعار امسال که معنای مردمی‌سازی اقتصاد را در خود جای داده است، نشان می‌دهد که نقش مردم و نهادهای مردمی در این سال‌ها تا چه حد نادیده گرفته شده است و تا چه اندازه نقش مردم در سیاستگذاری‌های کلان کشور کمرنگ بوده استنقش مردم و نهادهای مردمی در این سال‌ها تا چه حد نادیده گرفته شده است و تا چه اندازه نقش مردم در سیاستگذاری‌های کلان کشور کمرنگ بوده است. وی تصریح کرد: مگر می‌توان اقتصاد خرد، تولید صنفی کشور و بازار را نادیده گرفت و برای اقتصاد کشور تصمیم‌گیری کرد و اتاق‌های اصناف و اتحادیه‌ها صرفاً مجری و ابلاغ کننده تصمیمات بالادستی باشند؟ در حال حاضر حدود ۶۸۰ هزار واحد تولیدی بزرگ و کوچک در کشور وجود دارد که از این تعداد بنگاه‌های صنفی با بیش از ۶۰۰ هزار بنگاه صنفی نزدیک به ۹۰ درصد بنگاه‌های تولیدی را از حیث کمیت شکل می‌دهند لذا نقطه اتصال دو کلیدواژه شعار امسال، در بنگاه‌های تولیدی صنفی ظهور می‌کند. این در حالی است که بنگاه‌های صنفی از تبعیض با بنگاه‌های صنعتی رنج می‌برند و قوانین به واقع به ضرر تولیدکنندگان صنفی است.

صفایی با بیان اینکه حلقه نهایی تمامی زنجیره‌های ارزش در کشور مصرف کننده نهایی و مردم هستند، گفت: اگر مردم از قدرت خرید کافی برخوردار نباشند عملاً بسیاری حلقه‌های زنجیره تأمین ابتر باقی می‌مانند. لذا دولت موظف است برای جلوگیری از ایجاد شکاف عمیق در اقتصاد کشور تدبیر ویژه‌ای بیاندیشد؛ برای مثال افزایش دو مرحله‌ای ضریب حقوق کارمندان، کارگران و به خصوص بازنشستگانی در طول یک‌سال است.

صفایی تاکید کرد: این دو حلقه زنجیره تأمین یعنی مردم و اصناف تبلور واقعی بخش دوم شعار سال هستند که لازم است دولت و حاکمیت نسبت به آن توجه ویژه‌ای داشته باشند. همانطور که اشاره شد نکته کلیدی که در شعار امسال مورد تاکید قرار گرفته مشارکت مردم در اقتصاد است اما متأسفانه با توجه به وضعیت نظام اداری و بروکراسی‌های پیچیده که در حوزه‌های مختلف خود را به اشکال گوناگون نشان می‌دهد می‌تواند سد راهی در برابر تحقق این شعار باشد. در واقع اگرچه مردم تمایل دارند در فعل و انفعالات اقتصاد کشور حضور حداکثری داشته باشند اما به دلیل موانع موجود در بخش‌های مختلف به ویژه در حوزه کسب و کار توان حرکت رو به جلو را ندارند.

راه و مسکن

راه آهن:منتظر ستاد تنظیم بازار برای گرانی بلیت قطار هستیم

مدیرعامل راه آهن با اشاره به نصب دوربین لکوموتیوهای مسافری،گفت با درخواست شرکت‌ها برای افزایش قیمت بلیت موافقت کرده و منتظر تصمیم ستاد تنظیم بازار هستیم.

سیدمیعاد صالحی در آخرین نشست خبری در دولت سیزدهم در پاسخ به پرسش تسنیم مبنی بر اینکه چرا طی خرداد و تیر امسال پیش فروش بلیت قطارهای مسافری دو مرحله‌ای انجام می شود و آیا این نوع فروش به درخواست افزایش قیمت شرکت ها مربوط است یا خیر، اظهار کرد: افزایش سنواتی در بحث تعرفه ها انتظار بخش خصوصی است که به حق است.

وی با بیان اینکه -درخواست افزایش قیمت- باید در مراجع قانونی مطرح شود و پس از طرح در شورای عالی ترابری به ستاد تنظیم بازار برود، افزود: این مراحل طی شده و منتظر تصمیم ستاد تنظیم بازار هستیم که متناسب با آن قیمت بلیت قطارهای مسافری تغییر می کند.

وی در پاسخ به پرسش دیگر تسنیم در خصوص میزان افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری، اضافه کرد: نامه محرمانه ای در این رابطه به ستاد تنظیم بازار ارسال شده، اما با خواسته بخش خصوصی موافقت کرده ایم.

وی همچنین از تکمیل فرآیند ۲ پارت از تهاتر نفت (دو فروند کشتی) خبر داد و در پاسخ به پرسش تسنیم در خصوص ظرفیت این کشتی‌ها گفت: دو کشتی نفتی تهاتر نفت با ظرفیت یک تا دو میلیون بشکه مراحل تهاتر نفت را طی کرده و می توانیم بگوییم در حوزه تامین ملی حوزه ریلی شاهد یک انقلاب هستیم.

صالحی بیان کرد: طی ۳۳ ماه دولت سیزدهم در حوزه زیربنایی، ناوگان، بهره برداری، مراکز لجستیکی ریلی اقدامات خوبی انجام شده است.

وی با بیان این که دیروز پروژه‌های مهمی در استان‌های یزد و اصفهان که بیشترین جابجایی بار را دارند، افتتاح شد. ۱۰ بلاک یعنی حدود یک سوم خط دوم بافق-زرین شهر به طول ۵۰۰ کیلومتر در دولت های قبلی افتتاح شد. یک سوم در ۳۳ ماهه دولت سیزدهم افتتاح شده است.

وی یادآور شد: دیروز هم ۶ بلاک به طول ۱۰۶ کیلومتر و ارزش روز ۷۵۰۰ میلیارد تومان افتتاح شد. بنابراین ۱۰ بلاک باقیمانده با پیشرفت ۵۰ درصدی تحویل دولت چهاردهم می شود و آمادگی داریم تا یکسال آینده این پروژه را به اتمام برسانیم. مجموع بهره برداری رسمی خطوط ریلی در دولت سیزدهم به حدود ۸۰۰ کیلومتر رسیده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی از کاهش سانحه ثبت شده در راه آهن خبر داد و افزود:از سال ۹۹ از ۲۳۸ سانحه ریلی که با تدابیر انجام شده در سال گذشته تعداد سوانح ریلی به ۱۸۲ سانحه کاهش یافته است.

صالحی یادآور شد: در تمام لکوموتیوهای مسافری دوربین نصب شده که باعث کاهش رفتارهای پرخطر لکوموتیوران ها داشته است. به دنبال نصب دوربین در لکوموتیوهای باری هستیم.

وی در ادامه از جابجایی ۲۹,۷ میلیون مسافر در سال ۱۴۰۱ خبر داد و افزود: سال گذشته با ۲ میلیون افزایش یعنی بیش از ۳۱ میلیون جابجایی مسافر، رکود این بخش شکسته شد.

وی از رشد ۱۱ درصدی حمل بار ریلی (به لحاظ وزن) خبر داد و با اشاره دیگر، گفت: طی ۳۳ ماهه دولت سیزدهم بالغ بر ۴۲۴۷ دستگاه انواع واگن به ناوگان ریلی الحاق شده است. همچنین در این مدت ۳۹۹۰ واگن باری نو به شبکه وارد شده که تماما با سرمایه گذاری داخلی بوده است.

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران از رشد ۱۰۳ درصدی تولید واگن باری نو در مقایسه با عملکرد دولت قبل خبر داد و اضافه کرد: در حوزه واگن مسافری نو و بازسازی شده است.قیمت‌گذاری دستوری در حوزه مسافری و عدم پرداخت یارانه، جذابیت نسبت حوزه باری کمتر است که با جاری شدن ماده ۱۲ این بخش نیز جذابیت بیشتری برای جذب سرمایه داشته باشد.

صالحی با بیان اینکه طی دولت سیزدهم ۶ ایستگاه سوخت رسانی بهینه در یزد، بافق، چادرملو، سیرجان و... راه اندازی شده است، اظهار کرد: بیش از ۸۰ درصد قطارهای باری موجود در سبکه، قطار کامل هستند.

وی با اشاره به اینکه سال گذشته توانستیم ۸۰۰ واگن کود پتاس از روسیه به طول بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر را به بندرعباس ترانزیت کنیم، افزود: همچنین ذغال‌سنگ روسیه را از مسیر ریلی ترانزیت کرده‌ایم. طی خرداد و تیرماه امسال ۱۳۹ واگن ذغال سنگ روسیه از مسیر ریلی جمهوری اسلامی ایران به سمت هند ترانزیت شده است.

به گفته وی، مجموع ترانزیت ریلی در دولت سیزدهم ۴,۹ میلیون تن بوده که نسبت به ۳۳ ماه دولت دوازدهم (۳ میلیون تن) حدود رشد ۶۴ درصد را نشان می دهد. کل حمل بار بین المللی نیز حدود ۲۴ درصد رشد داشته است.

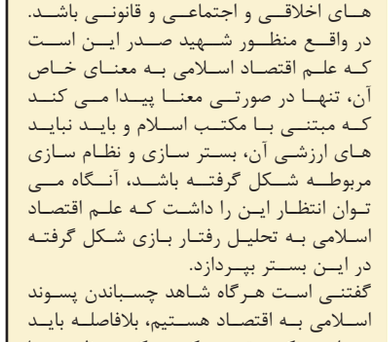
وی با اشاره به اینکه در راه آهن ۱۱ هزار پرسنل داریم، یادآور شد: در مسیر تهران-مشهد ۸۰ قطار مسافری طی شبانه روز تردد دارد. حجم این ایستگاه با حجم عملیات خطوط دیگر متفاوت است. برای اولین بار با استفاده از مدل تجربه اتفاق افتاده، برای ۲۱ منطقه ضریب قطارهای باری و مسافری استخراج شد. به این ترتیب فرمولی احصا شد و با در نظر گرفتن همه مولفه‌ها، آیین نامه کیلومتراژ در ۳۰ صفحه تدوین شد. با این آیین نامه بخشی از معیشت پرسنل بهبود یافت.

مدیرعامل راه آهن همچنین با یادآوری استجازه ۱۰ میلیارد دلاری برای توسعه ریلی و جبران عقب افتادگی های گذشته، اظهار کرد: ۴ خط ریلی از جمله میرجاوه-زاهدان به همراه نوسازی ناوگان از این محل انجام خواهد شد. مجموعا این ۱۰ میلیارد دلاری برای ۹ خط ریلی و نوسازی ناوگان هزینه خواهد شد.

یادداشت اقتصادی

نگاهی نو به علم اقتصاد اسلامی

(قسمت دوم)



به طور کلی مکتب اقتصادی مجموعه ی باید نباید های ایدئولوژیکی و ارزشی است که متناظر با آن ها باید نظام اقتصادی طراحی شود. تحت قالب این نظام، بازی بازیگران اقتصادی شکل می گیرد و علم اقتصاد به تبیین و تحلیل بازی این بازیگران می پردازد.

بنابراین علم اقتصاد متعارف به مفهوم (Science)، به بررسی بازی بازیگرانی می پردازد که در نظام شکل گرفته ای که مبتنی بر باورهای ایدئولوژیکی سرمایه داری و لیبرالیسم است، به ایفای نقش می پردازند. اما تعریف جامع تر از علم اقتصاد در برگیرنده ی مکتب اقتصادی، نظام اقتصادی و علم اقتصاد است. علم اقتصاد اسلامی چیست؟

شهید صدر در کتاب اقتصادنا عنوان می کند: فقط هنگامی می توان از علم اقتصاد اسلامی بحث کرد که مکتبی اقتصادی وجود داشته باشد و این مکتب در نظام به اجرا درآمده باشد و دارای نهاد های اخلاقی و اجتماعی و قانونی باشد. در واقع منظور شهید صدر این است که علم اقتصاد اسلامی به معنای خاص آن، تنها در صورتی معنا پیدا می کند که مبتنی با مکتب اسلام و باید نباید های ارزشی آن، بستر سازی و نظام سازی مربوطه شکل گرفته باشد، آنگاه می توان انتظار این را داشت که علم اقتصاد اسلامی به تحلیل رفتار بازی شکل گرفته در این بستر بپردازد.

گفتنی است هرگاه شاهد چسباندن پسوند اسلامی به اقتصاد هستیم، بلافاصله باید به این نکته توجه کنیم که منظور ما از اقتصاد اسلامی کدام یک از سه اصل مکتب، نظام یا علم است. همانطور که در خصوص تعریف علم اقتصاد متعارف نیز باید به این نکته توجه کرد این علم به تحلیل و تبیین بازی بازیگرانی می پردازد که در نظام ساخته شده بر مبنای تفکرات لیبرالیسم به ایفای نقش می پردازند.

بنابراین اگر بخواهیم تصویر کاملی از علم اقتصاد اسلامی ارائه کنیم، باید به این نکته اشاره کنیم که علم اقتصاد اسلامی دارای سه بعد اساسی است که به ترتیب شامل:

۱-کشف اصول نظری آموزهای اسلامی درباره موضوعات و عرصه های اقتصادی است. این موضوعات مانند مالکیت، مصرف، توزیع و تولید و ..... در واقع بیانگر باید نباید های مکتب اسلام است که از منابع اصلی دین (قرآن و روایات) کشف می شود.

۲-طراحی نظام اقتصادی - طراحی نهادها و ساختارهای سیاست های مورد نیاز و بستر های اجرایی باید نباید های ذکر شده، جهت انتقال به وضعیت مطلوب

۳- بررسی و تبیین شرایط موجود (آسیب شناسی)(نظریه پردازی) و طراحی شیوه های حصول به وضع مطلوب

همچنین در پایان هدف علم اقتصاد اسلامی را می توان بررسی و تبیین شرایط موجود با هدف پیاده سازی اصول اسلامی دانست.

نفت و انرژی

امکان نصف کردن مصرف بنزین و گازوئیل کشور وجود دارد

معاون وزیر نفت گفت: مصرف روزانه بنزین و گازوئیل در بخش حمل‌و نقل کشور به ترتیب ۱۱۸ میلیون لیتر و ۶۵ میلیون لیتر است که می‌توان با استانداردسازی خودروها و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌و نقل، این ارقام را به نصف کاهش داد.

جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: برنامه تولید و مصرف بنزین برای سال ۱۳۹۹ به‌این‌صورت بود که تولید ۱۰۵ میلیون لیتر و مصرف نیز در مرز ۱۰۵ میلیون لیتر باشد، اما تولید ۹۴ میلیون لیتر و مصرف به‌دلیل شیوع کرونا حدود ۷۵ میلیون لیتر بود و فرصت صادرات بنزین برای ایران فراهم شد.

وی افزود: مصرف بنزین از ۷۵ میلیون لیتر در روز سال ۱۳۹۹، در سال ۱۴۰۰ به ۹۱ میلیون لیتر، در سال ۱۴۰۱ به ۱۰۴ میلیون لیتر و در سال ۱۴۰۲ به ۱۱۱ میلیون لیتر رسید.

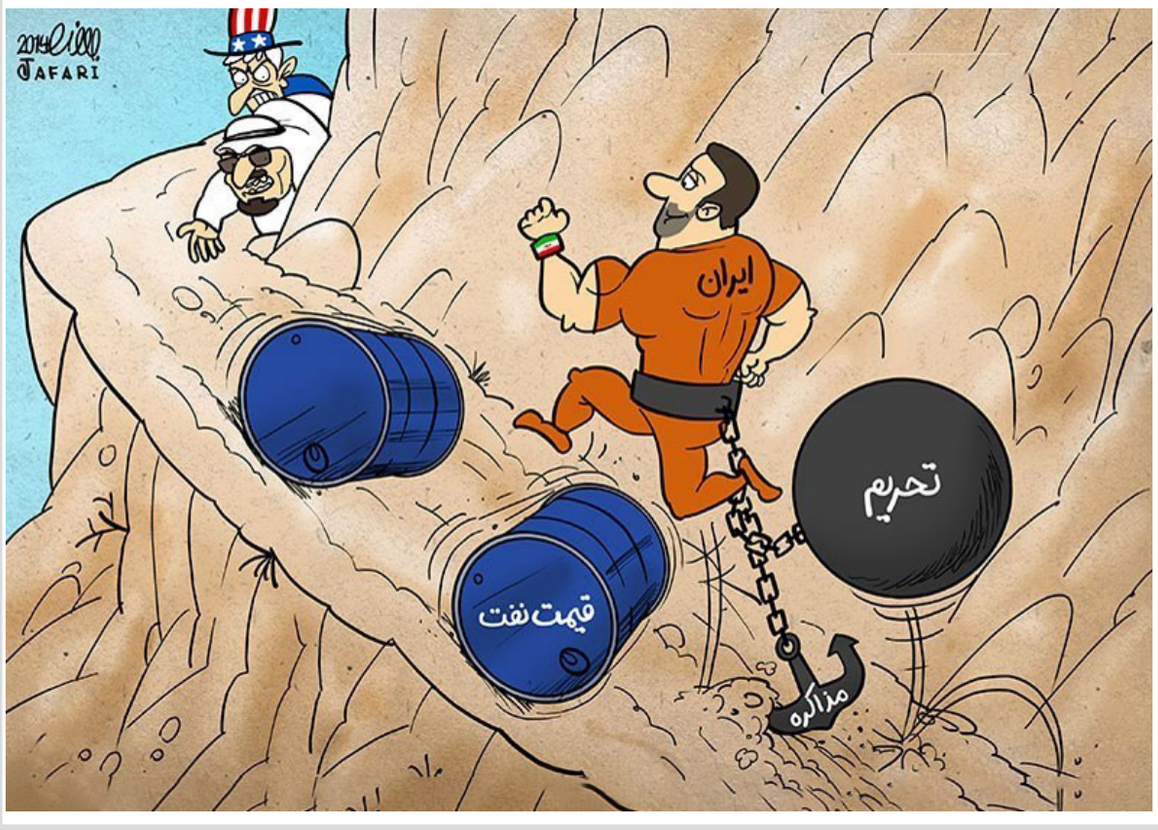
سالاری میزان مصرف فعلی بنزین در کشور را روزانه ۱۱۸ میلیون لیتر اعلام کرد و گفت: در این سه‌سال، هر سال حدود ۳ میلیون کارت سوخت برای مردم صادر شد و به‌طور متوسط سالانه ۵ میلیون لیتر به ظرفیت تولید بنزین کشور افزوده شد.

وی ادامه داد: روزانه ۲۰۵ میلیون لیتر فرآورده‌های نفتی در کشور مصرف می‌کنیم که رشد سالانه ۸درصدی دارد؛ میزان مصرف در بخش حمل‌ونقل با روزانه ۱۱۸ میلیون لیتر بنزین و ۶۵ میلیون لیتر گازوئیل درحالی که ۳۱ میلیون وسیله نقلیه در حال تردد در کشور داریم، رقمی است که با هیچ استاندارد و ملاکی همخوانی ندارد.

معاون وزیر نفت با تأکید بر اینکه خودروهای ایرانی چه در بخش بنزین سوز و چه در بخش گازوئیل سوز پرمصرف هستند، گفت: خودروی بنزینی ما به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش به طور متوسط ۱۲ لیتر بنزین و خودروی گازوئیلی ما به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش ۵۵ تا ۶۰ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند که می‌توان با استانداردسازی خودروها و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌و نقل، این ارقام را به نصف کاهش داد.

وی افزود: شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی آمادگی دارد تا در صورتی که این اختیار را به ما بدهند، با استفاده از ظرفیت‌های ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، طرح اسقاط خودروهای فروسده و نوسازی ناوگان را با جلب سرمایه‌گذاران و با کمک سیستم بانکی، اجرایی کنیم.

سالاری با بیان اینکه «داریم خوراک پتروشیمی‌ها را به عنوان سوخت مصرف می‌کنیم»، گفت: اگر نوسازی ناوگان صورت بگیرد، بخشی از سوخت مایع صرفه‌جویی شده به پتروشیمی‌ها اختصاص یابد تا با ظرفیت کامل فعالیت کنند و جلوی انحراف سوخت که به قاچاق می‌انجامد گرفته شود، با همین ۳ اقدام می‌توانیم به اندازه ۸۰ درصد درآمد صادرات نفت را برای کشور احیا کنیم.

وی ادامه داد: از ابتدای این ماه، به خودروهای گازوئیل‌سوزی که در مسیر معین شده در بارنامه خود حرکت نمی‌کنند هشدار داده می‌شود و از طریق پایش برخط این ناوگا، می‌توانیم روزانه از انحراف ۵ میلیون لیتر سوخت جلوگیری کنیم، سوختی که در مسیر قاچاق از ۳۰۰ تومان در هر لیتر به ۱۳ هزار تومان در هر لیتر می‌رسد و با دست‌به دست شدن چندین باره، از مرزهای کشور خارج می‌شود.

کاریکاتور / « اقتصاد مقاومتی» تنها راه مبارزه با «تحریم کنندگان»