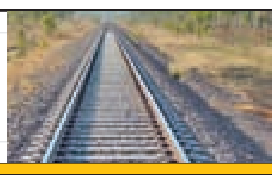
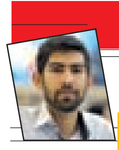
مخالفت شرکت چینی با قرارداد جدید برای راه آهن مشهد - بجنورد - گرگان



نماینده مردم اسفراین در مجلس گفت: شرکت ساینا هیدرو، طرف چینی پروژه راه آهن مشهد-بجنورد-گرگان، مخالف انعقاد قرارداد جدید برای اجرای کار است. هادی قوامی در گفت و گو با تسنیم، اظهار کرد: دولت از طرف چینی این پروژه ریلی خواسته تا برای اجرای کار قرارداد جدید منعقد کند. وی افزود: طرف چینی هنوز به قرارداد منعقد شده با دولت دهم پایبند بوده و حاضر به انعقاد قرارداد جدید با دولت یازدهم نیست.

یادداشت



حبیب نیکجو
economic@khorasannews.com

چرا عربستان خواهان کاهش قیمت نفت است؟

خریداران نفتی این روزها خوشحال ترین مردم هستند. قیمت نفت در ادامه مسیر کاهشی خود به رقمی نزدیک به ۸۷ دلار رسیده است. رقمی که در گذشته نه چندان دور، بالای ۱۱۰ دلار بود. نشریه وال استریت ژورنال در تحلیلی دلیل اصلی قیمت نفت را رفتارهای عربستان در این بازار دانسته است. اگر با دیدگاه ساده اقتصادی صرف بنگریم، عرضه کننده یک محصول با افزایش قیمت کالای خود سود می برد و از کاهش آن زیان می بیند. عربستان نیز به عنوان بزرگترین تولید کننده و صادر کننده نفتی نباید از این قاعده مستثنی باشد اما این کشور رویه ای خلاف آن را در پیش گرفته است. عربستان بعد از این که قیمت نفت خود برای بازارهای آسیایی را یک دلار کاهش داد، این بار تخفیف هایی مناسب برای بازار اروپا در نظر گرفته است که این اقدام موجبات کاهش مجدد قیمت نفت را فراهم می کند. هم چنین به گزارش رویترز، به نقل از مقامات عربستانی گفته می شود که این کشور برای قیمت های زیر ۸۰ دلار در چند سال آینده آماده است این گونه اقدامات عربستان که به کاهش قیمت نفت منجر شده است، خیلی به مزاج سایر تولید کنندگان به ویژه روسیه، ایران و آمریکا خوش نمی آید اما به راستی عربستان که خود بزرگترین تولید کننده و صادر کننده نفت در دنیا است، از این اقدام چه سودی می برد؟ به نظر می رسد که عربستان استراتژی بلندمدتی را برای خود در نظر گرفته است: «کاهش قیمت نفت برای از میان به در کردن سایر رقبا». عربستان با تکیه بر میزان تولید خود و ذخایر بسیار بالای خود، قصد دارد با کاهش قیمت نفت، از قدرت رقابت سایر رقبا بکاهد تا بتواند سهم بازاری بالایی برای خود ایجاد نماید. در راستای این سیاست سایر تولید کنندگان نفتی در کوتاه مدت دچار اشکالاتی می شوند که به تفکیک کشورها به آن اشاره می شود:

۱) ایران: اعمال محدودیت در سر راه صادرات انرژی ایران در چند سال اخیر ایران را با مشکل بزرگ ناتوانی در فروش نفت مواجه کرد. به گونه ای که میزان صادرات ۲ میلیون بشکه ای در روز به زیر یک میلیون بشکه در روز رسید. با انجام مذاکرات هسته ای و رفع پاره ای از این تحریم ها این رقم به بالای یک و نیم میلیون بشکه افزایش یافت در این شرایط این اقدام عربستان باعث می شود که فشارهای جدی به ایران وارد شود. این فشارها زمانی جدی تر به نظر می رسد که بدانیم بودجه امسال کل کشور بر پایه نفت ۱۰۰ دلاری بسته شده است و کاهش قیمت نفت به معنای کسری بودجه دولت است. در این حالت دولت می تواند دو راهکار را پیش بگیرد: اول کاهش سطح مخارج دولت که باعث کند شدن مسیر خروج از رکود می شود. دوم اینکه کسری بودجه خود را از طریق استقراض از بانک مرکزی جبران کند که این واقعه نیز تورم زا است. در این شرایط به نظر می رسد عربستان با این اقدام می تواند با نیم نگاهی به فشار علیه ایران به عنوان مخالف استراتژیک خود دست یابد.

۲) روسیه: بعد از مباحث مطرح شده در مورد اوکراین و تحریم های اعمال شده غرب، این بار نوبت عربستان است که روسیه را تحت فشار قرار دهد. عربستان کاهش قیمت نفت را در حالی انجام می دهد که روسیه به شدت به فروش نفت در قیمت های بالا نیازمند است. چرا که این کشور نیز مانند ایران برنامه های خود را بر اساس قیمت های بالای ۱۰۰ دلار نفت بسته است. از این منظر نیز عربستان می تواند با اعمال این فشار رقیب دیرینه خود در بازار نفت را با مشکلات جدی مواجه کند.

۳) ایالات متحده: شاید اثر جانبی این کاهش قیمت دامن ایالات متحده را نیز بگیرد. با کاهش قیمت نفت به زیر ۸۰ دلار، بازدهی صنعت نفت و گاز شیل با مشکلات زیادی مواجه می شود. چرا که این پروژه های سرمایه گذاری در قیمت های بالای ۸۰ دلار سودآور هستند و این کاهش قیمت ها باعث کند شدن روند سرمایه گذاری در این زمینه می شود. این در حالی است که ایالات متحده حساب ویژه ای بر روی این صنعت باز کرده است و پیش بینی می شد با ادامه روند گذشته آمریکا بتواند در بازارهای صادرات این محصولات نیز به عنوان بازیگر اصلی ایفای نقش کند. با وجود تحلیل های فوق باید ذکر کرد که اینگونه اقدامات توسط عربستان تنها در کوتاه مدت و به صورت محدود قابل اجرا است و در بلند مدت بعید به نظر می رسد که موفق باشد. علاوه بر این تجربه جهانی نشان داده است که در صورتی که اتفاق خاصی در بازار رخ ندهد، حتی عملیاتی شدن این ایده در کوتاه مدت نیز جای تردید دارد. حال باید منتظر بمانیم و ببینیم که واکنش اوپک و سایر تولید کنندگان به این اقدام عربستان در ماه های آینده چه خواهد بود؟

از خطوط ریلی موجود برای جا به جایی بار و مسافر استفاده بهینه نمی شود

بهره وری شبکه ریلی کشور کمتر از نصف میانگین جهانی

گروه اقتصاد
economic@khorasannews.com

تک مسیره بودن قریب به ۸۰ در صد خطوط، ضعف مفرط بهره‌وری و کمبود ساخت سالانه ۶۵۰ کیلومتر ریل نسبت به سند چشم انداز از مشکلات کلی حمل و نقل ریلی است.

دوشنبه این هفته رییس جمهور در برنامه زنده تلویزیونی ضمن برشمردن توجه ویژه دولت به حمل و نقل ریلی، تعادل بخشی به اقدامات و طرح ها را نیز از مهم ترین جهت گیری های اتخاذشده عنوان نمود. هم اکنون سیستم حمل و نقل ریلی کشور با مشکلاتی از قبیل تک مسیره بودن حدود ۸۰ درصد از خطوط، وجود ضعف بهره وری در خطوط ریلی نسبت به متوسط جهانی و نیز کمبود ۶۵۰ کیلومتری میزان ریل ساخته شده در هر سال نسبت به هدف ساخت ۱۰۰۰ کیلومتر ریل در سند چشم انداز این بخش مواجه است.

چندی پیش نیز آخوندی وزیر راه و شهرسازی با برشمردن طرح های ترانزیتی در حال تکمیل کشور از جمله شبکه ریلی آسیایی، شبکه بزرگراه آسیایی، جاده ابریشم، کریدور جنوبی آسیا، کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب و شرق-غرب اعتبار مورد نیاز برای تکمیل این طرح ها را ۴۰ هزار میلیارد تومان (چیزی نزدیک به ۱۰ برابر بودجه وزارت راه و شهرسازی) اعلام کرد.

با توجه به بودجه هنگفت اعلام شده برای توسعه این بخش، پایگاه اینترنتی عیار آنلاین توصیه ها و نکات سیاستی در این راستا را بررسی نموده است. طبق گزارش پایگاه، با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی ایران که باعث ایجاد پتانسیل بالایی برای ترانزیت بار از مسیر ایران شده است، در خصوص طرح های توسعه ای ترانزیتی کشور لازم است به نکات زیر توجه شود:

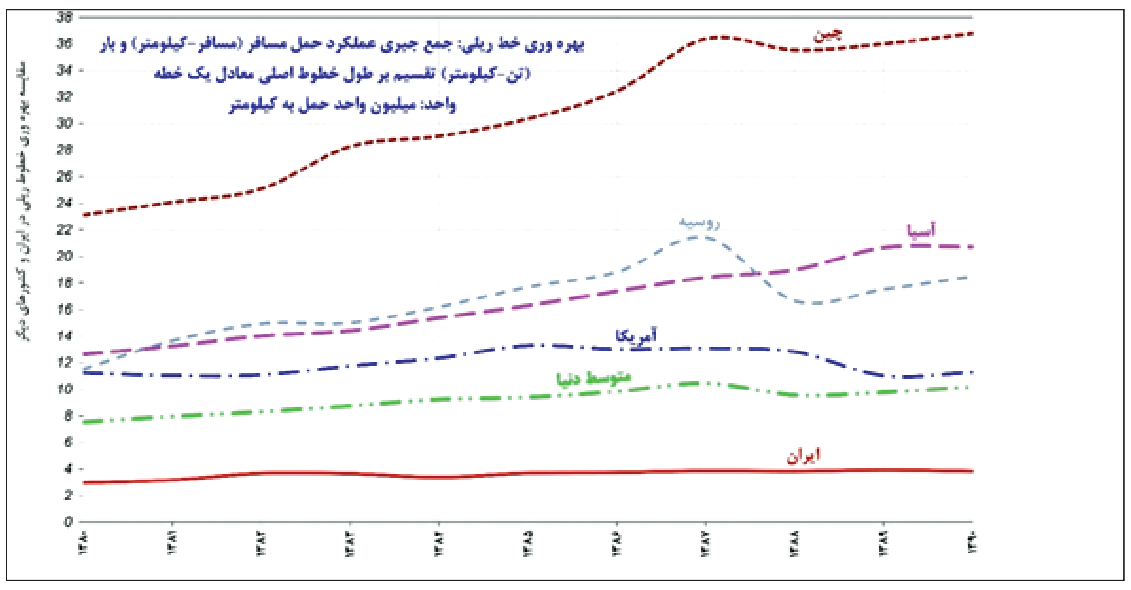
۱-تاکید بر ایجاد و تکمیل مسیرهای شرقی-غربی ترانزیت بار از مسیر ایران در حالی صورت می گیرد که به اعتقاد کارشناسان، ترانزیت در مسیرهای شرقی - غربی در مقایسه با مسیرهای شمالی-جنوبی اولویت ندارد. چندی پیش مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه علم و صنعت ایران با انتشار گزارشی پیرامون مسیرهای ترانزیتی در ایران اعلام کرد که اساساً مسیر ایران در مقایسه با مسیرهای موجود و فعال ترانزیت شرقی-غربی در آسیا مزیتی ندارد که بتواند جذب بار ترانزیتی داشته باشد.

۲-عدم اولویت بندی پروژه های ترانزیتی کشور و اجرای همه طرح ها به صورت هم زمان باعث شده است تا درحالیکه در برخی نقاط با تعمیر و بهسازی خطوط موجود، امکان فعال شدن محورهای ترانزیتی فراهم می شود؛ افزایش ترانزیت بار از مسیر ایران به دلیل عدم تکمیل دیگر پروژه ها متوقف باشد. به عنوان مثال، درحالی که با انجام برخی تغییرات امکان افزایش قابل توجه ظرفیت حمل بار در محور ریلی منتهی به بندر امیرآباد، به عنوان شاخه مرکزی کریدور شمال-جنوب، وجود دارد؛ عملیاتی شدن کریدور شمال-جنوب (که باعث کاهش ۴۰ درصدی زمان و ۳۰ درصدی هزینه حمل بار بین آسیا و اروپا می شود) معطل تکمیل راه آهن قزوین-رشت-آستارا (به عنوان شاخه غربی این کریدور) است.

این پایگاه می افزاید: عدم توجه به اصل اولویت بندی در کنار روال ناکارآمد تصویب و اجرای طرح های عمرانی باعث شده تا هزینه های زیادی برای اقتصاد کشور ایجاد شود. با توجه به اهمیت حمل و نقل ریلی برای افزایش ترانزیت بار از مسیر ایران ضروری است اقدامات زیر برای افزایش قابل توجه ترانزیت بار از مسیر ایران انجام شود:

■ ارتقای بهره وری حمل بار در مسیرهای ریلی موجود

تنها محور ترانزیتی ایران که کاملا تحت پوشش شبکه ریلی قرار دارد کریدور شمال-جنوب است. البته با توجه به اتصال شبکه ریلی کشور به کشورهای حوزه CIS (مشترک المنافع) از طریق مرز سرخس، امکان دسترسی این کشورها به آبهای آزاد از طریق مسیر ریلی سرخس-بافق-بندرعباس وجود دارد. با وجود فراهم بودن زیرساخت لازم برای ترانزیت بار بوسیله راه آهن در این دو مسیر، حجم بار ترانزیتی جابجا شده از طریق شبکه ریلی بسیار ناچیز است. عملکرد ضعیف راه آهن در جابجایی بار در حالی اتفاق افتاده است که کشور در بخش زیرساخت های ریلی از وضعیت مناسبی برخوردار است. این موضوع در مقایسه عملکرد راه آهن ایران با کشورهایی که شاخص های زیرساختی مشابه ایران دارند، مشهود است. در جدول زیر به صورت خلاصه چند شاخص زیرساختی و عملکردی مقایسه شده است. لازم به ذکر است علی رغم افزایش طول خطوط ریلی در ایران در سال های گذشته، عملکرد راه آهن افزایش محسوسی نداشته است.



■ مقایسه بهره وری خطوط ریلی در ایران و دیگر کشورها

به گزارش این پایگاه ارتقای بهره وری خطوط ریلی کشور از دو جهت «بهبود وضعیت مسیر های فعال» و «فعال سازی مسیر هایی که وجود دارند ولی مورد بهره برداری قرار نمی گیرند» قابل پیگیری است. برای افزایش بهره وری در راه آهن کشور و بهبود جایگاه حمل و نقل ریلی در ترانزیت کالا، لازم است اقدامات زیر صورت پذیرد:

– اولویت دادن به بار ترانزیتی نسبت به بار داخلی و مسافر با حرکت برنامه ای قطار

– ارتقای سامانه بهره برداری مطابق با استانداردهای روز دنیا

– ارتقای محورهای ریلی

– فعال سازی محورهای راکد

– ایجاد امکان بارگیری مستقیم روی قطار در بنادر

■ احداث محورهای جدید

بنا به گزارش این پایگاه هرچند شبکه ریلی کشور ظرفیت بلا استفاده زیادی دارد که در صورت بالفعل شدن این پتانسیل ظرفیت قابل توجهی برای ترانزیت بار ایجاد می کند، اما با توجه به حجم بالای تبادلات تجاری جهان به هر میزان که زیرساخت هایی برای جابجایی بار وجود داشته باشد امکان جذب بار نیز فراهم می شود. در نتیجه لازم است تا با ایجاد زیرساخت های مناسب شرایط را برای جذب بار ترانزیتی بیشتر فراهم نمود. با توجه به جغرافیای کشور و چگونگی قرارگیری کشورهای همسایه سه محور ترانزیتی برای کشور به صورت شمالی-جنوبی قابل تعریف است که در شرایط فعلی فقط زیر ساخت یکی از این محورها موجود است. بنابراین ضروری است با استفاده از زیرساخت موجود و کاهش زمان و هزینه حمل به صورت عملیاتی مطابق با آنچه در مطالعات داخلی و بین المللی بیان می شود، مسیر ترانزیتی ایران به صاحبان کالا معرفی شود تا بتوان با جذب سرمایه های بخش غیر دولتی، دیگر مسیرهای ترانزیتی کشور را با هدف دستیابی به وضعیتی مشابه گسترش داد. همچنین تکمیل محورهای ریلی موجود که به سمت مرزهای کشور امتداد می یابند نیز لازم است به عنوان اولویت حمل و نقل ریلی در زمینه ساخت خطوط جدید تعریف شوند. مثالی که می توان به آن اشاره کرد محور مواصلاتی ریلی بین بصره و خرمشهر است. با اتصال این مسیر توسط خطوط ریلی این امکان فراهم می شود تا از ظرفیت بندر امام خمینی برای ارائه خدمات به عراق استفاده کرد.

مقایسه چند شاخص زیرساختی و عملکردی شبکه ریلی در ایران و چند کشور منتخب

کشور	نسبت طول خطوط به مساحت	طول خطوط (کیلو متر)	بار جابجا شده (میلیون تن)	نسبت بار جابجا شده به طول خطوط (تن بر کیلومتر)	نسبت تعداد مسافر جابجاشده به جمعیت
ایران	۴/۴۵	۷۳۳۵	۳۳	۴۴۹۸	۰/۳۶
روسیه	۴/۹۲	۸۴۱۵۸	۱۳۰۴	۱۵۴۹۴	۹/۲۱
قزاقستان	۵/۲۱	۱۴۲۰۵	۲۶۹	۱۸۹۳۶	۱/۱۱
چین	۶/۳۶	۶۰۸۰۹	۲۶۲۴	۴۳۱۵۱	۱/۰۹

نبض بازار

دبیر انجمن صنفی شرکت های خدمات پس از فروش خودرو اعلام کرد:

تهدید مردم توسط برخی شرکت های امداد خودرو!

رشد قارچ گونه شرکت های امداد خودرویی متفرقه در سال های اخیر مشکلاتی را برای شهروندان ایجاد کرده است و برخی شرکت های به اصطلاح امداد خودرویی کار را از فریب مردم فراتر برده و به تهدید شهروندان روی آورده اند. به گزارش ایسنا، در جدیدترین رویداد در این زمینه، برخی شرکت های امداد خودرویی با شهروندان تماس گرفته و عنوان می کنند که "اگر کارت امداد طلایی ما را خریداری نکنید، از طریق پلیس راهنمایی و رانندگی با شما برخورد شده و خودروی شما توقیف خواهد شد." ورود شرکت های امداد خودرویی متفرقه به فاز جدید اغفال شهروندان در حالی است که علی رغم گزارشات منتشر شده در سال های اخیر، این شرکت ها همچنان به تخلفات خود ادامه می دهند. عباسعلی غیاثی - دبیر انجمن صنفی شرکت های خدمات پس از فروش خودرو - می گوید: متاسفانه شرکت های امداد خودرویی متفرقه و غیر معتبر که در گذشته با تبلیغ و ترغیب شهروندان را فریب می دادند هم اکنون این کار را از طریق تهدید انجام می دهند. وی ادامه می دهد: اخیرا برخی از شهروندان با این انجمن تماس گرفته و اظهار کرده اند که شرکت های امداد خودرویی آنها را تهدید کرده اند در صورتی که خدمات آنها را خریداری نکنند، با هماهنگی پلیس راهور ناجا خودروی آنها توقیف خواهد شد. غیاثی با بیان اینکه ما به تماس گیرندگان اعلام کرده ایم که این موضوع دروغ بوده و اجباری در خرید خدمات از این شرکت ها وجود ندارد، خاطرنشان می کند: در این زمینه موضوع از طریق نامه ای به معاونت صنایع و اقتصادی وزارت صنعت، معدن و تجارت منعکس شده تا تدابیر لازم در این زمینه اندیشیده شود. فروش خدمات امدادی غیر واقعی به شهروندان از مرسوم ترین تخلفات شرکت های امداد خودرویی متفرقه در سال های اخیر بوده است به گونه ای که اگرچه مالک خودرو مبلغ قابل توجهی را برای خرید خدمات امدادی پرداخت کرده است اما در صورت نیاز، یا خدماتی ارائه نشده یا آنکه سطح خدمات بسیار کمتر از آنچه که عنوان شده، بوده است.

مدیرعامل ایران خودرو مطرح کرد:

اعتراف به شراکت غلط با فرانسوی ها و هشدار درباره همکاری با چینی ها

یکه زارع با افشاگری درباره قرارداد تندر ۹۰ و خلف وعده های شرکای فرانسوی خودروسازان ایرانی، شرط همکاری با شرکت های خارجی را سرمایه گذاری و تولید آن ها دانست و نتیجه همکاری با چینی ها را مونتاژکاری کامل عنوان نمود. به گزارش اقتصاد آنلاین هاشم یکه زارع در حاشیه مراسم افتتاحیه نمایشگاه خودروی تبریز با اشاره به تولید خودروی جدید این شرکت به نام "کلیو" گفت: اگر شرکتی موافقت خود را برای سرمایه گذاری و تولید در ایران اعلام نکند با آن شرکت همکاری نخواهیم کرد. وی افزود: در زمینه تولید خودروهایی مانند کپچر نیز با رنو مذاکراتی صورت گرفته که منوط به آن است که مذاکرات ۱+۵ به سرانجام برسد. با این حال هدف ما تولید خودرو در ایران است نه CKD (مونتاژ کاری). به گونه ای که با رنو شرط کرده ایم که این خودروها نباید توسط هیچ شرکت دیگری وارد ایران شود. یکه زارع در پاسخ به پرسشی درباره کاهش فعالیت های رنو در ایران، اظهار کرد: قرارداد تندر ۹۰ قبلا توسط ایدرو منعقد شده بود و در این زمینه کافی است بررسی شود که چرا ایران خودرو می تواند ۲۰۶ را بدون پژو داخلی سازی کند اما ایران خودرو و سایپا نتوانسته اند همین کار را در رابطه با خودروی تندر ۹۰ انجام دهند. یکه زارع افزود: در آن زمان معتقد بودم که یکی از اشتباهات بزرگ در این قرارداد این بود که ایران خودرو یک شریک فرانسوی به نام پژو داشت و باید شریک بزرگ دیگری از یک کشور دیگر برای آن انتخاب می شد زیرا مشخص بود در صورت بروز شرایطی مثل تحریم، این شرکت ها با یکدیگر هماهنگ می شوند در حالی که اگر مثلا شریک جدید به جای رنو، یک شرکت آلمانی بود ممکن بود اتفاق دیگری به دلیل فرآیند رقابت رخ دهد. وی با بیان این که برخلاف برخی مطالب مطرح شده، رنو در ایران یک یورو نیز سرمایه گذاری نکرده است، تصریح کرد: اگر شرکتی در فرآیند تولید قطعاتی مانند گیربکس در صنعت قطعه سازی سرمایه گذاری کرد، می توان اسمش را سرمایه گذاری مشترک گذاشت. مدیرعامل خودرو در ادامه درباره سیاست های این شرکت در زمینه همکاری با شرکت های چینی، اظهار کرد: شرکت های چینی نمی توانند راهگشای صنعت خودروی ایران به عنوان یک شریک تجاری باشند و معتقدیم شرکت های داخلی که به سمت چینی ها رفته اند در نهایت به فول CKD (مونتاژ کاری) خواهند پرداخت. وی ادامه داد: قوای محرکه خودروهای چینی که در ایران خودرو تولید خواهد شد همان قوای محرکه پژو است و بعد از آن نیز می تواند اتفاقات دیگری در این حوزه رخ دهد که ما برنده باشیم. با این حال ارزیابی ما این است که حداقل تا پنج، شش سال آینده خودروسازان چینی نمی توانند شریک خوبی برای ما باشند. یکه زارع در بخشی دیگر از سخنانش در رابطه با شرکای خارجی با اشاره به این که شراکت با پژو اشتباه بود، افزود: نکته مهم آن است که هم رنو و هم پژو با دو شیوه مختلف اذیتمان می کنند. البته پژو مستقیم تر و رنو به شیوه دیگری. ما در ارتباط با رنو، پژو و باقی شرکت های خارجی، جو فروش گندم نمانمی خواهیم. یکه زارع ادامه داد: برخوردی که پژو در روز اول در زمینه سرمایه گذاری مشترک در ایران داشت منفی بود اما هم اکنون این موضوع تمام شده است و رییس پژو بیانیه ای داده که این کار را انجام خواهیم داد. هم اکنون نیز ۹۵ درصد مذاکرات با پژو تمام شده است و اگر در زمینه پنج درصد باقی مانده نیز به توافق برسیم، به محض فراهم شدن شرایط قرارداد امضا خواهد شد. وی همچنین از ممکن بودن انتخاب شریکی آمریکایی در آینده نزدیک خبر داد.

مرور هفتگی اقتصاد ایران

مهدی حسن‌زاده
economic@khorasannews.com

واقع نمایی آمارهای اشتغال وسفیدنمایی مسئولان

نرخ بیکاری تابستان در ابتدای هفته جاری اعلام و مشخص شد که این نرخ پس از سال ها تک رقمی شده است اما نگاهی به جزئیات گزارش نرخ بیکاری نشان می دهد که به دلیل افت حدود ۲ درصدی نرخ مشارکت اقتصادی اگر چه تعداد بیکاران در تابستان امسال نسبت به تابستان سال گذشته حدود ۳۰۰ هزار نفر کاهش یافته است، اما تعداد شاغلان نیز در همین مدت حدود ۷۰۰ هزار نفر کاهش یافته است تا شاهد کاهش ۴۰۰ هزار نفری خالص اشتغال در تابستان امسال نسبت به تابستان سال گذشته باشیم. این اتفاق در مجموع نشانه خوبی برای بازار کاری که با حجم بالای دانشجویان و فارغ التحصیلان و لشکر بیکاران مواجه است، محسوب نمی شود. البته رئیس جمهور و سخنگوی دولت در سخنانی با اشاره به کاهش نرخ بیکاری صرفا روی مثبت سکه را نشان دادند و از نشان دادن روی منفی سکه که در آمارهای رسمی آمده است اجتناب کردند.

این مسئله از آن جهت حائز اهمیت است که متاسفانه اعتماد به آمارهای نهادهای رسمی اندک است. آن هم با وجود این که هیچ دلیل قانع کننده ای مبنی بر این که بانک مرکزی و مرکز آمار، آمارسازی کرده اند وجود ندارد. در این میان ارائه غلط و یک جانبه آمارهای رسمی از سوی مسئولان می تواند روند اعتماد به آمارهای مراکز رسمی را با خدشه مواجه کند و سرمایه اجتماعی در عرصه اقتصاد را به مخاطره اندازد.

سکوت دیپلماسی نفتی

قیمت نفت، روند کاهشی خود را در هفته اخیر با شدت بیشتر ادامه داد و پس از حدود ۳ سال تثبیت نسبی قیمت ها در محدوده بالای ۱۰۰ دلار قیمت جهانی نفت هم اکنون به کمتر از ۹۰ دلار رسیده است.

کاهش قیمت جهانی نفت در حالی است که کشورمان بودجه را بر مبنای نفت ۱۰۰ دلاری بسته است و هر گونه کاهش قیمت در سطحی کمتر از این منجر به کسری بودجه ایران و سایر کشورهای نفتی می شود.

در این میان غیر از ونزوئلا هیچ کشوری برای تشکیل اجلاس فوق العاده اوپک درخواست نداده است و دلایل سکوت مسئولان وزارت نفت در این زمینه هنوز مشخص نیست اما به نظر می رسد باید نگاه دیپلماتیک جدی تری درباره اقدامات سایر فعالان عمده بازار نفت از جمله عربستان داشت چرا که افزایش تولید نفت و تخفیف های عربستان برای فروش نفت دلیل اصلی کاهش قیمت جهانی نفت عنوان شده است.

در هر صورت به نظر می رسد عربستان یک جنگ اقتصادی با هدف تحت فشار قرار دادن ایران و روسیه را آغاز کرده است و مسئولان وزارت نفت باید از ابزار دیپلماسی و تمایل سایر کشورهای نفتی برای افزایش قیمت نفت در جهت مقابله با حربه سیاسی عربستان به درستی استفاده کنند.

نفت

واردات نفت ایتالیا از ایران برای نخستین بار پس از ۲ سال

شرکت نفتی اِنی ایتالیا اولین محموله نفتی ایران طی دو سال گذشته را تحویل گرفت.

به گزارش ایسنا به نقل از وال استریت ژورنال، یک منبع آگاه گفت: شرکت نفتی اِنی در راستای یک بند معافیت در تحریم نفت ایران از سوی اتحادیه اروپا، اولین محموله نفت ایران طی دو سال گذشته را وارد کرد.

این اقدام تاکیدی بر آزاد شدن تدریجی محدودیت تجارت بین ایران و غرب پس از توافق هسته ای سال گذشته است.

منبع آگاه افزود: واردات این محموله نفتی در چارچوب یک بند معافیت در تحریم نفتی اتحادیه اروپا علیه ایران انجام شده است. در سال ۲۰۱۲ ایران معادل دو میلیارد دلار نفت در ازای خدمات توسعه یک میدان نفتی به انی بدهکار بود.

به دلیل تحریم ها، اِنی تلاش کرد برای گرفتن این محموله نفتی نفت کش هایی را پیدا کند اما موفق به این کار نشد. آژانس بین المللی انرژی در گزارش ماهانه خود اعلام کرد: ایتالیا در ماه ژوئیه روزانه ۲۰ هزار بشکه نفت از ایران وارد کرده است.

در همین حال پایگاه رسمی کمیسیون اروپا با تایید از سرگیری واردات نفت ایران توسط ایتالیا اعلام کرد این کشور در ماه های جولای و اوت ۲۰۱۴ در مجموع ۱۴۹ هزار تن نفت خام از ایران وارد کرده است.

به گزارش تسنیم، پایگاه خبری کمیسیون اروپا (یورو استات) تایید کرد ایتالیا واردات نفت ایران را از سر گرفته است. ایتالیا در جولای امسال ۷۷ هزار تن نفت خام از ایران وارد کرده است. در ماه بعد از آن نیز ۷۲ هزار تن نفت خام ایران به ایتالیا فرستاده شده است.

✔ صدور بلیت کلیه ایرلاین های داخلی و خارجی
✔ صدور بلیت پروازهای چارتری
✔ مجری تورهای داخلی شامل: اصفهان، شیراز، شمال، قشم و ...
✔ تور کیش همه روزه از مشهد با نرخهای ویژه
✔ اخذ ویزا، پیکاپ ویزا و وقت سفارت
✔ مجری تورهای نمایشگاهی
✔ صدور گواهینامه بین المللی رانندگی (رایگان)
✔ صدور بیمه نامه مسافرتی جهت مسافران خارج از کشور (رایگان)
✔ صدور بلیت قطارهای اروپایی (Raileurope)
KOLBEH SAFAR
۳۸۶۵۲۱۹۰-۴
کلبه سفر
www.kolbehsafar.com
شرکت خدمات مسافرتی و جهانگردی
۹۳۳۴۴۰۲/ف

تور تهران گردی
همراه با کنسرت شجریان و تهمورس پورناظری
رفت و برگشت با قطار
قاصدک ۳۸۸۳۰۰۲۹
ب/۹۳۳۵۷۰۳۶

افراد و ملل مختلف سلائق متفاوتی دارند، در تبلیغ به این نکته مهم توجه کنید

صفحه سلامت
راهر روز در ضمیمه زندگی سلامت ۴ صفحه‌ای بخوانید
ZENDEGI-SALAM
م/۹۳۳۵۵۲۶۴

کیش
هتل داریوش، مارینا و ...
جیبیتا ۳۶۰۸۶۰۱۱
د/۹۳۳۳۲۹۹۵

آرانش هواپیمایی یاس توس
مشهد - بیشک ۷/۲۸
۰۵۱-۳۸۴۷۱۸۸۰ (۱۰ خط)
www.yastoos.com
ف/۹۳۳۵۸۱۳۰

TOUR & TRAVEL AGENCY
آژانس هواپیمایی یاس توس
قابل توجه مسافران، تجار و کارفرمایان در افغانستان
هر هفته ۱۲ پرواز
از مشهد و تهران به (هرات، قندهار، کابل و مزارشریف)
حمل و نقل بار هوایی در کلیه مسیرها پذیرفته می شود
احمد آباد، بلوار رضا، بین رضای ۲۳ و ۲۵ تلفن: ۳۸۴۷۱۸۸۰-۰۵۱
www.yastoos.com
ف/۹۳۲۶۹۸۶۹