

کریدور ایران و چین وصل می شود

عملیات اجرایی راه‌آهن هرات-مزارشریف با مشارکت ایران آغاز شد؛ پروژه‌ای راهبردی که ضمن تقویت تجارت ایران و افغانستان، می‌تواند حلقه مفقوده اتصال مستقیم ریلی ایران به چین را تکمیل کند.

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس؛ عملیات اجرایی ساخت راه‌آهن هرات- مزارشریف با مشارکت ایران رسماً آغاز شد؛ پروژه‌ای که فراتر از یک طرح عمرانی دوجانبه میان تهران و کابل، می‌تواند به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های کریدورهای ترانزیتی منطقه و مسیر اتصال ریلی ایران به چین تبدیل شود.بر اساس اعلام مسئولان کنسرسیوم توسعه ریلی افغانستان، فاز نخست این پروژه شامل احداث حدود ۱۰۰ کیلومتر خط ریلی از ایستگاه روزنک تا کوشک در ولایت هرات است.

این مسیر در ادامه توسعه شبکه ریلی خواف-هرات تعریف شده و با هدف تقویت همکاری‌های حمل‌ونقلی، افزایش مبادلات تجاری و تسهیل جابه‌جایی کالا میان ایران و افغانستان اجرا می‌شود.

مصطفی رضایی، رئیس کنسرسیوم توسعه ریلی افغانستان، این طرح را بخشی از راهگذر بزرگ ریلی ایران-افغانستان-چین توصیف کرده و معتقد

توسعه شهرک‌های

خورشیدی برای تسهیل

سرمایه‌گذاری

رئیس گروه توسعه نیروگاه‌های صنایع و شهرک‌های خورشیدی سانتا با برنامه‌ریزی برای ایجاد و توسعه شهرک‌های تخصصی انرژی خورشیدی با همکاری وزارت صمت خبر داد.

باشگاه خبرنگاران جوان؛ علی قاسمی‌نژاد، رئیس گروه توسعه نیروگاه‌های صنایع و شهرک‌های خورشیدی سانتا در گفت‌وگو با رادیو اقتصاد گفت: توسعه شهرک‌های تخصصی انرژی خورشیدی با همکاری وزارت صمت در دستور کار قرار گرفته است؛ اقدامی که با هدف تسهیل سرمایه‌گذاری، تسریع در صدور مجوزها، تأمین زیرساخت‌ها و کاهش زمان اجرای پروژه‌های خورشیدی برای سرمایه‌گذاران دنبال می‌شود.

او با اشاره به فلسفه شکل‌گیری این شهرک‌ها افزود: توسعه نیروگاه‌های خورشیدی در کشور، به‌ویژه در قالب مزارع زمینی، نیازمند زیرساخت‌هایی مانند اتصال به شبکه، راه دسترسی و همچنین طی کردن فرآیندهای اداری و هماهنگی با دستگاه‌های مختلف از جمله وزارت جهاد کشاورزی، امور اراضی، منابع طبیعی، وزارت نیرو و شرکت‌های برق است. بر همین اساس، جمع‌بندی صورت‌گرفت که اگر این الزامات در یک نقطه متمرکز شود، سرمایه‌گذاران می‌توانند با سرعت بیشتر و بروکراسی کمتر به پروژه احداث، قرارداد و در نهایت اجرای نیروگاه دست پیدا کنند.

قاسمی‌نژاد ادامه داد: در قالب این مدل، زمین‌های مورد نیاز از اراضی ملی و منابع طبیعی با همکاری وزارت صمت و شرکت شهرک‌های صنعتی در قالب زون‌ها و نواحی تخصصی آماده‌سازی می‌شود و پس از تأمین خدمات و زیرساخت‌های اولیه، برای احداث نیروگاه خورشیدی در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد. در این شهرک‌ها، کاربری زمین‌ها به‌صورت ویژه برای احداث نیروگاه خورشیدی تعریف شده و همین موضوع به کاهش هزینه‌ها و تسهیل اجرای پروژه‌ها کمک می‌کند. رئیس گروه توسعه نیروگاه‌های صنایع و شهرک‌های خورشیدی سانتا با بیان اینکه این طرح برای کل کشور برنامه‌ریزی شده است، اظهار کرد: با توجه به نیاز همه استان‌ها به برق و همچنین تکلیف صنایع بر اساس ماده ۱۶ قانون جهش تولید دانش‌بنیان برای تأمین بخشی از برق خود از محل انرژی‌های تجدیدپذیر، شهرک‌های تخصصی انرژی خورشیدی در سطح کشور دنبال می‌شود، هرچند استان‌های شمالی به دلیل تابش کمتر ممکن است در اولویت‌های بعدی قرار بگیرند.

او افزود: طی یکی دو سال گذشته نمونه‌هایی از این شهرک‌ها در استان‌های قزوین، کرمان و خراسان جنوبی عملیاتی شده و با همکاری وزارت نیرو و وزارت صمت، واگذاری زمین‌ها انجام شده است. استقبال از این طرح به گونه‌ای بود که بخش زیادی از زمین‌های این سه شهرک به متقاضیان واگذار شد و اکنون بیش از ۸۰ درصد این پروژه‌ها به شبکه برق متصل شده‌اند.

قاسمی‌نژاد با اشاره به توسعه این برنامه در سایر استان‌ها گفت: در استان‌هایی مانند سمنان، زنجان، هرمزگان و برخی دیگر از استان‌ها نیز این طرح در مراحل مختلف از جمله پتانسیل‌سنجی، بررسی زیرساخت‌های اولیه و امکان اتصال به شبکه قرار دارد. یکی از مهم‌ترین موضوعات در اجرای این شهرک‌ها، امکان‌سنجی اتصال به شبکه برق و بررسی ظرفیت پذیرش برق تولیدی در نظر گرفته شده است.

او تصریح کرد: این برنامه صرفاً محدود به زمین‌های خام منابع طبیعی نیست و در برخی استان‌ها، بخشی از ظرفیت خالی شهرک‌ها و نواحی صنعتی موجود نیز به زون‌های تخصصی انرژی خورشیدی اختصاص یافته است. به عنوان نمونه، در استان سمنان در چند شهرک صنعتی موجود، زون‌های ۱۵ هکتاری برای توسعه نیروگاه‌های خورشیدی در نظر گرفته شده و متقاضیان نیز به این بخش‌ها مراجعه کرده‌اند.

رئیس گروه توسعه نیروگاه‌های صنایع و شهرک‌های خورشیدی سانتا درباره مشوق‌های در نظر گرفته شده برای سرمایه‌گذاران بیان کرد: برای متقاضیان احداث نیروگاه خورشیدی در این شهرک‌ها، معافیت‌ها و تخفیف‌هایی در نظر گرفته شده است؛ به‌طوری که قیمت زمین یا پایین‌تر از سایر کاربری‌هاست یا شرایط پرداخت آن به‌صورت بلندمدت‌تر تعیین می‌شود تا سرمایه‌گذاران با سهولت بیشتری وارد این حوزه شوند.

او درباره نحوه اقدام متقاضیان گفت: سرمایه‌گذاران برای ورود به این طرح می‌توانند به شرکت شهرک‌های صنعتی استان مورد نظر خود مراجعه کنند تا زون‌ها و نواحی تخصصی تعریف‌شده برای احداث نیروگاه خورشیدی به آنها معرفی شود. همچنین تلاش شده است هزینه زمین از ۱۰ درصد کل سرمایه‌گذاری احداث نیروگاه فراتر نرود و شرایط پرداخت نیز به‌صورت نقد و اقساط فراهم باشد.

اقتصاد



لست تکمیل آن می‌تواند امکان اتصال مستقیم شبکه ریلی ایران به چین از طریق خاک افغانستان را فراهم کند؛ موضوعی که سال‌ها در قالب ایده کریدورهای شرقی مطرح بوده است.همزمان با آغاز این پروژه، کریدور ریلی افغانستان-ایران-اروپا نیز از سال گذشته وارد مرحله عملیاتی شده است.

نخستین محموله صادراتی افغانستان شامل ۲۰۰ تن میوه خشک به ارزش یک میلیون و ۲۰۰ هزار دلار از مسیر ریلی خواف-هرات به سمت اروپا ارسال

شد؛ مسیری ۴۲۰۰ کیلومتری که پس از عبور از مشهد، تهران و تبریز، از طریق ترکیه به شبکه ریلی اروپا متصل می‌شود.کارشناسان حوزه ترانزیت معتقدند که توسعه این مسیرها می‌تواند جایگاه ایران را به عنوان پل ارتباطی میان شرق و غرب تقویت کند. از یک سو، اتصال افغانستان به اروپا از طریق ایران تسهیل می‌شود و از سوی دیگر، تکمیل محور هرات-مزارشریف امکان پیوند شبکه ریلی ایران با آسیای مرکزی و در نهایت چین را فراهم خواهد کرد.

در شرایطی که رقابت کریدوری در منطقه شدت گرفته و توسعه کریدورهای زمینی برای ایران بیش‌ازپیش ضرورت پیدا کرده، توسعه مسیرهای ریلی شرقی می‌تواند مزیت ژئوپلیتیکی ایران را بیش از گذشته فعال کند. اگر این پروژه مطابق برنامه پیش بروند، ایران نه تنها به مسیر اصلی ترانزیت افغانستان به اروپا تبدیل خواهد شد، بلکه می‌تواند یکی از حلقه‌های کلیدی اتصال ریلی چین به غرب آسیا و اروپا نیز باشد. به این ترتیب، آغاز ساخت راه‌آهن هرات-مزارشریف را می‌توان صرفاً شروع یک پروژه زیرساختی ندانست؛ بلکه این طرح گامی مهم در نزدیک‌تر شدن ایران و چین به اتصال مستقیم ریلی و بازتعریف نقش تهران در نقشه جدید تجارت اوراسیا محسوب می‌شود.

صرفه جویی ۷ میلیارد دلاری با کاهش ۱۵ درصدی مصرف بنزین

۱۳۰۰توبوس به ناوگان برون شهری اضافه شد

میانگین سن بهینه ناوگان حدود ۱۰ سال است.

در همین راستا رضا اکبری رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور اعلام کرد:برای کاهش مصرف سوخت، نوسازی ناوگان و توسعه حمل‌ونقل عمومی در دستور کار قرار گرفته به طوری که طی سال گذشته حدود ۸ تا ۷ هزار دستگاه ناوگان عمومی نوسازی شد و در سال گذشته و سال قبل نیز نزدیک به ۳۰۰ اتوبوس جدید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی اضافه شده است.

کاهش استفاده از خودروهای تک‌سرنشین و افزایش استقبال از حمل‌ونقل عمومی یکی از سریع‌ترین راهکارهای مدیریت مصرف سوخت در شهر تهران عنوان می‌شود.کارشناسان معتقدند اگر تنها ۱۰ درصد از سفرهای شخصی به حمل‌ونقل عمومی منتقل شود، سالانه حدود ۷۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی برای کشور به همراه خواهد داشت.

صرفه‌جویی در مصرف سوخت، در شرایطی که واردات روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین متوقف شده و ۲۰ میلیون لیتر دیگر نیز بر اثر جنگ کاهش پیدا کرده، به یک ضرورت تبدیل شده است.

تصویب تسهیلات جدید تجارت خارجی و اصلاح فرآیند پروانه مشاوران املاک و خودرو با حذف آزمون و مصاحبه



در این نشست، احکام پیشنهادی برای تسهیل فرایندهای تجارت خارجی با اعضای این هیأت برگزار شد و مواردی از دستورهای مطرح‌شده در آن به تصویب رسید. باشگاه خبرنگاران جوان- نود و پنجمین نشست هیأت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار به ریاست سیدعلی مدنی‌زاده و با حضور اعضای این هیأت برگزار شد و مواردی از دستورهای مطرح‌شده در آن به تصویب رسید.

در ابتدای این نشست هادی محضرنیا گزارشی از عملکرد و اقدامات شاخص مرکز ملی پایش و بهبود محیط کسب‌وکار و همچنین دستاوردهای درگاه ملی مجوزها در سال ۱۴۰۵ ارائه کرد.

در ادامه این نشست چند موضوع در دستور کار هیأت قرار

گرفت که از جمله آنها می‌توان به پیشنهادهای مربوط به تسهیل فرایندهای تجارت خارجی، بررسی کاربرگ پروانه

کارگزاری‌های فنی، مهندسی و حقوقی مربوط به سازمان ثبت اسناد و املاک کشور، اصلاح فرآیند صدور پروانه تخصصی مشاوره املاک و خودرو و بررسی مجوزهای آموزشگاه رانندگی اشاره کرد.

نایب رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران درباره قیمت‌های غیرواقعی در بازار مسکن و کلاهبرداری صورت‌گرفته از این طریق هشدار داد.

باشگاه خبرنگاران جوان؛ داود بیگی‌نژاد، نایب‌رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران با اشاره به برخی آگهی‌های غیرواقعی و قیمت‌سازی‌ها در بازار مسکن، تأکید کرد: قیمت‌های درج‌شده در بسیاری از آگهی‌ها نمی‌تواند معیار دقیق تعیین ارزش ملک باشد و ملاک اصلی، معاملات واقعی و قراردادهای ثبت‌شده است.وی

با بیان اینکه انتشار برخی آگهی‌های غیرواقعی و قیمت‌های غیرکارشناسی در فضای مجازی باعث ایجاد

فاصله میان قیمت‌های اعلامی و قیمت‌های واقعی معاملات شده است، اظهار کرد: برخی افراد با درج قیمت‌های غیرواقعی در آگهی‌ها، موجب شکل‌گیری تصور نادرست درباره سطح قیمت‌ها در بازار مسکن

دوشنبه ۸ تیر ۱۴۰۵ / شماره ۱۷۱۰۰ سال سی و دوم نورخوستان ۵

CNG چطور می تواند ناجی سوخت کشور شود؟



در حالی که دولت به دنبال مدیریت مصرف بنزین است، خودروهای دوگانه سوز همچنان از بنزین به عنوان سوخت اصلی استفاده می‌کنند زیرا راننده ایرانی بیش از قیمت سوخت، نگران صف انتظار و سلامت موتور است.

به گزارش خبرنگار مهر، افزایش مصرف بنزین در سال‌های اخیر به ویژه در ایام جنگ تحمیلی سوم و پس از آن، بار دیگر توجه سیاست‌گذاران را به ظرفیت‌های مغفول در سبد سوخت کشور جلب کرده است. در شرایطی که فاصله میان تولید و مصرف بنزین هر سال بیشتر می‌شود و بحث واردات این فرآورده پرنرگ‌تر شده، بسیاری از کارشناسان معتقدند یکی از سریع‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راهکارها، بازگرداندن CNG به جایگاه واقعی خود در حمل‌ونقل کشور است.

ایران طی دو دهه گذشته سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای توسعه زیرساخت‌های CNG انجام داده است. هزاران جایگاه سوخت در شهرها و جاده‌ها احداث شد و میلیون‌ها خودرو نیز به صورت کارخانه‌ای یا کارگاهی دوگانه‌سوز شدند. هدف از این سیاست کاهش وابستگی به بنزین و استفاده بیشتر از گاز طبیعی بود؛ سوختی که ایران یکی از بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر آن در جهان است. با این حال در سال‌های اخیر سهم CNG در سبد سوخت خودروها کاهش یافته و بخشی از ظرفیت ایجادشده عملاً بلااستفاده مانده است.

در همین شرایط برخی کارشناسان پیشنهاد می‌کنند برای فعال‌سازی دوباره این ظرفیت، مشوق‌های کوتاه‌مدت در نظر گرفته شود. یکی از ایده‌هایی که گاه مطرح می‌شود عرضه رایگان یا بسیار ارزان CNG در ساعات مشخصی از روز در برخی جایگاه‌های دولتی یا وابسته به شهرداری‌ها است. هدف از چنین طرحی ایجاد یک انگیزه فوری برای رانندگان است تا دوباره استفاده از CNG را در برنامه سوخت‌گیری خود قرار دهند.

طرفداران این ایده معتقدند حتی اجرای محدود چنین طرحی می‌تواند اثر قابل توجهی داشته باشد. در حال حاضر میلیون‌ها خودروی دوگانه‌سوز در کشور وجود دارد که امکان استفاده از گاز طبیعی را دارند، اما بسیاری از آنها به دلیل تفاوت نچندان زیاد قیمت یا مسائل مربوط به دسترسی به جایگاه‌ها ترجیح می‌دهند از بنزین استفاده کنند. اگر برای مدتی کوتاه استفاده از CNG با مشوق‌های قیمتی همراه شود، بخشی از این خودروها ممکن است دوباره به سمت گاز طبیعی برگردند و همین تغییر می‌تواند بخشی از مصرف بنزین را کاهش دهد.

با این حال اجرای چنین طرحی بدون چالش نیست. تجربه برنامه‌های تشویقی در حوزه انرژی نشان می‌دهد زمانی که یک سوخت به صورت رایگان یا با تخفیف قابل توجه عرضه می‌شود، تقاضا به سرعت افزایش پیدا می‌کند.

در چنین شرایطی اگر ظرفیت جایگاه‌ها محدود باشد، احتمال شکل‌گیری صف‌های طولانی وجود دارد. همین موضوع ممکن است نارضایتی رانندگان را به دنبال داشته باشد و حتی اثر مثبت طرح را کاهش دهد.

به همین دلیل برخی کارشناسان معتقدند اگر چنین طرحی قرار است اجرا شود، باید هدفمند و محدود باشد. برای مثال می‌توان آن را فقط برای ناوگان عمومی مانند تاکسی‌ها، وانت‌بارها یا خودروهای خدمات شهری در نظر گرفت. این گروه از خودروها سهم بالایی در مصرف سوخت دارند و تغییر الگوی سوخت آنها می‌تواند تاثیر قابل توجهی بر کاهش مصرف بنزین داشته باشد. تعیین سقف مشخص برای سوخت رایگان یا اجرای طرح در ساعات کم‌تردد جایگاه‌ها نیز از دیگر پیشنهادهایی است که برای جلوگیری از ازدحام مطرح می‌شود.

در عین حال بسیاری از کارشناسان تأکید می‌کنند که عرضه رایگان CNG در تنهایی نمی‌تواند راهکار پایدار برای مدیریت مصرف سوخت باشد. تغییر واقعی در الگوی مصرف زمانی اتفاق می‌افتد که مجموعه‌ای از سیاست‌ها به صورت همزمان اجرا شود. توسعه و نوسازی جایگاه‌های GNC، حمایت از تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز، حفظ اختلاف قیمت منطقه‌ای میان بنزین و گاز و همچنین اطلاع‌رسانی درباره مزایای این سوخت از جمله اقداماتی هستند که می‌توانند استفاده از CNG را در بلندمدت تقویت کنند.

در چنین چارچوبی عرضه رایگان یا ارزان CNG می‌تواند بیشتر به عنوان یک «آزمایش سیاستی» در نظر گرفته شود؛ اقدامی محدود که هدف آن سنجش واکنش مصرف‌کنندگان و بررسی میزان جابه‌جایی مصرف از بنزین به گاز طبیعی است. اگر این طرح در چند شهر به صورت آزمایشی اجرا شود، نتایج آن می‌تواند اطلاعات ارزشمندی در اختیار سیاست‌گذاران قرار دهد و به طراحی سیاست‌های مؤثرتر برای مدیریت مصرف سوخت کمک کند.

در شرایطی که کنترل مصرف بنزین به یکی از چالش‌های مهم اقتصاد انرژی کشور تبدیل شده است، استفاده از ظرفیت‌های موجود می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد.

زیرساخت گسترده CNG و وجود میلیون‌ها خودروی دوگانه‌سوز نشان می‌دهد این سوخت همچنان می‌تواند نقشی مهم در کاهش فشار بر بازار بنزین ایفا کند؛ البته به شرط آنکه سیاست‌های تشویقی و زیرساختی به شکل هماهنگ و هدفمند اجرا شوند.