

### فريب وعده‌های ۶۰ روزه را نخورديم

#### فروش نفت ایران کماکان برقرار است

وزیر نفت از استمرار فروش نفت ایران و پایداری ساختارهای صادراتی کشور در برابر فشارهای تحریمی خبر داد و تأکید کرد که سازوکارهای موجود، امکان انتقال نفت به بازارهای جهانی را حتی در شرایط فعلی فراهم کرده است.
باشگاه خبرنگاران جوان؛ محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت، با اشاره به بدعهدی‌های مکرر آمریکا در قبال توافقات بین‌المللی، تأکید کرد که جمهوری اسلامی ایران با اتکا به تجربیات گذشته، ساختارهای دور زدن و بی‌اثر کردن تحریم‌های نفتی را همچنان حفظ کرده و هیچ خللی در روند صادرات و واردات کشور ایجاد نشده است.

پاک‌نژاد در تشریح وضعیت فعلی صادرات نفت کشور در مواجهه با رفتارهای خصمانه به‌ویژه در مناطق جنوبی و تنگه هرمز اظهار داشت: «از

### از ۴۰هزار کیلومتر

### ریل پرسرعت چین تا انتظار

#### ۲۰ساله ایران



چین در حالی با اجرای طرح «۸ محور عمودی و ۸ محور افقی» بزرگترین شبکه راه‌آهن پرسرعت جهان را به بیش از ۴۰ هزار کیلومتر رسانده که پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان، به‌عنوان نخستین خط پرسرعت ایران، پس از نزدیک به دو دهه هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس؛ راه‌آهن پرسرعت در دهه‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه زیرساختی کشورها تبدیل شده؛ فناوری‌ای که علاوه بر کاهش زمان سفر، نقش تعیین‌کننده‌ای در رشد اقتصادی، افزایش بهره‌وری، توسعه متوازن مناطق و کاهش مصرف انرژی دارد. در این میان، چین با سرمایه‌گذاری گسترده طی کمتر از دو دهه، توانسته بزرگ‌ترین شبکه ریلی پرسرعت جهان را ایجاد کند و اکنون با اجرای طرح «۸ محور عمودی و ۸ محور افقی» یا ۸\*۸، فصل تازه‌ای از توسعه حمل‌ونقل ریلی خود را آغاز کرده است.

بر اساس آمار اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (UITC) در سال ۲۰۲۴، طول خطوط راه‌آهن پرسرعت چین به ۴۰ هزار و ۴۹۳ کیلومتر رسیده است؛ رقمی که از مجموع خطوط پرسرعت سایر کشورهای جهان نیز فراتر می‌رود. قطارهای این شبکه با سرعتی تا ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت، مراکز اقتصادی، کلان‌شهرها، بنادر و شهرهای متوسط را به یکدیگر متصل کرده‌اند و سفرهایی که زمانی ساعت‌ها طول می‌کشید، اکنون در بازه زمانی یک تا چهار ساعت انجام می‌شود.جالب است که بدیند کل خطوط

ریلی ایران اعم از خطوط اصلی، فرعی، آنتی، تجاری و غیره، در حدود ۱۶ هزار کیلومتر است. طرح ۸\*۸که ستون فقرات آینده حمل‌ونقل ریلی چین محسوب می‌شود، شامل هشت کریدور شمال-جنوب و هشت کریدور شرق-غرب است. این شبکه علاوه بر اتصال مناطق صنعتی و ساحلی شرق چین، توسعه استان‌های غربی و مناطق کمتر برخوردار را نیز هدف قرار داده و تلاش می‌کند تمامی مراکز مهم اقتصادی و جمعیتی کشور را در یک شبکه یکپارچه ادغام کند. کارشناسان معتقدند که راه‌آهن پرسرعت برای چین صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه بخشی از راهبرد توسعه اقتصادی این کشور به شمار می‌رود. کاهش هزینه‌های جابه‌جایی، تسهیل دسترسی نیروی کار، افزایش گردشگری، رونق تجارت داخلی و کاهش وابستگی به حمل‌ونقل هوایی در مسیرهای میان‌برد، از مهم‌ترین دستاوردهای این سرمایه‌گذاری عنوان می‌شود.

به همین دلیل، قطارهای پرسرعت در بسیاری از مسیرها توانسته‌اند جایگزین سفرهای هوایی شوند و سهم قابل توجهی از بازار حمل‌ونقل مسافری را در اختیار بگیرند.

در مقابل، پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان که تقریباً هم‌زمان با آغاز توسعه گسترده قطارهای پرسرعت در چین کلید خورد، هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

این پروژه قرار بود نخستین خط قطار پرسرعت ایران باشد و زمان سفر میان تهران و اصفهان را به شکل محسوسی کاهش دهد، اما پس از نزدیک به ۲۰ سال، همچنان درگیر مشکلات تأمین مالی، تغییر پیمانکاران و کندی اجرای پروژه است. مقایسه تجربه چین با وضعیت ایران نشان می‌دهد که موفقیت پروژه‌های بزرگ زیرساختی تنها به فناوری وابسته نیست، بلکه به ثبات در سیاست‌گذاری، تأمین مالی پایدار و تداوم اجرای پروژه‌ها نیز بستگی دارد.

در حالی که چین امروز توسعه راه‌آهن پرسرعت را به ابزاری برای تقویت اقتصاد ملی و افزایش رقابت‌پذیری خود تبدیل کرده است، ایران همچنان در انتظار بهره‌برداری از نخستین خط قطار سریع‌السیر خود قرار دارد؛ پروژه‌ای که می‌تواند نقطه آغاز تحول در حمل‌ونقل ریلی کشور باشد، اما هنوز از ایستگاه ساخت عبور نکرده است.

## اقتصاد



# اتصال ۷ هزار مگاوات برق تجدیدپذیر

# به شبکه تا پایان تابستان

هدفگذاری ۱۲ هزار مگاواتی تا پایان سال

ابتدای مطرح شدن موضوع معافیت‌های تحریمی ۶۰ روزه، با توجه به سوالی طولانی بدعهدی‌های طرف آمریکایی، مبنای کار را بر این گذاشتیم که ساختارهای طراحی‌شده برای مقابله با تحریم‌ها را حفظ کنیم و به هیچ وجه این ساختارها را متوقف نکرديم.»

وزیر نفت افزود: «گذر زمان (تنها در بازه ۱۵ تا ۱۶ روزه پس از توافق) ثابت کرد که پیش‌بینی ما دقیق بوده و طرف آمریکایی مجدداً نسبت به تعهدات خود نقض پیمان کرده است.»وی با تأکید بر اینکه فروش نفت ایران در چارچوب‌های پیشین و با قدرت ادامه دارد، خاطر‌نشان کرد: «در دوره‌ای که فرصتی برای کاهش فشارها فراهم شد، تلاش کردیم حجم قابل‌توجهی از نفت را از محدودیت‌های ناشی از محاصره خارج کنیم.»
پاک‌نژاد در پایان با اطمینان‌بخشی نسبت به ثبات وضعیت انرژی کشور تصریح کرد: «سازوکارهای عملیاتی ما به‌گونه‌ای طراحی شده است که تا به امروز، امکان فروش نفت به‌صورت مستمر و بدون وقفه برای کشور فراهم بوده و شرایط جاری همچنان تحت کنترل است.»

# اتصال ۷ هزار مگاوات برق تجدیدپذیر

# به شبکه تا پایان تابستان

هدفگذاری ۱۲ هزار مگاواتی تا پایان سال



کرد؛ با توجه به اتفاقاتی که اخیراً در کشور افتاده و یک‌سری نیروگاه‌های حرارتی را از دست داده‌ایم، شاید تأثیر این انرژی‌های تجدیدپذیری که اضافه‌شده را در عدم خاموشی‌ها به خوبی احساس نکنیم. چراکه ما یک ظرفیت بزرگ را متأسفانه از دست دادیم و ظرفیتی که پارسال داشتیم را امسال نداریم. او گفت: با این حال امید داریم برای اوج بار زمستان که به علت نبود گاز ممکن است شبکه برق با مشکلاتی مواجه شود، با این افزایش ظرفیت‌هایی که می‌دهیم، کمک بیشتری به شبکه برق داشته باشیم.

## برق صنعتی در ایران ۱۵برابر گران‌تر از برق خانگی است

تأکید شد، در حالی که صنعت مأموریت و توانایی ذاتی برای ورود به حوزه تولید برق را ندارد.

وی با بیان اینکه تأمین برق از وظایف حاکمیتی و زیرساختی دولت است، اظهار داشت: وزارت نیرو مسئول تأمین برق کشور است و نمی‌توان این مسئولیت را به بخش صنعت منتقل کرد. صنایع در صورت احداث نیروگاه نیز در زمان بحران، امکان بهره‌برداری کامل از برق تولیدی خود را ندارند و این موضوع انگیزه سرمایه‌گذاری را از بین می‌برد.

وی خاطرنشان کرد: صنایع هر نیروگاهی که احداث می‌کنند، در نهایت برق آن در اختیار شبکه سراسری قرار می‌گیرد و این پرسش مطرح است که چرا باید بخش تولید، علاوه بر وظیفه اصلی خود، مسئولیت تأمین زیرساخت‌های انرژی را نیز برعهده بگیرد.

سمیعی‌نژاد در پایان با تأکید بر ضرورت بازنگری در سیاست‌های حوزه انرژی، از مسئولان خواست تکلیف احداث نیروگاه را از دوش صنایع بردارند و افزود: اگر به دنبال حفظ اشتغال، توسعه و تولید در کشور هستیم، باید مسئولیت تأمین برق را به متولی اصلی آن یعنی وزارت نیرو واگذار کنیم و از تحمیل هزینه‌های مضاعف به صنایع جلوگیری شود.

## فعال سازی کریدور تجاری ایران و کشورهای همسایه

### اتصال ایران با آسیای مرکزی کلید خورد

صورت‌جلسه‌ای مشترک به منظور پذیرش این کریدور به عنوان یکی از اولویت‌های همکاری سه کشور خبر داد و گفت: در ادامه نیز سند جامع همکاری برای توسعه این مسیر تدوین خواهد شد تا همه ابعاد زیرساختی، فنی، نرم‌افزاری، حقوقی و اجرایی آن مشخص شود.وی درباره مسیرهای پیشنهادی عبور از افغانستان، خاطر‌نشان کرد: در این نشست، سه کریدور مختلف از این کشور برای اتصال مرزهای ایران به تاجیکستان معرفی و بررسی شده است.

معاون وزیر و رئیس سازمان تصریح کرد: هر یک از این مسیرها دارای مزایا و محدودیت‌هایی از نظر طول مسیر، کیفیت راه‌ها و وضعیت زیرساخت‌ها هستند که پس از بررسی‌های کارشناسی و با مشارکت بخش خصوصی، مناسب‌ترین مسیر برای اجرای تردد آزمایشی انتخاب خواهد شد.اکبری اظهار کرد: نمایندگان دولت افغانستان نیز در این نشست اعلام کردند در بخش‌هایی که زیرساخت‌های جاده‌ای نیازمند تکمیل یا ارتقاء است، برنامه‌های توسعه‌ای در دستور کار دارند و تا نهایی شدن سند همکاری سه‌جانبه، توسعه این مسیرها در اولویت قرار خواهد گرفت.

## شنبه ۲۷ تیر ۱۴۰۵ / شماره ۷۱۱۲ / سال سی و دوم نورخوږستان ۵

#### بانک‌ها امسال اموال مازادشان را نفروشدند،

#### سال بعد مالیاتش را می‌دهند



سازمان امور مالیاتی کشور با استناد به قانون هفتم پیشرفت و نظر قانونی حقوقی رئیس‌جمهور، از الزام قانونی برای تشخیص و مطالبه مالیات معوق بر درایی‌های مازاد بانک‌ها و موسسات اعتباری خبر داد.

باشگاه خبرنگاران جوان - سازمان امور مالیاتی کشور در راستای اجرای تکالیف قانونی و به‌منظور شفاف‌سازی نحوه اجرای مقررات مربوط به واگذاری درایی‌های مازاد موسسات اعتباری، با استناد به نامه معاونت حقوقی رئیس‌جمهور و مفاد قانون برنامه هفتم پیشرفت، اعلام کرد: با توجه به مفاد جزء (۴-۲) بند (ب) ماده (۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت، املاک، مستغلات و سهام مازاد متعلق به موسسات اعتباری، از ابتدای سال ۱۳۹۵ با از زمان تملک در صورتی که مالکیت آنها پس از تاریخ مذکور به موسسه اعتباری منتقل شده باشد، مشمول مالیات موضوع بندهای (ب) و (پ) ماده (۱۷) قانون «رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» هستند.

بر اساس نظر معاونت حقوقی رئیس‌جمهور، سازمان امور مالیاتی کشور مکلف است تا پایان سال دوم اجرای برنامه هفتم پیشرفت، فارغ از اینکه اموال مازاد (املاک، مستغلات و سهام) قبل یا بعد از سال ۱۳۹۵ به تملک بانک‌ها و موسسات اعتباری درآمده باشد، نسبت به تشخیص و مطالبه تمامی مالیات‌های معوق مربوط به این درایی‌ها اقدام نماید.

در راستای سیاست‌های حمایتی و با هدف ترغیب موسسات اعتباری به واگذاری درایی‌های مازاد، چنانچه این موسسات مطابق با ترتیبات مقرر در قانون برنامه هفتم پیشرفت تا پایان سال ۱۴۰۵ نسبت به واگذاری قطعی درایی‌های مازاد خود اقدام نمایند، دریافت مالیات موضوع بندهای (ب) و (پ) ماده (۱۷) قانون رفع موانع تولید برای آن سال، موضوعیت نخواهد داشت.

#### ریسک تنگه هرمز ۶میلیارد دلار هزینه

#### روی دست ایرلین آمریکایی گذاشت

افزایش تنش‌های نظامی در غرب آسیا و بالا رفتن ریسک عرضه نفت، هزینه سوخت شرکت‌های هواپیمایی آمریکا را به‌شدت افزایش داده؛ به‌طوری که یونایتد ایرلاینز اعلام کرده امسال حدود ۶ میلیارد دلار بیشتر برای سوخت جت هزینه خواهد کرد.

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس؛ جنگ تحمیلی محور آمریکایی-صهونی علیه ایران، بسته شدن تنگه هرمز و افزایش ریسک امنیت انرژی در منطقه، تنها بازار نفت را تحت تأثیر قرار نداده، بلکه اکنون صنعت هوانوردی آمریکا نیز بخشی از هزینه‌های این بحران را پرداخت می‌کند. تازه‌ترین گزارش مالی یونایتد ایرلاینز، یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های هواپیمایی آمریکا، نشان می‌دهد این شرکت بر اساس قیمت‌های فعلی نفت در سال جاری حدود ۶ میلیارد دلار بیش از برآوردهای قبلی برای تأمین سوخت جت هزینه خواهد کرد.بر اساس گزارش رسمی این شرکت، هزینه سوخت در سه‌ماهه دوم سال به ۲/۳ میلیارد دلار رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸۴ درصد افزایش داشته است. سوخت اکنون پس از هزینه نیروی انسانی، دومین قلم بزرگ هزینه‌های عملیاتی یونایتد محسوب می‌شود.این افزایش هزینه هم‌زمان با جهش قیمت نفت و سوخت جت در پی تنش‌های نظامی غرب آسیا رخ داده است. شاخص سوخت جت Argus نشان می‌دهد قیمت سوخت هواپیما در ماه آوریل، هم‌زمان با تشدید جنگ و افزایش ریسک‌های مرتبط با صادرات نفت منطقه، تا مرز ۵ دلار برای هر گالن افزایش یافت.

هرچند این قیمت اکنون به حدود ۳/۶۴ دلار کاهش یافته، اما همچنان به‌مراتب بالاتر از سطوح معمول سال‌های گذشته است. کارشناسان بازار انرژی معتقدند که هرگونه افزایش ریسک در تنگه هرمز، که بخش قابل توجهی از صادرات نفت جهان از آن عبور می‌کند، به سرعت خود را در قیمت نفت و فرآورده‌هایی مانند سوخت جت نشان می‌دهد.

افزایش هزینه سوخت نیز مستقیماً به صورت‌های مالی شرکت‌های هواپیمایی منتقل می‌شود.

در کنار یونایتد، دلتا ایرلاینز نیز اعلام کرده هزینه سوخت این شرکت در سه‌ماهه دوم به ۴/۴ میلیارد دلار رسیده که ۷۷ درصد بیشتر از سال گذشته است. مدیرعامل دلتا تأکید کرده با وجود افزایش قیمت بلیت، تقاضای سفر همچنان بالاست و در نتیجه برنامه‌ای برای کاهش نرخ بلیت وجود ندارد.

شرکت‌های هواپیمایی آمریکا برای جبران این هزینه‌ها، علاوه بر افزایش قیمت بلیت، برخی مسیرهای کم‌بازده را کاهش داده، هزینه بار مسافران را افزایش داده و در برخی موارد، هزینه سوخت را به‌طور جداگانه به قیمت بلیت اضافه کرده‌اند.

در مجموع، گزارش‌های مالی بزرگ‌ترین ایرلاین‌های آمریکا نشان می‌دهد نوسانات بازار نفت ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیکی، تنها بازار انرژی را تحت تأثیر قرار نداده، بلکه هزینه حمل‌ونقل هوایی را نیز به شکل محسوسی افزایش داده است؛ روندی که در صورت تداوم نااطمینانی‌ها، می‌تواند قیمت بلیت هواپیما در بازار جهانی را برای مدت بیشتری در سطوح بالا نگه دارد.

#### دلار مقصر گرانی خودرو شد

مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید اثر نرخ ارز بر قیمت خودروهای داخلی در بازار حدود ۴ برابر بیشتر از افزایش قیمت کارخانه است.گروه فارس؛ طبق جدیدترین گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، هر ۱۰۰ درصد افزایش نرخ ارز به‌طور میانگین قیمت خودروهای داخلی را ۱۲۱ درصد افزایش می‌دهد، در حالی که اثر افزایش قیمت کارخانه بر قیمت بازار تنها ۳۲ درصد است.بررسی این مرکز نشان می‌دهد از پاییز ۱۳۹۷ هم‌زمان با بازگشت تحریم‌ها وجش نرخ ارز، روند قیمت خودرو از تورم عمومی جدا شد و رشد قیمت خودرو از نرخ تورم پیشی گرفت؛ اتفاقی که به گفته مرکز پژوهش‌ها ساختار بازار خودرو را تغییر داد.بر اساس این گزارش در دوران تحریم قیمت خودروهایی مانند تپا ۲ و کوئیک بیش از هر عامل دیگری به نرخ ارز واکنش نشان داده است. مرکز پژوهش‌های مجلس بر همین اساس اصلاح شیوه قیمت‌گذاری و افزایش عرضه خودرو را به جای تکیه صرف بر قیمت‌گذاری دستوری پیشنهاد کرده است.