صدور ۶۰ میلیون دلار کفش

مشاور معاون تولید وزارت صنایع گفت: در سال گذشته ۶۰ میلیون دلار صادرات کفش صورت گرفت که با توجه به بازار فشرده وارداتی در دنیا این میزان صادرات رقم مناسبی است. «گلناز نصرالهی» در نشستی به منظور بررسی مسائل و مشکلات صنوف کیف و کفش در ستاد مبارزه با قاچاق اظهار داشت: تعداد واحدهای رسمی دارای پروانه صنعتی تولید کفش در سال ۸۴، حدود ۵۲۰ واحد بوده است که میزان تولید این واحدها ۱۳۲ میلیون است.

وی با بیان این مطلب که «چندین واحد بزرگ دولتی سهم تولیدات خود را در بازار به بخش خصوصی واگذار کرده اند»، افزود: بازار نساجی، چرم و کفش بازار فشرده رقابتی در دنیاست که باید از نظر طرح و مد انعطاف پذیری بیشتری داشته باشد.

نصرالهی ادامه داد: در میان صنایع، صنعت نساجی بیشترین آسیب را از قاچاق کالا دیده است.

وی با اشاره به وجود اشکال در برخی از مبادی رسمی ورودی کالا، گفت: رقم های اعلام شده در اظهارات گمرکی در بخش واردات نساجی و کفش، واقعی نیست به گونه ای که رقم هایی که در مبدأ خریداری می شود، بیش از رقم هایی است که در گمرک ها اظهار می شود. نصرالهی بر کنترل و نظارت بر مبادی ورودی کالا تأکید کرد. وی اظهار داشت: وزارت صنایع در سال گذشته پیشنهادی در خصوص حداقل حقوق ریالی مطرح کرد که این مسأله در مورد صنعت نساجی مورد قبول واقع شد اما در مورد صنعت کفش هنوز مورد توجه واقع نشده است.

افزایش سود شرکت سازنده هواپیمای جنگی روسیه

ایلنا: مقامات شرکت «آی آر کات» روسیه از افزایش سود شرکت در سه ماهه اول خبر دادند.

سود خالص این شرکت که سازنده هواپیماهای جنگی در روسیه است، طی سه ماهه اول سال جاری به سقف ۰۹/ ۱۳ میلیون دلار معادل ۳۵۶ میلیون روبل رسید. این درحالی است که این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۴۴۸ میلیون روبل ضرر کرده بود. در طول دوره مورد بررسی درآمد کلی «آی آر کات» معادل ۲/۴ میلیارد روبل بود. هزینه های شرکت نیز طی این دوره از رقم ۸۰۱ میلیون روبل به سقف ۱/۲۸ میلیارد روبل رسید.

مقامات مسؤول افزایش تعداد سفارشات شرکت را اصلی ترین دلیل رونق فعالیت ها در شروع سال میلادی جاری عنوان کردند.

افزایش ۵ درصدی نرخ خرید تضمینی برگ سبز چای در سال جاری

رئیس هیأت مدیره اتحادیه کشاورزان چایکار شمال گفت: نرخ خرید تضمینی برگ سبز در سال جاری نسبت به سال گذشته فقط ۵ درصد رشد داشته است.

«ایرج هوسمی» افزود: تعیین نرخ ۳۲۵۰ ریال برای خرید یک کیلوگرم برگ سبز درجه یک و ۱۹۰۰ ریال برای برگ درجه ۲ چای نسبت به سال گذشته فقط ۵ درصد رشد نشان می دهد.

رئیس اتحادیه کشاورزان چایکار شمال گفت: سال گذشته براساس آمار سازمان تعاون روستایی که خالی از اشکال هم نیست و آمارسازی شده بود ۲۷ هزار تن چای خشک در داخل کشور تولید شد. هوسمی گفت: تولید چای در سال ۸۳ نسبت به سال های قبل به یک سوم کاهش یافته بود و چایکاران نتوانستند با فروش برگ سبز هزینه های تولید را به خوبی جبران کنند.

رئیس اتحادیه کشاورزان چایکار گفت: این اتحادیه نسبت به اعلام رقم خرید تضمینی برگ سبز اعتراض دارد و معتقد است قیمت هر کیلوگرم برگ سبز درجه یک ۳۵۰ تومان و درجه ۲ باید ۲۵۰ تومان تعیین شود.

هوسمی خاطرنشان ساخت: دولت برای عملیات بهزراعی باغ های چای حتی یک ریال در اختیار کشاورزان قرار نداد.

هوسمی با اشاره به این که از هر ۴/۲ کیلوگرم برگ سبز فقط یک کیلوگرم چای خشک به دست می آید، گفت: قیمت تولید هر کیلوگرم چای خشک درجه یک ۱۳۶۵ تومان و هر کیلوگرم چای خشک درجه دو ۷۹۸ تومان است.

هوسمی گفت: پیشنهاد اتحادیه چایکاران برای واردات چای خارجی این بود که در قبال تولید هر کیلوگرم چای ایرانی یک کیلو و ۲۰۰ گرم چای وارد کشور شده و با آن مخلوط و یا جداگانه به فروش رسد.

هوسمی گفت: از سال گذشته که خرید برگ سبز به تعاون روستایی واگذار شد، ابتدا مشکل وجود داشت ولی امسال فرایند خرید تضمینی برگ سبز بهتر شده است.

رئیس اتحادیه چایکاران شمال با انتقاد از سخنان وزیر جهاد کشاورزی در شمال که گفته بود، مشکلات چایکاران حل شده است، گفت: مگر وزیر جهاد کشاورزی وضع فلاکت بار چایکاران را ندید، مگر از نزدیک شاهد نبود که چایکاران حتی برای خرید نان خوردن به نانوایی ها بدهکار هستند، پس چرا گفت که مشکلات چایکاران حل شده است.

هوسمی گفت: هزینه کاشت، داشت، برداشت و حمل به کارخانه هر کیلوگرم برگ سبز ۱۵۰ تومان است و دولت قیمت تضمینی ۱۹۰ تومان برای آن در نظر گرفته است.

وی گفت: چون کشاورزان در ۴ سال گذشته به باغ چای توجه نکرده اند، میزان تولید برگ سبز از ۸ تن به ۴ تن در هکتار کاهش یافته است. به جای رقم ۸ تن باید رقم کنونی ۴ تن در هکتار در محاسبه دولت در نظر گرفته شود.

رئیس اتحادیه چایکاران گفت: از ابتدای فصل برداشت برگ سبز در سال جاری تاکنون ۱۰ هزار تن برگ برداشت شده است که حاصل آن حدود ۲۵۰۰ کیلوگرم چای خشک خواهد بود.

گزارشی از آخرین وضعیت ناوگان هوایی مسافری کشور

افزایش ظرفیت ناوگان هوایی کشور

علی غفوری

صنعت هوایی در جهان امروزه بی تردید یکی از ۱۰ صنعت بزرگ و پرجاذبه است در حال حاضر مطابق آخرین آمارها ۱۳ هزار هواپیمای مسافری میلیاردها مسافر را در سال جابه جا می کنند.

برخی از این شرکت ها نظیر بریتیش ایرویز، ایرفرانس و لوفت هانزا در اروپا و آمریکا ایرلاینز و ایرکانادا در آمریکای شمالی با در اختیار داشتن بیش از ۲۰۰ فروند هواپیما (هر کدام) گردش مالی بالای ۵ میلیارد دلار در سال دارند.

آمریکن ایرلاینز با ۷۴۵ هواپیما درآمدی بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار در سال دارد یا لوفت هانزا با ۲۲۷ هواپیما درآمد معادل ۱۲ میلیارد دلار در سال به دست می آورد.

ایران نیز در این میان از جمله بزرگ ترین مصرف کنندگان هواپیماهای مسافری منطقه محسوب می شود اما ۲ مسأله سبب شده تا این صنعت در ایران «آنچنان که باید» توسعه نیابد.

بحث تحریم ها از ۱۳۵۸ به این سو موجب شده تا ناوگان مسافری و باری ایران که در دهه ۵۰ جزو یکی از بزرگ ترین ناوگان آسیا و خاورمیانه بود قادر به بازسازی و نوسازی خود نشود و نکته دیگر بحث دستوری بودن قیمت بلیت هواپیماهاست که مانع وجود جاذبه برای این بخش برای سرمایه گذاری شده است.

اما با این وصف صنعت هوایی ایران زیر فشار این دو موضوع موفق شد در سال ۸۴ و ابتدای امسال توسعه را تجربه کند.

افزایش تعداد هواپیماها

مهم ترین اتفاق در صنعت هوایی کشور در یک سال اخیر افزایش تعداد هواپیماهای استیجاری و در نتیجه افزایش تعداد ناوگان هوایی کشور است.

ناوگان هوایی کشور در سال های اخیر به شدت از کمبود هواپیما رنج می برد به گونه ای که تعداد هواپیماهای کشور در سال ۸۱ به ۸۳ فروند و در سال ۸۲ به ۷۹ فروند کاهش یافت.

از سال ۱۳۸۳ به بعد مجدداً تعداد هواپیماهای مسافری روبه افزایش گذاشت و در اسفند ۸۳ به ۹۴ فروند رسید. در این سال از مجموع هواپیماهای مسافری ۸۳ فروند ملکی و ۱۱ فروند اجاره ای بوده است.

اما تغییر سیاست ها و لزوم به کارگیری هواپیماهای جدید سبب شد تا در سال ۱۳۸۴ هواپیماهای استیجاری مجدداً سهم قابل توجهی در ناوگان را به خود اختصاص دهد و به ۱۱۶ فروند برسد. پیش بینی می شود رشد ناوگان هوایی تا پایان سال باز هم افزایش یابد. رضایی نیارکی سرپرست سازمان هواپیمایی کشوری چندی پیش سخن از افزایش ناوگان هوایی به سطح ۱۵۰ فروند تا پایان سال خبر داده بود اما گمان می رود بخش بزرگی از «خریدها» انجام نشود چرا که آمریکایی ها به دنبال به هم زدن قراردادهای خرید ایران هستند.

بازار استیجاری ها دوباره رونق گرفته است

مطابق قانون برنامه سوم قرار بود اجاره هواپیماهای مسافری تا پایان سال ۸۳ متوقف شود اما این اتفاق به دلیل مشکلات ناشی از تحریم رخ نداد. تعداد هواپیماهای استیجاری کشور از ۳۵ فروند در سال ۱۳۷۹ به ۲۵ فروند در ۱۳۸۰، ۲۲ فروند در ۱۳۸۱، ۱۳ فروند در ۱۳۸۲ و ۷ فروند در ۱۳۸۳ رسید. اما این روند مجدداً در سال ۸۴ تغییر کرد و به ۳۹ فروند در اردیبهشت ۱۳۸۵ افزایش یافت.

هواپیماهای استیجاری کشور در حال حاضر نزدیک به ۳۵ درصد هواپیماهای مسافری کشور را تشکیل می دهند. جدول شماره یک نشاندهنده میزان هواپیماهای استیجاری کشور است.

بررسی این آمار نشان می دهد که توپولوف ۱۵۴ همچنان هواپیمای پرطرفدار صنعت هوایی ایران بوده و عمدتاً نیز اجاره ای است.

بررسی آمار هواپیماهای اجاره ای نشان می دهد که ایران همچنین ۹ فروند ایرباس ۳۱۰، ۷ فروند ام. ای. ۸۲، ۲ فروند ای تی آر، و ۲ فروند توپولوف ۲۰۴ را نیز در اجاره دارد.

نکته جالب توجه عملکرد شرکت ماهان است که توپولوف ۲۰۴ را که هنوز قرارداد خرید آن از سوی هما و سایر شرکت های ایرانی نهایی نشده به اجاره خود درآورده است.

کارشناسان هوایی معتقدند که ثابت بودن نرخ بلیت پروازهای داخلی از یکسو و مشکل تحریم از سوی دیگر سبب شده تا ایران نتواند بحث اجاره هواپیما را کلاً کنار بگذارد.

افزایش ظرفیت صندلی

ناوگان هوایی ایران در سال گذشته شاهد رشد قابل توجهی در بخش «صندلی» نیز بود. صندلی های پروازهای داخلی که در سال ۸۳ به حدود ۱۴ هزار صندلی کاهش یافته بود اخیراً با اجاره هواپیماهای جدید به بیش از ۱۸ هزار رسیده است.

کارشناسان معتقدند که رشد تعداد صندلی های هوایی اگرچه در اثر افزایش تعداد هواپیماهای اجاره ای افزایش یافته اما به دلیل وجود نیاز داخلی این مسأله می تواند به خوبی نیازهای پروازهای داخلی را برطرف کند چرا که قیمت ارزان بلیت های داخلی امکان خرید هواپیماهای گرانقیمت را از خطوط پروازی داخلی گرفته است.

ایرباس جلوتر از بویینگ

بویینگ ها از دهه ۴۰ به این سو بازار ایران را همواره در انحصار خود داشته اند. انواع بویینگ ۷۰۷، ۷۲۷، ۷۳۷ و ۷۴۷ سال های دهه ۵۰، ۶۰ و ۷۰ یکه تاز بازار ایران بوده اند اما اکنون به نظر می رسد که ورود انبوه ایرباس های دست دوم و اجاره ای آنها را به حاشیه رانده است.

تعداد ایرباس های کشور در حال حاضر با گذر از مرز ۲۴ فروند حداقل ۸ فروند بیش از تعداد بویینگ ها است.

بررسی خریدهای آتی ایران نیز نشان می دهد که ایرباس در رأس خریدهای ایران قرار دارد.

قدرت گرفتن شرکت های غیردولتی

اتفاق دیگر بازار حمل و نقل هوایی مسافری ایران قدرت گرفتن شرکت های غیردولتی است. در حالی که هما به دلیل مشکلات ناشی از تحریم قدرت رقابت خود را در پروازهای خارجی از دست داده بخش خصوصی هوایی به سرعت در حال توسعه پروازهای خارجی هستند. البته ایران ایر کماکان با ۷۰۲۰ صندلی شرکت اول هوایی ایران است و ماهان با ۱۸ هواپیما ۳۹۴۰ صندلی در اختیار دارد.

شرکت آسمان نیز به مدد هواپیماهای فوکر خریداری شده در حال حاضر حدود ۲۱۷۰ صندلی در اختیار دارد.

اما شرکت های کاسپین ایر، کیش ایر، آریا، قشم ایر و نظایر آن که پیش از این سهم کمتری از بازار ایران داشتند اکنون نزدیک به ۴ هزار صندلی از پروازهای داخلی را در اختیار خود گرفته اند. جدول شماره ۲ شرکت های مختلف داخلی با ظرفیت صندلی هایشان را نشان می دهد. برخی مقامات هواپیمایی کشوری معتقدند اگر موانع بر سر راه شرکت های هواپیمایی خصوصی برداشته شود آنها قادرند توسعه ای بیش از این نیز داشته باشند.

اگرچه دولت به دنبال آن است که شرکت هوایی مادر کشور (هما) به قدرت گذشته خود بازگردد و سهم بالاتری از بازار (پروازهای داخلی و خارجی) بگیرد اما کارشناسان معتقدند در برابر ورود رقبای قدرتمند خارجی نظیر قطر ایرویز، ایرفرانس، لوفت هانزا و امارات ایر بازار اگر در اختیار شرکت های خصوصی قرار گیرد بهتر از آن است که در اثر رقابت منفی بین دولتی ها و خصوصی ها به دست خارجی ها افتد.

پروازهای خارجی

در بخش پروازهای خارجی قدرت گرفتن شرکت های خصوصی و خارجی قابل مشاهده است. بخش خصوصی مرتب در حال افزودن بر خطوط پروازی و تعداد هواپیماهای خود است و ایرلاین های خارجی نیز پروازهای خود را در مسیرهای ایران به ترکیه، امارات، فرانسه، آلمان، تایلند و... گسترش می دهند.

آمارها نشان می دهد که در سال ۸۲ از ۴/۳ میلیون مسافر خارجی کشور ۱/۴ میلیون نفر توسط شرکت های خارجی جابه جا شده که این رقم ۵ درصد بیش از سال ۸۱ است. در سال ۸۳ نیز از ۴/۷ میلیون نفر مسافر خارجی ۱/۷ میلیون نفر توسط شرکت های خارجی جابه جا شده که این رقم نیز ۲۱/۵ درصد بیش از سال ۸۲ است. آمارهای رسمی درباره حجم مسافران جابه جا شده در سال ۸۴ و تفکیک آن هنوز منتشر نشده اما برآوردهای اولیه حاکی از افزایش سهم خارجی ها در جابه جایی مسافر داشته است.

صنعت هوایی در ایران روبه رشد است

قیمت ناوگان هوایی ایرانی رقم ناچیز کمتر از ۸۰۰ میلیون دلار را تشکیل می دهد، اگرچه برخی مقامات هواپیمایی این رقم را درست نمی دانند. اما باید اذعان کرد که هواپیماهای قدیمی ایران اصولاً قیمتی ندارند و هواپیماهای نوتر نیز عمدتاً اجاره ای هستند.

در حال حاضر گفته می شود ۱۱ فروند هواپیما در ایران غیرفعال بوده و به دلیل مشکلات فنی (عمدتاً فقدان موتور) قادر به پرواز نیستند. احتمالاً در سال های آینده بخش بیشتری از هواپیماهای داخلی به چنین مشکلاتی دچار می شوند. در حال حاضر عمر ناوگان هوایی حدود ۱۷ سال تخمین زده می شود که اگرچه کمتر از سال های قبل است اما هنوز نرخ بالایی محسوب می شود و بینانگر این نکته است که هنوز در ناوگان هوایی داخلی شاهد حرکت هواپیماهایی با ۳ دهه عمر هستیم.

اما افزایش درآمد سرانه مردم ایران از یک سو و افزایش درآمدهای نفتی کشور و به دنبال آن ثبات قیمت ارزهای خارجی از سوی دیگر شرایط را به گونه ای فراهم کرده که اشتیاق برای پروازهای داخلی و خارجی افزایش یافته است.

برای توسعه صنعت هوایی ۳ فاکتور لازم است که ایران فقط دو فاکتور آن را در اختیار دارد؛ اول زیرساخت های هوایی نظیر فرودگاه ها، تجهیزات ناوبری و پرسنل فنی که ایران بی تردید در این زمینه در خاورمیانه اول و در آسیا جزو یکی از چند قدرت است. دوم مسأله مسافر است. در ایران تعداد مسافران به ۳ دلیل زیاد است؛ اول آنکه وسعت خاک ایران بسیار بزرگ است (۸۰ برابر کویت، ۳ برابر عراق، ۱۵ برابر اردن و...) و طبیعتاً بسیاری از مردم علاقه ای به استفاده از جاده و راه آهن را برای مسافت های بالای ۱۰۰۰ کیلومتر ندارند.

دوم آنکه درآمد سرانه کشور افزایش یافته و ظرف ۲ دهه ۳ برابر شده و طبیعتاً مردم علاقه زیادی به خروج از کشور برای تفریح و مطالعه پیدا کرده اند و سوم آنکه ایران کشوری ۷۰ میلیون نفری است.

اما فاکتور سوم یا تعداد هواپیماهای نو در ایران کماکان مشکل پیش روی این بخش است. ایران قادر نیست از ۲ قدرت اول تولیدکننده هواپیماهای مسافری جهان یعنی بویینگ (آمریکایی) و ایرباس (اروپایی) خرید انجام دهد.

در آن طرف از شرکت های باقیمانده تنها روس و یا سازندگان کوچک نظیر فوکر باقی می ماند. اما به هر حال ایران اکنون سال هاست که با استفاده از ۲ روش تعمیر داخلی و اجاره هواپیماها سعی کرده تا ناوگان خود را سرپا نگاه دارد و تنها با استفاده از همین روش بوده که توانسته رشد فزاینده مسافران هوایی را پاسخ بگوید.

مسافران هوایی داخلی ایران در سال ۵۶ تنها ۲/۸ میلیون نفر بوده که این رقم در سال ۱۳۶۷ به ۴/۲ میلیون نفر رسیده است. این در حالی است که تعداد مسافران هوایی خارجی نیز از ۷۰۰ هزار نفر به ۹۰۰ هزار نفر رسید. این رشد در سال های برنامه اول نیز ادامه یافت و به ۶/۹ میلیون مسافر داخلی در سال ۱۳۷۲ و ۱/۴ میلیون مسافر خارجی رسید.

این رقم در سال ۱۳۸۳ به حدود ۱۳/۵ میلیون مسافر داخلی و خارجی رسید. بنابراین فضا برای توسعه ناوگان ایران فراهم است.

به ویژه در بخش پروازهای بین المللی مسافران ایرانی رشد قابل توجهی داشته اند چنانکه از حدود ۱/۴ میلیون نفر در سال ۱۳۷۲ به ۲/۳ میلیون نفر در ۱۳۷۶، ۳ میلیون نفر در ۱۳۸۰ و ۴/۶ میلیون نفر در سال ۱۳۸۳ رسیده است. این در حالی است که به نظر می رسد این رقم در سال ۸۴ افزایش یافته و در سال های آینده باز هم بیشتر شود.

سخن آخر

ایران باید با کمک شرکت های دولتی و غیردولتی خود باز هم صنعت هوایی کشور را توسعه دهد. کشوری که ۸۱ فرودگاه دارد که بخش بزرگی از آنها شاهد حتی یک پرواز در هفته نیز نیستند قادر است بیش از ۱۴ میلیون مسافر را در سال جابه جا کند.

بسیاری از کارشناسان و سرمایه گذاران بخش صنعت هوایی معتقدند در حال حاضر قیمت گذاری دستوری بلیت هواپیما به مانند تحریم غرب مانع توسعه صنعت هوایی می شود و اگرچه می توان با خرید هواپیمای دست دوم، روسی و یا اجاره ای از کمند تحریم گذشت اما در پروازهای داخلی قیمت پایین بلیت های مسافری شرکت های دولتی را زیان ده کرده و شرکت های خصوصی را نیز به سمت پروازهای بین المللی سوق می دهد.

در کمیسیون اقتصادی مجلس صورت می گیرد

بررسی طرح تبدیل منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس به منطقه آزاد عسلویه

طرح تبدیل منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس به منطقه آزاد عسلویه در دستور کار کمیسیون اقتصادی مجلس قرار گرفت.

این طرح که به امضای بیش از ۹۰ نماینده مجلس رسیده در صورت تصویب به دولت اجازه می دهد تا موجبات تبدیل منطقه ویژه اقتصادی پارس عسلویه را به منطقه آزاد تجاری صنعتی اقتصادی انرژی را فراهم کند.

طبق تبصره یک این طرح، این تبدیل با استفاده از امکانات موجود صورت می پذیرد و نیاز به حمایت مالی جدید ندارد.

همچنین بر اساس تبصره (۲) شهرهای عسلویه، نخل نقی و بیدخوخون در مشمولیت این قانون خواهند بود.

طرح مذکور با هدف استفاده از فرصت های تجاری، صنعتی و اقتصادی منطقه ویژه انرژی پارس با توجه به وجود زیرساخت های لازم از جمله بنادر بزرگ، بزرگراه ها و دو فرودگاه و تعالی منطقه ای، رفع مشکلات مردم و استفاده از درآمدهای ارزی ارائه شده است.

تقاضای فوریت آن به تصویب نرسیده و طرح هم اکنون در کمیسیون های اقتصادی، انرژی و امنیت ملی و سیاست خارجی در دست بررسی است.

تصویب ضوابط تأمین و توزیع کالاهای اساسی سال ۸۵ از سوی شورای اقتصاد

فارس: ضوابط تأمین و توزیع کالاهای اساسی سال ۸۵ توسط شورای اقتصاد به تصویب رسید.

به گزارش روابط عمومی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، در این جلسه تأمین و توزیع کالاهای اساسی سال ۸۵ مورد بررسی قرار گرفت و با توجه به اینکه در قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور برای تأمین کالاهای کالابرگی پرداخت یارانه به تولیدکنندگان یا مصرف کنندگان کالا و خدمات کالا و خدمات و تنظیم بازار و ایفای تعهدات خاص مانند تأمین کالاهای مورد نیاز دانشگاه ها و مراکز آموزشی در مجموع اعتباری معادل ۱۷ هزار و ۸۹۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال در نظر گرفته شده است مقرر شد به منظور جلوگیری از وقفه در روند تأمین و توزیع کالاهای اساسی تا زمان تعیین قیمت های جدید و ابلاغ یارانه های سال ۸۵ تأمین و توزیع کالاها و خدمات اساسی مورد نظر مشابه سال ۸۴ ادامه پیدا کند.

به موجب این گزارش، در جلسه شورای اقتصاد پرداخت ۱۷۵۸/۸ میلیارد ریال یارانه بابت تفاوت قیمت تمام شده کاغذ چاپ و تحریر ۷۰ گرمی تولیدی صنایع کاغذ پارس و قیمت فروش آن در سال ۸۴ به این شرکت تصویب شد.

در ادامه این جلسه شرایط و ضوابط خرید برگ سبز چای از کشاورزان توسط دولت و راه های تشویق کارخانه های چای به فعالیت در مبنای ساز و کار بازار و نحوه بازپرداخت وجه برگ سبزچای خریداری شده توسط کارخانه ها به تصویب رسید.

عراق بزرگترین بازار صادراتی سیمان ترکیه است

صدور ۲/۸ میلیون تن از صادرات ۷/۴ میلیون تنی سال گذشته میلادی سیمان ترکیه به عراق، این کشور را به عنوان بزرگترین بازار مصرف سیمان ترکیه مطرح کرده است.

بررسی آمار «اتحادیه تولیدکنندگان سیمان ترکیه» که در اختیار دفتر ایرنا در آنکارا قرار گرفت حاکی است که تولید سیمان این کشور در سال گذشته میلادی در راستای رشد قابل توجه ۲۳ درصدی در بخش صنایع ساختمان سازی ترکیه به ۴۲/۸ میلیون تن رسیده که افزون به ۳۵ میلیون تن آن در بازارهای داخلی به مصرف رسیده و ۷/۴ میلیون تن هم صادر شده است.

ترکیه در سال گذشته میلادی بیشترین صادرات خود را به ترتیب به عراق، ایتالیا (به میزان نزدیک به یک میلیون تن)، آمریکا (۷۵۰ هزارتن)، فلسطین اشغالی (۳۳۴ هزار تن) و به سوریه (۲۷۵ هزارتن) داشته است.

درآمد ارزی ترکیه از محل صادرات سیمان در سال گذشته حدود ۱/۸ میلیاردلار شد.

ترکیه از نظر صادرات سیمان در اروپا در مقام اول و در دنیا بعد از تایلند در مقام دوم جا دارد.

برزیل سرمایه گذاری در بخش انرژی بولیوی را به حالت تعلیق درآورد

فارس: رئیس شرکت پتروبراس برزیل اعلام کرد، به دنبال ملی شدن صنعت نفت بولیوی و تصمیم این کشور برای افزایش قیمت گاز صادراتی، برزیل سرمایه گذاریهای خود در بخش انرژی این کشور را به حالت تعلیق درآورده است.

سرجیو گابریلی تصریح کرد: شرکت پتروبراس تمام تلاش خود را به کار خواهد گرفت تا از افزایش قیمت گاز صادراتی بولیوی جلوگیری کند. ما در حال حاضر کلیه سرمایه گذاریهای خود در بخش انرژی بولیوی را به حالت تعلیق کامل درآورده ایم.

وی گفت: برزیل به هیچ وجه زیر بار افزایش قیمت گاز صادراتی بولیوی نخواهد رفت و در این صورت کلیه قراردادهای گازی خود با این کشور را فسخ خواهد کرد.

این به معنای لغو واردات گازی برزیل از بولیوی خواهد بود. برزیل در حال حاضر روزانه بیش از ۳۰ میلیون متر مکعب گاز طبیعی از بولیوی وارد می کند که این رقم بیش از ۵۰ درصد نیاز این کشور به گاز طبیعی را تشکیل می دهد.

بر اساس تصمیم دولت بولیوی، کلیه شرکتهای خارجی فعال در این کشور ۱۸۰ روز فرصت دارند تا خود را با قوانین جدید بخش انرژی، هماهنگ کنند. بر اساس قوانین جدید، بیش از ۸۲ درصد سود پروژه های انرژی از این پس به دولت بولیوی و ۱۸ درصد سود حاصل با شرکتهای خارجی تعلق خواهد گرفت.