صادرات خرما و چالش‌های بعد از تولید

مهدی اکبری

ایران به لحاظ تولید حدود یک میلیون تن خرما در سال از بزرگترین تولید کنندگان خرمای جهان به شمار می‌رود اما با وجود افزایش تولید و صادرات نسبت صادرات این محصول به تولید آن در سال‌های گذشته ثابت و حدود ۱۰ درصد باقی مانده است. در صورتی که پتانسیل‌های افزایش صادرات خرما بسیار بالاست. اما عمده مشکلات به مرحله بعد از تولید برمی‌گردد و همین مسأله بر صادرات آن تأثیر بسیاری دارد.

خرما مصارف بسیار متنوعی دارد از قبیل تازه خوری (خارک و رطب) استفاده از آن در طبخ برخی غذاها، به صورت شیره، سس خرما، کمپوت و مربا و ... و همچنین در صنایع الکل سازی، تولید اسیدسیتریک، مخمرها، قند مایع (به عنوان ماده اولیه نوشابه سازی و شکلات...) مصرف فراوانی دارد. همچنین خرما برخی از خواص جالبی را نیز دارد. در سال ۱۹۵۰ دارویی به نام Diostulence با خواصی مشابه کورتیزون (ولی بدون عوارض جانبی) از خرما تهیه شد. بنابراین بازار مصرف این کالا روزبه روز درحال گسترش است بخصوص در مصارف صنعتی.

سطح زیرکشت خرما در جهان به بیش از ۹۵۰ هزار هکتار می‌رسد که سطح زیرکشت آن در ایران ۲۵۰ هزار هکتار و تولید این محصول در کشورمان بین ۹۰۰ هزار تا یک میلیون تن است. تولید خرما در جهان از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۴ میلادی از حدود ۹/۳ میلیون تن با نرخ رشد ۳۴/۴ درصد به ۸۵/۵ میلیون تن افزایش یافته است که بیشتر این تولیدات مربوط به کشورهای ایران، مصر، عربستان، پاکستان و الجزایر است. که در این میان ایران با تولید حدود یک میلیون تن در سال، بزرگ‌ترین تولید کننده خرما در جهان محسوب می‌شود. ولی متأسفانه میزان عملکرد تولید خرما در هر هکتار نسبتاً پایین است. این رقم در کشور ما حدود ۵ تن بوده درحالی که در مصر ۲۶ تن است.

با وجود این در فاصله سال‌های ۷۲ تا ۸۲ سهم کشور ما در مقدار صادرات جهانی از ۱۸ درصد به ۳۴ درصد افزایش یافت. اما ارزش دلاری صادرات خرمای ایران به گفته دکتر چیذری معاون برنامه ریزی بورس کالاهای کشاورزی با نرخ کاهشی ۳۶ درصدی از ۵۴ میلیون دلار در سال ۷۲ به ۳۴ میلیون دلار در سال ۸۲ رسیده است که این امر می‌تواند ناشی از تفاوت قیمت صادراتی محصول خرما در ایران با سایر کشورهای خرما خیز باشد. قیمت خرمای ایران هر کیلو کمتر از یک دلار و سایر کشورها هر کیلو ۲/۵ تا ۵/۲ دلار است.

بنابراین مشکل عمده محصول خرما به فرآیند پس از تولید باز می‌گردد که اگر دقیق‌تر و جزئی‌تر به مسأله نگاه کنیم، می‌توان این مشکلات را به ۲ دسته تقسیم کرد: ۱- مشکلات صنایع تبدیلی و تکمیلی و بسته بندی ۲- مشکلات بخش بازرگانی و اقتصادی

اهم مشکلات صنایع تبدیلی و جانبی:

۱- کمبود کارگاه‌ها و کارخانه‌های بسته‌بندی مدرن (منطبق با دانش فنی روز)

۲- کمبود کارخانه‌های صنایع تبدیلی (تهیه قند مایع، عسل و شیره خرما و سرکه، الکل، کارامل و اسید سیتریک و ...)

۳- استفاده نکردن از ضایعات ناشی از درخت خرما از قبیل شاخ و برگ برای تهیه نئویان و صنایع دستی به صورت صنعتی، خمیر کاغذ الیاف بلند.

۴- کمبود کارتن و توزیع نکردن به موقع آن

۵- کمبود نقدینگی در بخش‌های صنایع تبدیلی و تکمیلی و بسته‌بندی

مشکلاتی را که برشمردیم، با زمینه سازی دولت و مشارکت فعال بخش خصوصی قابل حل است. آموزش و معرفی فرصت‌های سرمایه گذاری و سودآوری در صنایع جانبی خرما، همچنین اعطای تسهیلات در ایجاد و راه اندازی این واحدها همراه در نظر گرفتن مشکلات این بخش و اتخاذ سیاست‌های متناسب نیز از وظایف دولت است. مثلاً وجود تعرفه‌ها و حقوق گمرکی بالا برای واردات کارتن و مواد اولیه بسته‌بندی خرمای صادراتی از مشکلات موجود در صادرات خرماست که موجب افزایش هزینه بسته‌بندی خرما در ایران در مقایسه با سایر کشورهاست و چون هزینه بسته‌بندی در سایر کشورها مانند امارات متحده عربی بسیار پایین‌تر است، ابتدا صادر کنندگان ایران، خرمای صادراتی خود را به صورت فله‌ای به آنجا ارسال می‌کنند و پس از بسته‌بندی مجدد به بازارهای هدف صادر می‌کنند. این درحالی است که امکانات بسته‌بندی مناسب کالاهای صادراتی مانند خرما چه از نظر تأمین ماشین آلات و فناوری و چه از نظر نیروی انسانی وجود دارد و تنها درصد اندکی از مواد اولیه و فناوری مورد نیاز در صنایع بسته‌بندی که امکان تولید آن در داخل نیست، باید از خارج وارد شود. به نظر می‌رسد صنعتگران و سرمایه گذاران داخلی قادر به تأمین ماشین آلات و فناوری مورد نیاز بسته‌بندی خرمای صادراتی هستند، لذا باید آنها را در تأمین مواد اولیه مورد نیازشان حمایت کرد.

استفاده از فناوری و ابداعات جدید در بسته‌بندی و فرآوری کالاهای صادراتی برای رقابت در عرصه جهانی از عمده نیازهای ضروری است. دانشمندان اسپانیایی از گیاه آلوئه‌ورا (Aloe Vera) ژلی ساختند که می‌تواند عمر نگهداری میوه‌ها را طولانی‌تر کند. با استفاده از این ژل می‌توان میوه‌ها را پوشاند و زمان نگهداری آنها را با حفظ تازگی و بدون تغییرات شیمیایی طولانی‌تر کرد.

بنابراین توجه به صنایع جانبی در افزایش سهم صادراتی کشورمان در محصول خرما بسیارمهم است. اهمیت موضوع از آنجاست که با وجود افزایش حجم تولید و افزایش صادرات خرما در کشور ما، اما نسبت صادرات به تولید تقریباً در حدود ۱۰ درصد در سال‌های گذشته ثابت باقی مانده است. در صورتی که چنانچه سهم ۲۵-۲۰ درصدی ضایعات این محصول را در نظر بگیریم، می‌توان به افزایش نسبت صادرات به تولید بسیار امیدوار بود.

اهم مشکلات بخش بازرگانی و اقتصادی

۱- نداشتن اطلاعات کافی در خصوص بازارهای مصرف داخلی و خارجی

۲- نبود تشکل‌های فعال تجاری و صادراتی در ارتباط با صادرات خرما

۳- وجود قوانین و مقررات اداری دست و پاگیر در خصوص صادرات خرما

۴- نبود پایانه‌های صادراتی ویژه محصول خرما در مبادی خروجی کشور

۵- شرکت نکردن فعال بخش خصوصی در نمایشگاه‌های خارجی به علت مشکلات مالی و اختصاص نیافتن تسهیلات مناسب برای آنها

۶- نا آشنا بودن مردم در ایران با خواص خرما و دیگر نقاط جهان که به طور مستقیم بر تقاضای این محصول اثر منفی می‌گذارد. هرچند در زمینه مشکلات فوق در چند سال اخیر گام‌هایی برداشته شده است، اما هنوز هم مشکلات زیادی در زمینه بازاریابی و صادرات بر سر راه فعالان این محصول وجود دارد.

مقر دفتر مرکزی شبکه جهانی خرما در دانشگاه العین امارات قرار دارد و سالی حداقل یک همایش بین المللی با هزینه FAO در این کشور برگزار می‌شود که این امر به متمرکز شدن اطلاعات جهانی خرما در این کشور منجر شده و بر توان علمی و فنی این کشور می‌افزاید. حضور فعال تولید کنندگان و صادر کنندگان در نمایشگاه‌های بین المللی معتبر در زمینه مواد غذایی و کشاورزی و عرضه محصولات مشتری پسند در کنار تبلیغات و بازاریابی مؤثر می‌تواند به رشد صادرات این محصول کمک زیادی کند.

عده‌ای از کارشناسان حل مشکلات اقتصادی و بازرگانی خرما را در گرو ورود این کالا به بورس کالاهای کشاورزی می‌دانند. از همین رو در یازدهمین همایش علمی و تخصصی خرما، در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید به بحث و بررسی این موضوع پرداختند. دبیر کل بورس کالای کشاورزی در این باره گفت: خرما به زودی وارد بورس می‌شود. وی افزود: بورس کالای کشاورزی تاکارایی های بازار سنتی را کاهش می‌دهد. وی تصریح کرد: ۳۰ درصد صادرات خشکبار کشور خرما است. اما با این حال باغدار صادر کننده و مصرف کننده هستند که از سود تشکیل چنین بازاری بهره نمی‌برند. وی عوامل ناکارایی های بازار سنتی را عدم شفاف نبودن قیمت محصولات کشاورزی، اطلاع رسانی نامناسب بازارهای اصلی، حضور گسترده دلالان در بازارها، نوسانات فصلی قیمت، استاندارد کالا و عدم تضمین معاملات عنوان کرد. به گفته کبیری قراردادهای آتی در این بورس موجب کارایی تولید و توزیع خواهد شد و در چنین شرایطی، تولید کنندگان می‌توانند نسبت به تقاضا برای کالای تولید شده و قیمت آن اطمینان داشته باشند. وی خاطرنشان کرد: آنچه باید تولید شود را تنها یک بازار سالم نشان می‌دهد. در ضمن کبیری موانع پذیرش خرما به بورس را درجه فسادپذیری و تنوع محصول از نظر نوع و رقم اعلام کرد. همچنین ایشان استاندارد پذیر بودن خرما و مشکل انبار خرما را ۲ مشکل اصلی در بحث عرضه خرما عنوان کرد.

دکتر محمد هاشم‌پور، کارشناس خرما و عضو هیأت علمی دانشگاه شهید چمران اهواز نیز ورود خرما به بازار بورس را موجب رونق صادرات خرما و نیز توسعه صنایع جانبی خرما می‌داند. وی گفت: خرما به عنوان یکی از بزرگترین مزیت های اقتصادی ایران باید بتواند به راحتی وارد بورس کالای کشاورزی شده و به عنوان محصولی اقتصادی مطرح شود.

وی افزود: مبادلات تجاری کشورهای ایران، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، پاکستان، فرانسه و ایتالیا در حوزه تجاری خرما بهترین دلیل ضرورت ورود خرما به بازار بورس تلقی می‌شود.

اما خسرو عمرانی مدیر باغبانی سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر در اوایل اردیبهشت سال جاری گفت: تا پیش از آغاز فصل برداشت خرما، تالار بورس خرما در استان بوشهر راه اندازی می‌شود. وی در ادامه افزود: محل اصلی تالار بورس خرما شهرستان برازجان است که ۸۰ درصد محصول خرمای بوشهر در آن تولید می‌شود. وی گفت: سعی بر این است که این بورس تا قبل از مردادماه که آغاز فصل برداشت است، فعالیت خود را آغاز کند. اگرچه از راه اندازی تالار بورس خرما و یا ورود خرما به بورس کالای کشاورزی تاکنون خبری در دست نیست اما به هروی ماهیت طرح معامله خرما در بورس کاری منطقی درجهت ساماندهی قیمت این محصول به شمار می‌رود.

تصادف‌های مرگبار جاده‌ای، سالانه ۷ هزار میلیارد ریال به اقتصاد ملی، خسارت می‌زند. «۷هزار میلیارد ریال» بودجه‌ای است که با آن می‌توان برای صدها هزار نفر اشتغال‌زایی کرد یا حتی می‌توان با این بودجه ۶۰۰ یا ۷۰۰ مدرسه در استان‌های توسعه نیافته دایر کرد، آنجا که هنوز کودکان دانش‌آموز در زیر کپرها یا مکان‌های دخمه مانند یا سرد، غیربهداشتی و بدون امکانات آموزشی مظلومانه پله‌های ترقی را طی می‌کنند. به راستی چرا باید سالانه ۱ تا ۳ درصد از تولید ناخالص ملی، بر اثر فاجعه تصادف‌های جاده‌ای از بین رود.

راهکاری برای کاهش تلفات جاده‌ای

یزدان امیدی

در حوادث جاده‌ای در پایان سال ۱۳۸۴، ۲۷هزار و ۶۶۰ نفر کشته شدند. یعنی روزی ۷۶ نفر در این سال به کام مرگ می‌روند یا ساعتی ۳ نفر کشته می‌شوند. تازه این سکانس اول ماجرا است، سکانس‌های دیگر مربوط به مجروح شدن ۲۵۰هزار نفر می‌شود که در بسیاری مواقع افراد با قطع عضو، قطع نخاع، ناراحتی عصبی و مشکلات روحی، روانی مواجه می‌شوند. حال در نظر آورید در بعد اجتماعی فقدان نان‌آور خانواده تا چه اندازه در بی‌ثباتی خانواده‌ها، تزلزل و جدایی آنها می‌تواند مؤثر و تأثیرگذار باشد.

برای بررسی این وضعیت نخست باید دلایل تصادف‌های جاده‌ای از سوی کارشناسان شناخته و برای هریک از موارد، به تفکیک راهکاری در نظر گرفته شود.

محمد روبانیان معاونت راهنمایی و رانندگی در گفت‌وگو با خبرنگار ما مهم‌ترین عامل تصادف‌های جاده‌ای را «استاندارد نبودن وسایل نقلیه، نبود راههای چندبانده، مناسب نبودن جاده‌ها از لحاظ استاندارد (نبود ایمنی مناسب جاده‌ای) و عامل انسانی، رعایت نکردن فرهنگ رانندگی و فقدان کشوری است در حال توسعه، در نتیجه ورود تکنولوژی در آن به راحتی صورت می‌گیرد، به عنوان مثال خودروسازان فرانسوی، ژاپنی، آلمانی و دراین اواخر چینی، بازار خرید خودرو در ایران را بازاری بکر می‌دانند.

به نظر می‌رسد ارزیابی آنها درست باشد به عنوان مثال تعداد خودرو در سال ۸۳ در کشور ۶ میلیون بوده که در سال ۸۴ به ۷ میلیون رسیده است، به عبارتی دیگر، از رشد ۱۶/۶ درصدی برخوردار بوده که خود جای تأمل دارد. یا، در بخش تعداد سفرهای در سال ۱۳۸۳ تعداد سفرهای روزانه ۱۶/۹ میلیون سفر بوده که در سال ۱۳۸۴ به ۱۹/۵ میلیون سفر رسیده که از رشد ۲/۶ میلیون سفری یا به عبارتی دیگر افزایش ۱۵ درصدی حکایت می‌کند. در حالی که رشد زیرساخت عبور و مرور در سال ۸۳ نسبت به ۸۴ تنها ۱/۱ درصد بوده است.

چنین می‌شود که از جمعیت ۶۸ میلیون نفری کشور در سال ۸۴ که حدود یک درصد جمعیت جهان است، باید یک درصد تصادف‌های جاده‌ای را در خود داشته باشیم. اما متأسفانه ایران در رتبه‌های بالای جهانی قرار گرفته است.

روبانیان معاونت راهنمایی و رانندگی در خصوص آمار تلفات جاده‌ای تصریح کرد: «سال ۱۳۸۴ از هر صدهزار جمعیت مسافر ۴/۸ نفر کشته شدند، به موازات آن از هر ۱۰هزار وسیله نقلیه ۶۵ فقره به تصادف انجامیده و در سال ۱۳۸۵ ـ تا پایان آذرماه ـ از هر ۱۰۰هزارنفر مسافر ۳/۷ نفر کشته شده‌اند و از هر ۱۰ هزار وسیله ۵۵فقره به تصادف منجر شده است».

آمارها حاکی است تعداد قربانیان حوادث جاده‌ای از سال ۱۳۸۲ به بعد از رشد وحشتناکی برخوردار بوده، به نحوی که تصادف‌های جاده‌ای در سال ۱۳۸۲ نسبت به سال ۸۱، رشد ۱۴/۴ درصدی داشته و به ۲۵هزار و ۷۲۴ نفر رسیده، باز در سال ۱۳۸۳ نیز رشد ۱/۴ درصدی حوادث جاده‌ای همچنان تداوم یافته و به ۲۶هزار و ۸۵ نفر افزایش یافته و متأسفانه در سال ۱۳۸۴ روند سیر صعودی مرگزای جاده‌ای را با ۶ درصد رشد شاهد بودیم.

آمارها همچنین حکایت از این دارند که تصادف جاده‌ای ششمین علت مرگ و میر در دنیا محسوب می‌شود. در حالی که تا سال ۲۰۲۰ به سومین رتبه مرگ آفرین در جهان تبدیل می‌گردد.

با توجه به این آمار تأسف‌آور به راستی چه اقدامی باید برای مقابله با آن حوادث اتخاذ کرد؟ با توجه به رشد ۱۶/۶ درصدی وسایل نقلیه در قبال ۱/۱ درصدی رشد بستر عبور و مرور (منظور ساخت توسعه و بهبود جاده‌ای) و افزایش ۱/۵ تا ۲ میلیون نفر راننده جدید به تعداد رانندگان وسایل نقلیه در کشور و نیز افزوده شدن تعداد ۲ میلیون دستگاه خودرو و موتوسیکلت به ناوگان حمل و نقل کشور که حداقل رشد ۱۵ درصدی سفر را نسبت به سال گذشته در بردارد، چه راهکاری باید برای مهار خسارت جاده‌ای در پیش گرفت؟!

گزینش استراتژی مناسب

چند راهکار پیش روی دولت قرار می‌گیرد که باید در کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت آنها را به کار گیرد یا به تناسب افزایش تولید خودرو، جاده‌ها را استاندارد کنیم به عبارتی دیگر جاده‌ها را مجهز به نصب دوربین، دوربین لیزرگان، نصب (پی.دی.وی) کنیم یا به سمت استاندارد کردن وسایل نقلیه برویم یعنی خودروها را مجهز به کیسه هوا (ایربک) یا ترمزهای (ای.بی.اس) و اجبار در بستن کمربند ایمنی کنیم. یا خودروهای فرسوده را از رده خارج کرده و برخورد قاطع با موتورسواران بدون کلاه ایمنی اعمال کنیم یا جرایم رانندگی را به ۱۰۰هزار تومان یا ۲۰۰هزارتومانی افزایش داده یا گواهینامه رانندگان متخلف را که ۴ یا ۵ بار تخلف داشته اند ابطال کنیم یا رویه فرهنگ سازی را در قالب برنامه‌های آموزشی، ساخت فیلم، تیزر و میان برنامه تداوم بخشیم و یا در روش‌های دوره‌های آموزشی اخذ گواهینامه تجدیدنظر و شیوه‌های جدیدی را در کشور اجرا کنیم.

اجرای فرضیه‌ها

اگر بخواهیم به سمت استاندارد سازی جاده‌ها و وسایل نقلیه، رفع نقاط حادثه خیز، جمع آوری خودروهای فرسوده حرکت کنیم، به طور قطع نیاز به زمان طولانی دارد. مثلاً در بخش رفع ۲ هزار نقطه حادثه خیز در کشور در حالی که وزارت راه و ترابری باید تا پایان برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸) کل نقاط حادثه خیز را رفع کند می‌بینیم با وجود گذشت حدود ۲۱ ماه از قانون برنامه چهارم آمار عملکردی از سوی مسئولان درخصوص رفع نقاط حادثه خیز ارائه نشده است و مسئولان وزارت راه قصورها را مربوط به کمبود بودجه می‌دانند. استانداردکردن جاده‌ها هم شامل بحث بودجه می‌شود. جمع آوری خودروهای فرسوده نیز همین طور، به اضافه این که فرهنگ سازی هم نیازمند زمان است اما باید به عنوان یک اولویت در دستور کار قرار گیرد، به نظر می‌رسد باید در دروس ابتدایی، راهنمایی و متوسطه موضوع رعایت قوانین و مقررات راهنمایی مدام به دانش آموزان گوشزد شود.

تولید خودرو و صدور گواهینامه بی‌برنامه

نکته حائز اهمیت این است که در ۶ ماهه اول ۸۵ یک میلیون نفر گواهینامه رانندگی دریافت کرده اند به طور طبیعی در نیمه دوم امسال نیز یک میلیون نفر دیگر گواهینامه اخذ می‌کنند، که در کل اگر این آمار به ۲ میلیون برسد، آیا واقعاً افرادی که موفق به دریافت گواهینامه شده‌اند، چند درصد آن‌ها توانایی رانندگی در شریان‌های تنگ، پرتردد، فرتوت وپیر کشور را دارا هستند؟

به طور حتم پاسخ نگران کننده است، به نظر می‌رسد یکی از اقدام‌های مؤثر در کوتاه مدت، این است که مسئولان راهنمایی و رانندگی نحوه دریافت گواهینامه را مورد بازنگری قرار دهند. البته خوشبختانه باید اذعان داشت که از هنگامی که معاونت راهنمایی و رانندگی جدید منصوب شده اند تمهیدات و اقدام‌های مناسبی در خصوص صدر گواهینامه اعمال شده است که به نظر می‌رسد اگر دولت و مجلس خواهان کاهش تصادف جاده‌ای هستند باید بودجه مناسبی به پلیس راه کشور تخصیص بدهند تا بتوانند راهکارهای جدید را به اجرا گذارند و کمبود منابع مالی را بهانه نگیرند.

راهکاری به نام استفاده از سیمیلاتور

به نظر می‌رسد بهترین راه مقابله با مرگ و میر حوادث جاده‌ها، برخورداری از آمادگی و توان بالای رانندگان در تمامی شرایط از جمله، شب، صبح زود، نیمه شب و شرایط جوی متفاوت است. در این میان استفاده از سیمیلاتور در مکان‌های آموزشی، پیش از اخذ گواهینامه و چه در حین اخذ گواهینامه توسط راهنمایی و رانندگی به نظر می‌رسد در رفع نقاط ضعف مذکور مؤثر است.

به عبارت دیگر شخص همانند گذراندن دوره‌های خلبانی با استفاده از دستگاه سیمیلاتور (شبیه سازی) می‌تواند در جاده‌ای فرضی در موقعیت‌های مختلف جوی از جمله برفی و بارانی و یا گردنه‌های سخت و تاریک رانندگی کند. متأسفانه از گذشته‌ها تا حال مرسوم بوده که امتحان‌های رانندگی عملی در یک مدت کوتاه چند دقیقه‌ای صورت می‌گرفته است.

در نتیجه شخص نمی‌تواند یا فرصت این را هم پیدا نمی‌کند که در جاده‌ها و مکان‌های مختلف مانند گردنه‌ها، پیچ‌های باریک یا مواجه شدن با شرایط خطرناک و ... قرار گیرد.

همین مسأله باعث می‌شود سالانه خسارت‌های زیادی به کشور وارد شود اما استفاده از سیمیلاتور به طور حتم می‌تواند نقش به سزایی در توانمندی رانندگان ما ایفا کند. چرا که شواهد حاکی است، مهم‌ترین علت تصادف‌های جاده‌ای مربوط به بخش انسانی است. این بخش به طور مستقیم با تبحر و تجربه راننده مرتبط است به نحوی که ما شاهد هستیم بسیاری از تصادف‌های جاده‌ای در بخش عامل انسانی، مربوط به ناآشنایی، عدم تبحر و غفلت راننده است. به عنوان مثال بررسی‌ها نشانگر این بوده که بیشترین عوامل تصادف جاده‌ای مرتبط با انحراف چپ، سبقت غیرمجاز، سرعت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز، عبور از محل ممنوع، دورزدن از محل ممنوع، تجاوز به گذرگاه عابر پیاده و نقص فنی است، لذا اگر فرهنگ سازی توأم با آموزش صورت گیرد به نتیجه کار می‌توان امیدوار بود. وقتی شخص از تجربه کافی برخوردار باشد مرتکب تخلفاتی نظیر انحراف به چپ و سبقت غیرمجاز و ... نمی‌شود تا در نهایت واژه مرگ رقم خورد. به هر حال امیدواریم دولت و نمایندگان مجلس شورای اسلامی بودجه لازم را برای اجرای طرح سیمیلاتور فراهم کنند تا راهنمایی و رانندگی بتواند این مقوله را به انجام برساند.

توقف صادرات گاز روسیه به بلاروس از ابتدای ژانویه

شرکت گازپروم روسیه تهدید کرد، در صورتی که مقام‌های بلاروس با پیشنهاد افزایش قیمت گاز روسیه، موافقت نکنند، گاز صادراتی مسکو به مینسک از ابتدای ژانویه قطع خواهد شد.

خبرگزاری رایانوووستی به نقل از منابع آگاه شرکت گازپروم افزود: مقام‌های بلاروس تا کنون با پیشنهاد افزایش قیمت گاز صادراتی روسیه مخالفت کرده اند و گفت وگوهای اخیر رؤسای جمهوری دو کشور نیز بدون دستیابی به نتیجه‌ای مشخص پایان یافته است.

مسکو قصد دارد قیمت گاز صادراتی به بلاروس را بیش از چهار برابر افزایش دهد و به ۲۰۰ دلار به ازای هر هزار متر مکعب برساند.

قطع موقت صادرات گاز روسیه به اوکراین در اوایل سال ۲۰۰۶ میلادی، مقام‌های بلاروس را به طور جدی نگران کرده است. اتحادیه اروپا نیز اعلام کرد، تنش موجود در روابط روسیه و بلاروس را به دقت زیر نظر دارد. ۲۰ درصد گاز صادراتی روسیه به اروپا از طریق مرزهای بلاروس ترانزیت می‌شود.

روسیه از ماهها پیش مخالفت خود را با فروش گاز ارزان قیمت به کشورهای همسایه اعلام کرده بود.

توسعه ۶۰ میدان نفتی عراق به وسیله شرکت‌های خارجی

وزیر نفت عراق تأکید کرد، پروژه بزرگ توسعه ۶۰ میدان نفتی این کشور از ابتدای سال ۲۰۰۷ میلادی به شرکت‌های خارجی واگذار خواهد شد.

خبرگزاری رویترز به نقل از حسین شهرستانی افزود: هم اکنون از ۸۰ میدان نفتی عراق تنها ۲۰ میدان در حال تولید نفت است و ۶۰ میدان دیگر به علت کمبود سرمایه گذاری، به طور کامل تعطیل است و هیچ گونه فعالیتی ندارد. این مسأله برای کشوری که سومین ذخایر بزرگ نفتی جهان را در اختیار دارد، به هیچ وجه قابل قبول نیست. شرکت‌های نفتی خارجی هم اکنون منتظر تصویب نهایی قانون صنعت نفت عراق هستند تا در خصوص سرمایه گذاری در پروژه‌های نفتی این کشور، تصمیم گیری کنند. کلیه قراردادهای نفتی عراق با شرکت‌های خارجی نظیر توتال فرانسه پس از اشغال این کشور به وسیله نیروهای آمریکایی، اعتبار خود را از دست داده است. جنگ، تحریم‌های تجاری و گسترش خشونت، خسارات شدیدی را به صنعت نفت عراق در سال‌های گذشته وارد کرده است.