

به بهانه پروژه تهران - مشهد؛

قطار تندرو مگلو



«چندی پیش وسائل ارتباط جمعی خبر از تفاهنامه خط قطار مغناطیسی - شناور ۸۰۰ کیلومتری بین تهران و مشهد دادند که چون به نظر جدی نمی آمد، به آن توجهی نشد. ولی با سفر اخیر اسنایی هیأت محترم دولت به مشهد و مطرح شدن رسمی و مجدد آن، لازم شد برای جلوگیری از اتلاف مبالغ نجومی از خزانه، شرحی بر تاریخچه، گذشته و حال این فناوری نوشته شود.»

راه‌ن تندرو یا سریع‌السیر به سامانه‌ای گفته می‌شود که با سرعتی بیش از قطارهای معمولی تردد می‌کند. در اروپا به خط‌ها یا سرعت بیش از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت و در آمریکا به بیش از ۱۴۵ کیلومتر در ساعت قطار تندرو می‌گویند.

در ایران هم از سالیان قبل قطارهایی که به علت توقف نکردن در ایستگاه‌های فرعی بین راه می‌توانستند با سرعت بیشتر و در زمانی کوتاه‌تر مسافران را به مقصد برسانند، قطارهای سریع‌السیر نامیده می‌شدند. به هر حال برای سریع‌السیر یا تندرو بودن، حدی یا استاندارد واحد جهانی وجود ندارد. صرف‌نظر از استثناهایی نظیر خدمات پستی در فرانسه که از قطارهای تندروی TGV (ترن با سرعت زیاد) نیز استفاده می‌شود، از قطارهای تندرو برای جابه‌جایی سریع مسافران استفاده می‌گردد. در غرب از حدود ۷۰ سال پیش قطارهای تندرو با بدنه آلومینیومی مسافران را با سرعت میانگین ۱۳۰ کیلومتر در ساعت جابه‌جا می‌کردند. با شروع جنگ جهانی دوم این خدمات متوقف شد. بیست و پنج سال بعد ژاپنی‌ها قطارهای مسافری کم‌عرض تندرو با سرعت ۱۴۵ کیلومتر در ساعت را آزمایش کردند و بالاخره تراکم شدید مسافر و شلوغی قطارها در محور توکیو - اوزاکا، ژاپنی‌ها را به فکر ابداع قطارهای پرسرعت انداخت.

تلاش مهندسی ژاپنی بالاخره در ۴۰ سال پیش (۱۹۶۵) با راه‌اندازی رسمی قطارهای توکایدو شینکانسن به ثمر نشست. سری اول قطارهای شینکانسن توانست در مسیر توکیو - ناگویا - کیوتو - اوزاکا با سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت دست یابد.

به صورت عملی سرعت اغلب قطارهای تندرو و مدرن کنونی از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت تجاوز نمی‌کند. مهمترین الزامات خطوط تندرو ششاع قوسی‌های بزرگ و مهاربتندی فوق‌العاده ریل‌ها برای جلوگیری از لرزش و خروج از ریل است. همچنین هیچگونه تقاطع هم‌سطح در مسیر خط وجود نداشته و برای عبور خطوط یا جاده‌های عمود بر خط، از پل استفاده می‌گردد.

امروزه خطوط پرسرعت ریلی در تعدادی از کشورها مانند ژاپن، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، بلژیک، انگلستان، کره جنوبی، فرانسه و چین مسافران را با قیمت‌های رقابتی جابه‌جا می‌کنند و اخیراً بازار حمل و نقل ریلی با استقبال گسترده مسافران روبه‌رو بوده است. اگرچه قطارهای تندرو اغلب برقی بوده و برق‌رسانی به آن‌ها از طریق ریل بالاسری صورت می‌گیرد ولی به طور خیلی محدود از لکوموتیوهای دیزلی هم استفاده از موتور خطی و نه دوار رانده و در یک در برخی از این خطوط استفاده شده است. در جدول مقابل می‌توان دید که از حدود ۲۸ پروژه قطار پرسرعت طولانی موجود در جهان و حتی پروژه‌های در حال ساخت و برنامه‌ریزی شده برای ۲۰ سال آینده، هیچ کدام از نوع تکنولوژی مگلو استفاده نمی‌کنند. آنچه تاکنون گفته شد، درباره قطار و ریل بود. به عبارت دیگر قطارها بر روی دو ریل موازی حرکت می‌کنند. در سال‌های اخیر فناوری موسوم به مگلو که مخفف کلمات Magnetic (مغناطیسی) و Levitation (شناور) است، اختراع شده که اگرچه به عنوان قطار تندرو برای حمل و نقل عمومی از آن یاد می‌شود ولی به دلیل آنکه بر روی دو ریل مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد، به عنوان یک سامانه جدید و مستقل طبقه‌بندی می‌گردد. مگلو به عنوان «فناوری که در آن نیروی مغناطیسی قطار را از زمین بلند کرده و با استفاده از موتور خطی و نه دوار رانده و در یک مسیر مشخص هدایت می‌کند» توصیف می‌گردد. در مگلو تماسی از ریل وجود ندارد و قطارها به جای غلش چرخ‌ها بر روی ریل با نیروی مغناطیسی در هوا شناور شده و به جلو رانده می‌شوند.

انجمن منوریل آمریکا نوع دیگری از قطارهای مگلو را که روی مسیری شبیه قطارهای تک‌ریل رانده می‌شود به رسمیت شناخته و آن را قطار منوریل مگلو می‌نامد. به هر حال به طور نظری، قطارهای مگلو به علت عدم تماس با سطح ریل و شناور بودن می‌توانند با شتاب و سرعت زیاد رانده شوند. واقعیت آن است که هنوز هیچ قطار مگلوئی در مسیر بیش از ۴۰ کیلومتر به طور تجاری راه‌اندازی و آزموده نشده

است. همچنین برای کاهش آلودگی صوتی ناشی از سر و صدای زیاد قطار، سرعت طرح از ۴۳۰ کیلومتر، به حداکثر ۲۶۰ کیلومتر در ساعت کاهش و هزینه ساخت به حدود ۵۰ میلیون دلار در هر کیلومتر افزایش یافته است. پروژه مگلو شانگهای تجربه موفقی نبوده و با چنین تجربه‌ای قانع کردن دولت‌ها و مردم کشورهای دیگر به استفاده از این فناوری، چالش بزرگی پیش روی سازندگان مگلو است.

وضع در برخی از کشورهای دیگر هم که در ابتدا به مگلو علاقه مند بودند بهتر از این نیست. به گزارش ABCVNEWS پروژه مگلو واشنگتن دی‌سی - بالتیمور، چندین سال است که به علت نتایج مطالعات زیست محیطی و هزینه بسیار بالا در مرحله مطالعات اولیه امکان‌سنجی باقی مانده است. در نیوکاسل انگلیس هم دولت انگلستان تصمیم اولیه خود برای احداث راه‌آهن تندرو مگلو بین اسکاتلند و لندن را باگتانی کرده است.

در آبان ۱۳۸۶ روزنامه آلمانی Hamdelslatt خبری را منتشر نموده که کنجکاری و توجه مردم آلمان و چین را به خود جلب نمود. به موجب این خبر کنسرسیوم سازنده مگلو، مشکل از دو غول صنعتی زیمنس و تیسن کروب، ممکن است بخش اصلی تکنولوژی خود را به چین بفروشد. علت این تصمیم چنین عنوان شد: اجرای طرح مگلو در آلمان مرتباً به تعویق می‌افتد و نمی‌تواند شروع شود ضمن آنکه گسترش مگلو در آلمان با مقاومت فوق‌العاده زیادی روبرو شده است.

فناوری مگلو پس از ده‌ها سال تلاش و صدها میلیون دلار هزینه توسط کنسرسیوم زیمنس - تیسن کروب ابداع و معرفی شد. در ابتدا قرار بود دو خط مگلو بین هامبورگ - برلین و نریتز فرودگاه کسلن - فرودگاه دوسلدورف ساخته شود، ولی این دو طرح به علت هزینه بسیار زیاد و مخاطراتی که در بهره‌برداری آینده از آن‌ها متصور بود لغو گردید.



سال	کشور	مسیر	طول (کیلومتر)
۱۹۷۱	ژاپن	هیونگنسان توکایدو	۲۷۴
۱۹۷۳	ژاپن	شینکانتس سایبر	۸۳۴
۱۹۷۷	ایتالیا	رم - فورلی	۲۷۳
۱۹۷۸	فرانسه	TGV یورن غرب	۳۵۵
۱۹۸۲	ژاپن	شینکانتس توئوکو	۴۲۵
۱۹۸۳	ژاپن	شینکانتس جنسو	۲۰۴
۱۹۸۸	فرانسه	LGV لانتانگ	۲۸۰
۱۹۹۱	آلمان	هامبورگ - دوسلدورف	۲۲۷
۱۹۹۱-۹۱	فرانسه	LGV رین - آلی	۱۱۱
۱۹۹۲	اسپانیا	مادریه - سبویل	۱۹۱
۱۹۹۲	فرانسه	LGV شمال	۲۲۲
۱۹۹۷	ژاپن	شینکانتس ناگانو	۱۱۷
۱۹۹۸	آلمان	هامبورگ - برلین	۲۷۱
۲۰۰۲	آلمان	کلن - فرانکفورت	۱۷۷
۲۰۰۲	چین	گوئیچو - شانگهای - شن چنگ	۱۰۰
۲۰۰۲	اسپانیا	مادریه - سبویل	۱۸۱
۲۰۰۱	کره جنوبی	سئول - دئوگجو	۲۲۱
۲۰۰۱	ژاپن	شینکانتس کیوشو	۱۷۷
۲۰۰۰	ایتالیا	رم - ناپولی	۲۲۲
۲۰۰۱	اسپانیا	کورنوبا - سبویل	۱۱۱

در ساعت طراحی شده، ولی فاصله ۳۰ کیلومتری را در مدت حدود ۸ دقیقه می‌پیماید. به عبارت دیگر متوسط سرعت بهره‌برداری عملی مگلو شانگهای ۲۶۰ کیلومتر در ساعت است و حدوداً در ۴۰ ثانیه از ۸ دقیقه با سرعت ۴۰۰ کیلومتر می‌پیماید. یکی از مهمترین علل کاستن از سرعت، سر و صدای آزار دهنده قطار مگلو در سرعت‌های بالا است. از طرفی تشعشع ناشی از میدان مغناطیسی اطراف مسیر قطار، باعث شده است تا مسئولین خط مگلو شانگهای ناچار به خرید و تملک اراضی اطراف خط به منظور ایجاد یک ناحیه خالی از سکنه بین مسیر مگلو و نواحی مسکونی گردند. نتیجه کار، دور افتادن مگلو از دسترس مردم و هزینه کردن بسیار زیاد برای پروژه است. فناوری مگلو هنوز نتوانسته راهی برای کاهش هزینه‌های اجرایی و جنبی و نیز کاستن از آلودگی صوتی و مشکل میدان مغناطیسی بیابد. هم‌اکنون بسیاری از کارشناسان ریلی و حتی بسیاری از شهروندان چینی این پروژه را نمایشی و دور ریختن پول می‌دانند و معتقدند که سودی برای شهروندان نداشته است.

هزینه ساخت مگلو شانگهای دو برابر تخمین اولیه بوده به اعتقاد دست‌انداران بازار گوشت نایبسامانی بازار به عملکرد شرکت پشتیبانی امور دام کشور در زمینه توزیع گوشت‌های یخ‌زده وارداتی برمی‌گردد. از حدود دو سال پیش که شرکت پشتیبانی دام امور کشور توزیع گوشت‌های یخی وارداتی را آغاز کرد، قصابی‌ها هم در مواقعی این وظیفه توزیع را بر عهده گرفتند اما در بسیاری از اوقات شرکت پشتیبانی دام از مشارکت دکان‌های قصابی استفاده نمی‌کند و فقط در مواقع بحرانی این کار را انجام می‌دهد. به گفته مسئولان دو اتحادیه مرتبط با فروش گوشت قرمز، توزیع این گوشت‌ها از چندی پیش از عید قطع شده است و در شش ماهه دوم سال ۸۶ هم به غیر از یکی دو ماه این توزیع نامنظم بود، به همین دلیل هم تعداد محدودی از واحدهای صنعتی از این طرح استقبال می‌کنند. در همین باره علی خندان روحوان با اشاره به اینکه در حال حاضر گوشت‌های یخ‌زده وارداتی با قیمت ۵۷۰۰ تا ۵۸۰۰ تومان در بازار آزاد به فروش می‌رود، گفت: شرکت پشتیبانی امور دام کشور که این گوشت‌ها را با قیمت ۴۰۰۰ تا ۴۵۰۰ تومان توزیع می‌کرد از پیش

اگرچه اجرای پروژه مگلو در آلمان با مشکلات زیادی روبرو بود ولی شرکت‌های سازنده محصول این فناوری، برای اینکه مجبور به فروش تکنولوژی مگلو نشوند و از آن مهمتر، جهت حفظ وجهه آلمان به عنوان یک قدرت و غول بزرگ تکنولوژی، اصرار داشتند به هر صورت پروژه مگلو مونیخ را اجرا نمایند، زیرا در غیر این صورت مجبور خواهند بود این فناوری را باگتانی نموده یا بفروش برسانند. با تمام اوصافی که ذکر گردید اخیراً زمانه‌های خوبی در اواخر اسفند ۱۳۸۶ خبر لغو پروژه مگلو مونیخ را مخابره کردند. آخرین ارزیابی‌ها نشان می‌داد که تخمین ۱/۸۵ میلیارد یورو برای اجرای ۴۰ کیلومتر مگلو مونیخ بسیار خوش بینانه بوده و اجرای این طرح دست کم ۳/۴ میلیارد یورو (۵/۳۳ میلیارد دلار آمریکا) هزینه خواهد داشت. این خبر ضربه حیثیتی سنگینی برای زمینس به حساب می‌آید، زیرا کمپانی که فناوری خود را صادر کرده است قادر نیست در کشور خود یک خط مگلو تجاری بسازد. از سوی دیگر، قطارهای مگلو شانگهای اغلب فقط

با ۲۰ درصد ظرفیت اسمی خود مسافر رانند و ۸۰ درصد صندلی‌های قطار خالی است. ولفگانگ تیه فسی وزیر حمل و نقل دولت فدرال آلمان در اوایل فروردین ۸۷ به خبرنگاران گفت: «پروژه قطار مغناطیسی شناور (مگلو) مونیخ شکست خورده و رد شده است». حزب سوسیال‌دموکرات، که در اغلب سال‌های پس از جنگ مسئولین باوراریا را در دست داشته، امیدوار بود با اجرای پروژه مگلو اعتبار خود را افزایش دهد، در حالیکه همه احزاب دیگر و به ویژه طرفداران محیط زیست به دلایل مختلف با این پروژه مخالف هستند و آن را غیر ضروری می‌دانند. رسانه‌های آلمان می‌گویند اصرار فرماندار باوراریا، ادموند استویر که ضمناً رهبر حزب اتحادیه سوسیال مسیحی است، به اجرای پروژه مگلو برای آن است که در دوره فرمانداری خود پروژه چشم‌گیری در باوراریا به یادگار بگذارد. تاکنون بسیاری از پروژه‌های مگلو آلمان به دلیل هزینه سرسام‌آوری که تحمیل می‌کردند رد شده و غیر ضروری تشخیص داده شده‌اند. کارشناسان تباری آلمان معتقدند ساخت یک خط تندرو استاندارد بین فرودگاه و مرکز شهر مونیخ، اگر چه زمان سفر را کمی طولانی تر می‌سازد ولی به دلیل قابل اعتماد بودن و صدها میلیون دلار هزینه کمتر، بهترین راه حل جایگزین مگلو است. سرنوشت پروژه مگلو که در آن یکی از کشورهای پیشروی فناوری ریلی بالاخره با اجرای دستاورد فناوری خود در کشور خوش مخالفت می‌کند، یادآور ابداع فناوری منوریل Alweg در دهه ۱۹۶۰ در کلن (آلمان) است که اجرای آن در آلمان با مخالفت کشور مادر آن فناوری روبرو شد. در پایان لازم است گریزی به تصمیم اخیر دولت برای اجرای خط مگلو تهران - مشهد، و امضای یادداشت تفاهم با شرکت شلگل - آلمان زده شود. روز ۲۶ فروردین ۸۶ رسانه‌ها اعلام کردند که در مسیر ۸۰۰ کیلومتری تهران - مشهد یک خط مگلو با سرعت ۵۰۰ کیلومتر در ساعت ساخته خواهد شد. روش اجرا BOT و هزینه آن ۶/۷ میلیارد یورو اعلام گردید. با نگاه دوباره به آنچه قبلاً از تنها مورد اجرای تجاری قطار مگلو در جهان (شانگهای) آبرده شد، یعنی ۱/۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای خطی به طول ۳۰ کیلومتر، ۷۰۰۰ مسافر روزانه و ۶/۳ دلار قیمت بلیت و یادآوری این مطلب که درآمد حاصل از فروش، حتی نمی‌تواند پاسخگوی هزینه‌های سنگین بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری قطارها باشد، می‌توان اطمینان داشت که دست کم تا تکمیل این فناوری به کمک آزمایش‌های متخصصان چینی و آلمانی، به دلیل پایین بودن بازده سرمایه‌گذاری در مقایسه با نرخ بهره بانکی و حتی با فرض دائمی بودن عمر قطار و سایر زیربناها و تأسیسات، امیدنی به بازگشت سرمایه‌گذاری ۱/۲ میلیارد دلاری مگلو شانگهای نمی‌توان داشت. حال اگر ایران هم بتواند مگلو تهران - مشهد را با همین هزینه بسازد، با قیمت‌های کنونی دست کم ۲۰ میلیارد دلار برای اجرای این پروژه لازم است. اگر فعلاً از همه محدودیت‌های تکنولوژیک چنین پروژه‌ای، که حتی در مسیر ۳۰ کیلومتری نتوانسته کارایی اقتصادی و فناوری خود را اثبات کند بگذریم، معلوم نیست مشاوران و مجریان یا اصولاً پشتیبانان چنین پروژه‌ای چه قیمتی برای بلیت مگلو تهران - مشهد در نظر گرفته‌اند. با فرض آنکه در هنگام راه‌اندازی قطار مگلو، قیمت بلیت قطار بیشتر از قیمت کنونی هواپیما (حدود ۵۰ دلار) و تعداد مسافران سالانه ۱۰ میلیون نفر باشد، درآمد فروش بلیت ۵۰۰ میلیون دلار در سال خواهد بود که با معادل ۴ درصد سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیاردی اولیه می‌توان سرمایه‌گذاری همان ۶/۷ میلیارد یورو (حدود ۹ میلیارد دلار) اعلام شده باشد، حدود ۶ درصد سرمایه‌گذاری اولیه خواهد بود. به این ترتیب معلوم نیست که آیا این درآمد ۳۰ درصد از هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری قطار و تأسیسات را تأمین خواهد کرد؟ آیا می‌توان اجازه داد فناوری مگلو که در سرزمین مادری خود با اما و اگر روبرو بوده و اجازه عرض اندام در یک مسیر ۴۰ کیلومتری را نداشته، با هزینه سنگینی که بنابر اعلام رسمی، قرار است حدود نیمی از بودجه عمرانی قبیل بعداً بآینده‌ای نامعلوم، بدون کارشناسی دقیق به ایران وارد شود. آن‌ها قطار مگلو را ابتدا در مسیر کوتاه تست کردند بعد به چین فروختند تا در مسیر ۳۰ کیلومتری تردد کند و هم‌اکنون ناگهان با یک مسیر ۸۰۰ کیلومتری روبرو می‌شوند. حال که به دلایل گوناگون در سرزمین مادری اجازه حرکت در مسیر ۴۰ کیلومتری را ندارد، چه جایی بهتر از یک مسیر آزمایشی ۸۰۰ کیلومتری! آیا بهتر نیست برای مسیر طولانی تهران - مشهد، از همین تکنولوژی تأیید شده موجود استفاده کنیم تا کم‌کم سرعت را افزایش داده و به حد بین‌المللی آن برسیم؟ به هوش و مراقب باشیم که دانستان ناموفق منوریل صادقیه تهران دوباره تکرار نگردد!!!

از عید تا کنون این توزیع را در بین قصابی‌ها قطع کرده و در حال حاضر این گوشت‌ها که به ادارات با تعاونی‌ها داده می‌شود از بازار آزاد می‌شود و با همین قیمت ۵۷۰۰ تا ۵۸۰۰ تومان به فروش می‌رسد. به گزارش ایسنا، رئیس اتحادیه فروشندگان گوشت گاوئی تهران گفت: با این شرایط قصاب‌ها هم دلیلی برای سرمایه‌گذاری و خرید فریزر برای فروش گوشت یخی نمی‌بینند، چون این توزیع نامنظم باعث می‌شود آن‌ها با وجود تهیه امکانات گوشتی برای فروش نداشته باشند. رئیس اتحادیه فروشندگان گوشت گاوئی تهران گفت: با ادامه روند موجود در نیمه دوم اسامال با مشکل کمبود گوشت مواجه خواهیم شد. وی همچنین از ورود گوشت‌های گرم وارداتی به بازار که از پارسل تا کنون وعده آن داده شده است، ابراز بی‌اطلاعی کرد. اما ادامه روند توزیع منقطع گوشت توسط این شرکت بین قصابی‌ها آن‌ها را به این طرح بدبین کرد، و همین موضوع زمینه‌های تخلفاتی مثل چرخ کردن گوشت‌های یخی و فروش آن‌ها با عنوان گوشت تازه چرخ کرده در مواقع توزیع این گوشت‌ها از سوی برخی قصابی‌ها فراهم کرده است.

وزیر صنایع و معادن با تأکید بر اینکه هم‌اکنون بازار سیمان از نظر عرضه و تقاضا در شرایط برابری به سر می‌برد، اعلام کرد: راه‌اندازی طرح‌های

سیمانی به نحوی است که کشور را از واردات سیمان بی‌نیاز می‌کند. محرابیان درخصوص آخرین وضعیت تولید و مصرف سیمان در کشور گفت: بحثی که در خصوص سیمان از ابتدا دنبال شد، نیازسنجی بازار بوده است. بر این اساس، وضعیت بازار و عرضه و تقاضا مورد مطالعه قرار گرفت و براین اساس، وزارت صنایع به این نکته رسید که نیاز به راه‌اندازی یکسری طرح‌های سیمانی به سرعت در کشور حس می‌شود تا بتوان وضعیت عرضه و تقاضا را بالانس کرد. وی تصریح کرد: بر همین اساس، ۱۷ طرح نیمه تمام سیمانی در کشور با پیشرفت‌های بالای ۶۰ درصد شناسایی شد که برای آنها امکان راه‌اندازی به صورت فوری و حداکثر ظرف ۴ ماه وجود داشت. زمانبندی خوبی صورت گرفت و جلسات هفتگی و منظم با مجریان طرح‌ها، عوامل بانکی و ذی‌مدخلان برگزار شد، حتی سرکشی‌هایی به سایت‌های سیمانی نیز در دستور کار قرار گرفت. وی افزود در طول ۹ ماه موفق به راه‌اندازی تعداد زیادی از ۱۷ طرح مذکور شدیم که ظرفیت حدود ۱۵ میلیون تن سیمان را به کشور اضافه می‌کرد. هفته گذشته نیز چهاردهمین طرح راه‌اندازی شد و سه طرح باقیمانده نیز از نظر اجرایی تکمیل بوده و منتظر مراسم بهره‌برداری و افتتاح هستند. وی با بیان اینکه سه طرح سیمانی باقیمانده تا آخر خرداد ماه جاری راه‌اندازی می‌شوند، اظهار داشت: با این حساب، ظرف ۴ ماه تا پانزده میلیون تن به ظرفیت سیمان کشور اضافه شده است. به گزارش مهر، محرابیان از راه‌اندازی یک طرح سیمانی در کشور در هفته آینده خبر داد که کلنگ احداث آن چندین سال قبل به زمین زده شده ولی به علت تسهیلات بانکی معلق مانده بود. وی تأکید کرد: هم‌اکنون شرایط برای جدی گرفته شدن تولید داخلی سیمان فراهم است و راه‌اندازی طرح‌ها به نحوی است که کشور را از واردات سیمان بی‌نیاز می‌کند.

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

بازار

سکه تمام بهار (طرح قدیم).....	۲۳۰۰۰۰۰
سکه تمام بهار (طرح جدید).....	۲۰۶۰۰۰۰
نیم بهار آزادی.....	۱۰۵۰۰۰۰
ربع سکه بهار آزادی.....	۵۳۰۰۰۰

از گوشه و کنار اقتصاد

تعرفه واردات ۶۳ قلم کالا تعیین شد



دولت سود بازرگانی ۶۳ قلم کالای وارداتی را با در نظر گرفتن توأمان دو هدف افزایش توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی و حفظ حقوق مصرف‌کنندگان تغییر داد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، براساس مصوبه وزیران عضو کمیسیون ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، سود بازرگانی پروفیل از آهن یا فولادهای غیر ممزوج با مقطع L و مقطع T با هدف هماهنگ سازی حقوق ورودی مواد اولیه با حقوق ورودی کالای ساخته شده از ۱۱ درصد به ۶ درصد کاهش یافت. همچنین سود بازرگانی میگلد کلاف با قطر کمتر از ۹ میلی‌متر از ۱۶ به ۱۱ درصد کاهش یافت در بخش پروفیل نیز به منظور تسری حمایت تعرفه‌ای به مصرف‌کننده نهایی، کاهش تعرفه محصولات سرد و گرم تخت نورد شده (مواد اولیه مورد نیاز صنایع لوله و پروفیل) ضروری به نظر می‌رسید. دولت همچنین با هدف حمایت توأمان از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان لوازم خانگی، سود بازرگانی واردات سود بازرگانی واردات یخچال فریزر از ۵۱ درصد به ۱۶ درصد، جاروبرقی از ۴۶ درصد به ۳۶ درصد، آسیاب و مخلوط‌کن از ۵۱ درصد به ۴۱ درصد و ماشین‌های لباسشویی تمام اتوماتیک و نیمه اتوماتیک (دو قلو فاقد المنت جهت خشک کردن) از ۴۱ درصد به ۳۶ درصد کاهش یافت. دولت همچنین سود بازرگانی روغن پالم اولئین را از ۱۱ درصد به صفر درصد، کازینین از صفر به ۱۱ درصد و ترموکوپل را از ۱۶ به ۲۶ درصد افزایش داد. همچنین با هدف افزایش توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی، سود بازرگانی واردات لاستیک اتومبیل‌های سوار، موتور سیکلت و دوچرخه از ۶۱ به ۴۶ درصد و لاستیک اتوبوس و اتومبیل‌های باری از ۴۱ به ۲۶ درصد کاهش یافت.

تا پایان ماه جاری؛

۳ طرح سیمانی به بهره‌برداری می‌رسد



وزیر صنایع و معادن با تأکید بر اینکه هم‌اکنون بازار سیمان از نظر عرضه و تقاضا در شرایط برابری به سر می‌برد، اعلام کرد: راه‌اندازی طرح‌های سیمانی به نحوی است که کشور را از واردات سیمان بی‌نیاز می‌کند. محرابیان درخصوص آخرین وضعیت تولید و مصرف سیمان در کشور گفت: بحثی که در خصوص سیمان از ابتدا دنبال شد، نیازسنجی بازار بوده است. بر این اساس، وضعیت بازار و عرضه و تقاضا مورد مطالعه قرار گرفت و براین اساس، وزارت صنایع به این نکته رسید که نیاز به راه‌اندازی یکسری طرح‌های سیمانی به سرعت در کشور حس می‌شود تا بتوان وضعیت عرضه و تقاضا را بالانس کرد. وی تصریح کرد: بر همین اساس، ۱۷ طرح نیمه تمام سیمانی در کشور با پیشرفت‌های بالای ۶۰ درصد شناسایی شد که برای آنها امکان راه‌اندازی به صورت فوری و حداکثر ظرف ۴ ماه وجود داشت. زمانبندی خوبی صورت گرفت و جلسات هفتگی و منظم با مجریان طرح‌ها، عوامل بانکی و ذی‌مدخلان برگزار شد، حتی سرکشی‌هایی به سایت‌های سیمانی نیز در دستور کار قرار گرفت. وی افزود در طول ۹ ماه موفق به راه‌اندازی تعداد زیادی از ۱۷ طرح مذکور شدیم که ظرفیت حدود ۱۵ میلیون تن سیمان را به کشور اضافه می‌کرد. هفته گذشته نیز چهاردهمین طرح راه‌اندازی شد و سه طرح باقیمانده نیز از نظر اجرایی تکمیل بوده و منتظر مراسم بهره‌برداری و افتتاح هستند. وی با بیان اینکه سه طرح سیمانی باقیمانده تا آخر خرداد ماه جاری راه‌اندازی می‌شوند، اظهار داشت: با این حساب، ظرف ۴ ماه تا پانزده میلیون تن به ظرفیت سیمان کشور اضافه شده است. به گزارش مهر، محرابیان از راه‌اندازی یک طرح سیمانی در کشور در هفته آینده خبر داد که کلنگ احداث آن چندین سال قبل به زمین زده شده ولی به علت تسهیلات بانکی معلق مانده بود. وی تأکید کرد: هم‌اکنون شرایط برای جدی گرفته شدن تولید داخلی سیمان فراهم است و راه‌اندازی طرح‌ها به نحوی است که کشور را از واردات سیمان بی‌نیاز می‌کند.

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی در بازار

توزیع نامنظم گوشت یخی و نایبسامانی