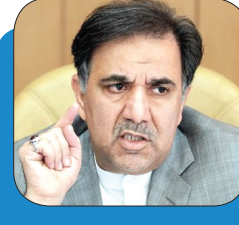


معاون وزیر نیرو خبر داد  
ارائه پیشنهادات جدید  
افزایش قیمت برق به دولت



وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد  
ساخت ۶ هزار و ۸۰۰ واگن باری  
برای ایران توسط روس‌ها



"تفاهم" بررسی می کند

## وضعیت اشتغال و کارآفرینی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷

همانگونه که پیش از این نیز اطلاع رسانی شد، لایحه بودجه سال ۱۳۹۷، روز یکشنبه ۱۹ آذرماه جاری توسط رئیس جمهوری به مجلس شورای اسلامی ارائه شد تا پس از بررسی و اصلاحات احتمالی در قوه مقننه در نهایت تبدیل به قانون شده و جهت اجرا به دولت ابلاغ شود.

صفحه ۲

خوانساری تشریح کرد

### اشکالات لایحه بودجه ۹۷



صفحه ۷

وابستگی ۸۰ درصدی تامین مالی

پروژه‌های اقتصادی به بانک‌ها

آغاز تحول در حوزه حمل و نقل کالا  
از سال ۹۷

تحقق ۵ میلیارد دلار

سرمایه‌گذاری خارجی تا پایان امسال

حذف روادید در منطقه آزاد اروند  
با هدف توسعه صنعت گردشگری

سرمقاله

### یارانه

در کشورهای دنیا



که امین رشیدی  
AMIN\_RASHIDI@YMAIL.COM

سیف در جمع خبرنگاران  
تصریح کرد

## تدابیر بانک مرکزی برای ارز تک‌نرخی

صفحه ۲



وزیر نفت مطرح کرد  
کمبود منابع؛ از مشکلات  
اصلی برای عقد قرارداد



صفحه ۴

از ارز مجازی  
نترسید  
تحلیلگران حوزه سرمایه‌گذاری بر این باورند که اکثریت خریداران و فروشندگان، شناخت کافی از سیستم بیت کوین ندارند، پس توصیه این است که با مطالعه، سراغ ارزهای مجازی بروند.  
شرح در صفحه ۲

یک سوم بار  
بدون نظارت  
سازمان راهداری  
مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اعلام کرد در سال ۱۳۹۴ کل بار جابه‌جا شده در کشور با استفاده از حمل و نقل عمومی، ۵۴۳.۶ میلیون تن بود که سهم جاده ۹۲.۵ و سهم ریل نیز ۶.۵ درصد بود. به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بر اساس این گزارش، ۵۰.۸ میلیون تن از کالاهای محموله از طریق جاده‌ها منتقل شد که ۷۰.۹ درصد آن معادل ۳۶۰ میلیون تن بار دارای بارنامه بوده و نزدیک به ۳۰ درصد را نیز حمل و نقل عمومی بدون بارنامه جابه‌جا کرده است؛ به عبارت دیگر حدود یک سوم کالای کشور از طریق نگاه‌های باربری سنتی و خارج از نظارت سازمان راهداری بوده است.  
شایان ذکر است که جابه‌جایی‌های بدون استفاده از بارنامه عموماً در نگاه‌های باربری (گازراه‌های سابق) که کماکان فعال هستند انجام می‌گیرد. باربری‌هایی که در پایانه‌های کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مستقر نیستند و خود رأساً به جابه‌جایی کالا، اقدام می‌کنند.  
همچنین سهم بخش خصوصی ۹۲ درصد بوده و نزدیک به ۸ درصد مابقی را بخش تعاونی جابه‌جا کرده است سهم دولت در نقل و انتقال بار بسیار ناچیز است.  
از سوی دیگر متوسط میانگین عمر کامیون هادر ایران در این سال ۱۶.۱ سال برآورد می‌شود.  
این در حالی است که میانگین عمر مفید ناوگان جاده‌ای در کشورهای توسعه‌یافته ۵ سال است که نشان دهنده به شدت فرسوده ناوگان خودروی سنگین باری در ایران است.  
بر اساس این گزارش، ۸۲.۲ درصد کامیون‌های موجود در ایران خودمالکی (ملکی راننده) هستند و تنها ۴.۲ درصد به صورت ملکی شرکت یا مؤسسات باربری و همچنین شرکاتی میان‌رشته‌ای و مالک محسوب می‌شوند.  
به گونه‌ای که سهم ناچیز شرکت‌ها و مؤسسات باربری در مالکیت کامیون‌ها نشان دهنده وجود مشکلات متعدد در ایجاد شرکت‌های مسئولیت‌پذیر و شناسنامه‌دار است.  
یکی دیگر از نکات نگران‌کننده در این گزارش، میانگین سفر هر دستگاه کامیون در طول سال است؛ بر اساس اعلام مرکز پژوهش‌ها، میانگین سفر هر دستگاه کامیون در طول یک سال (۳۶۵ روز) تنها ۷۳ سفر در سال ۹۴ و ۶۵ سفر در سال ۹۳ است که نشان دهنده خواب بالای کامیون‌ها و انتظار بیش از حد آنها برای دریافت نوبت سفر است. این موضوع به پایین بودن بهره‌وری کامیون‌ها در ایران دامن می‌زند؛ این در حالی است که متوسط عملکرد مورد انتظار برای هر کامیون با توجه به حجم بار در کشور، ۲۰۰ سفر در سال است.  
گفتنی است، در سال ۹۴ در ایران ۲۵ میلیون و ۷۸۴ هزار سفر باری توسط ۳۵۳ هزار و ۴۱۷ دستگاه کامیون انجام شد که ۲۸ درصد آن درون‌استانی و ۷۲ درصد نیز برون‌استانی بوده است.

# یک به تلاش مهربان

پرداخت وام قرض‌الحسنه به ۳ میلیون نفر

۲۲ آذر دهمین سالروز تاسیس بانک قرض‌الحسنه مهر ایران گرامی باد.

www.qmb.ir | عضو شبکه شتاب | @mehreiran\_bank

۰۲۱-۴۲۲۲

### آخرین وضعیت طلای کثیف در کشور

در حال حاضر پنج نیروگاه زیاده‌سوز در کشور فعالیت می‌کنند و میزان تولید زیست‌توده در ایران ۱۰۵ مگاوات ثبت شده است اما طبق اعلام مسولان این پتانسیل وجود دارد که تمام زیاده‌های کشور را به برق تبدیل کرد.  
به گزارش ایسنا، انرژی سبز از طریق نیروگاه‌های مختلفی از جمله نیروگاه‌های حرارتی، آبی، دریایی، خورشیدی، هسته‌ای و زیست‌توده تولید می‌شود.  
البته هم‌اکنون در جهان بیشتر سوخت‌هایی که برای تولید انرژی مورد استفاده قرار می‌گیرد، سوخت‌های فسیلی است و سوخت‌های فسیلی لایه‌های مرکزی هستند که در کل دنیا وجود دارد، اما منابع بیوماس (زیست‌توده) به صورت پراکنده است و هم‌اکنون کارکرد اقتصادی از این منبع، منحصر به استفاده از پسماندهای حاصل از فرآوری تیرهای چوبی، پسماندهای غذایی و ... می‌شود. از سوی دیگر بیوماس انعطاف‌پذیرترین منبع انرژی غیرنفتی است که می‌تواند مستقیماً در تبدیل سوخت گازی به مایع برای تولید انرژی الکتریکی مورد استفاده قرار گیرد.  
همچنین زیست‌توده به عنوان بزرگ‌ترین منبع انرژی تجدیدپذیر در جهان است که در سال ۱۹۹۸ به میزان ۱۴ درصد برق جهان و ۱۸ درصد کل انرژی اولیه کشورهای دنیا را تأمین می‌کرد و هم‌اکنون نیز مهم‌ترین منبع انرژی در کشورهای در حال توسعه است و ۳۵ درصد کشورهای در حال توسعه از این منبع استفاده می‌کنند.  
در خصوص مفهوم بیوماس باید گفت که این عبارت یک مفهوم کلی بوده و یکی از منابع بیوماس، ضایعات شهری است، از این رو در حال حاضر در ایران منابعی برای بیوماس وجود دارد که برای تولید انرژی مناسب است و این منابع طیف وسیعی از مواد هستند، از جمله چوب سوختی جمع‌آوری شده از مزارع و درختستان‌های طبیعی و برخی محصولات کشاورزی، ضایعات کشاورزی، مایعات غذایی و ضایعات حاصل از فرآوری تیرهای چوبی، فضولات دامی، ضایعات جامد شهری و فاضلاب‌ها که در تولید بیوماس استفاده می‌شوند.  
در منابع بیوماس علاوه بر زیاده، از فاضلاب هم می‌توان به عنوان منبع اولیه تولید انرژی استفاده کرد.  
همین زیاده‌ها و ضایعات شهری که تولید می‌شود گاهی دفع آن‌ها از چرخه طبیعت، معضلی برای جوامع بشری بوده است.  
ادامه در صفحه ۲

پرداخت یارانه نقدی و غیر نقدی نه تنها در ایران بلکه در بسیاری از کشورهای جهان همواره با موافقت و مخالفتی همراه بوده است. با مطالعه نحوه پرداخت یارانه در کشورهای مختلف می‌توان به این مهم دست یافت که، هر یک از کشورها متناسب با شرایط ویژه خود از شیوه‌های خاص و یا شیوه‌های ترکیبی استفاده نموده‌اند. اما آنچه در میان همه‌ی آن‌ها به اتفاق نظر، مشابه و یکسان است انتخاب خانواده‌های فقیر و ضعیف بوده که میزان درآمد معیاری برای استحقاق گرفتن یارانه به حساب می‌آید. در اکثر کشورهایی که این طرح عظیم اقتصادی را پشت سر نهاده‌اند دیده شده که عموماً برنامه‌ی یارانه‌های قیمتی را بر پرداخت نقدی ارجح شمرده و اثرات آن را در بالا بردن سطح رفاه مردم پر رنگ‌تر دیده‌اند. بنظر می‌رسد بررسی و مشاهده‌ی هر چه بیشتر تجارب کشورهای توسعه‌یافته و توسعه‌نیافته و کشورهای که از لحاظ ساختار اقتصادی شباهت بیشتری به ایران دارند می‌تواند برای سیاست‌گذاران و مسئولین دولتی راهم‌ای ارزنده‌ای باشد. پرداخت یارانه در انگلیس به عنوان یک کشور توسعه‌یافته بوسیله چندین سازمان مختلف دولتی طراحی و به دغدغه‌ی ارزی و توزیع می‌شود. آمار‌ها نشان می‌دهد در انگلیس یارانه در قالب وام‌های کم‌بهره‌ی معاف از مالیات و کسک‌های بلاعوض پرداخت می‌گردد که هدف عمده‌ی آن برای کمک به صنایع تولیدی و رونق گرفتن کسب و کارهایی است که باعث بالا بردن اشتغال خواهد شد. اختصاص یارانه‌ها به بخش حمل و نقل و آموزش و پرورش و تولید سوخت‌های سازگار با محیط زیست و همچنین بخش کشاورزی در راس امور قرار دارد. در این کشور یارانه هرگز به صورت یکسان توزیع نمی‌گردد و بازتنسنگان افراد مسن، بیکاران و ناتوان جسمی بیشتر و بطور مستقیم تحت پوشش یارانه‌ای قرار می‌گیرند. در مالزی نیز از سال ۲۰۰۸ با اجرای طرح تحول اقتصادی، پرداخت یارانه‌ها به صورت هدفمند در برنامه دولت قرار گرفت. در این کشور نیز واجدین شرایط دریافت یارانه دهک‌های پایین و کم درآمد، مالزی از طریق حذف یارانه در بخش سوخت، برق و عوارض توانست اقتصاد خود را از بدهی‌های سنگین مالی و در پی آن کسری بودجه نجات دهد. چین به عنوان یکی از بزرگ‌ترین قدرت‌های اقتصادی جهان از یارانه‌ها به عنوان ابزاری برای به کنترل گرفتن بازار بهره‌جست. چین با دادن یارانه به تولیدات مواد غذایی و بخش کشاورزی و نظارت بر بازار عرضه و تقاضا با توجه به جمعیتی بالغ بر یک میلیارد نفر توانست ثبات قیمت‌ها در این بخش را استحکام ببخشد. در اندونزی با اختصاص مستقیم یارانه‌ها به خانواده‌های فقیر و اقشار کم درآمد حمایت شده است. بلغارستان، لهستان، ترکیه و الجزایر تنها عده‌ای از کشورهایی هستند که طرح هدفمند سازی یارانه‌ها را تجربه نموده‌اند و با گذراندن مسیرهای سخت و دشوار توانسته‌اند به ثبات اقتصادی دست یابند. با توجه به ابعاد وسیع هدفمند کردن یارانه‌ها در اقتصاد ایران این طرح با تمام چالش‌های پیش‌رو در ایران عملی‌گردید و امید است امروزه با در نظر گرفتن راهکارهای مناسب و مطالعه بازخورد‌ها و تجارب سایر کشورهای دنیا در مسیر اصلی خود قرار گرفته و به هدف نهایی خود که همانا چیزی جز برقراری عدالت اجتماعی نیست، نزدیک و نزدیک‌تر گردد.

کارشناس ارشد صنایع