

عضوانجمن توسعه در یامحور با اشاره به پیشرفت ایر پروژه فاو و نقش مخرب آن بر بنادر کشور

نقش بین‌المللی بنادر ایران عمدا نادیده گرفته می‌شود



رامشین موق

بعد از سفر مسعود یزشکیان به عراق و اقلیم کردستان، خبرهایی در خصوص تفاهنامه‌هایی بااین کشور اعلام شد.اما در همین حین، دولت عراق در حال توسعه بندر فاو در جنوب این کشور با یک قرارداد ۵ میلیارد دلاری با شرکت دوو کره جنوبی است. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، پارس از تکمیل؛ بنادر ایران در بخش شمالی خلیج فارس را خواهد بلعید.

در جنوب استان بصره شاهد پروژه‌ای هستیم که از سال ۲۰۱۰ آغاز شده و در سال ۲۰۲۵ فاز اول آن افتتاح می‌شود. کلان پروژه فاو در ۵۴ کیلومتر مربع در حال تاسیس است و دارای ده‌ها اسکله و ۳ شهر تجاری و صنعتی و گردشگری است. این پروژه با پیش‌بینی هزینسه ۴۶ میلیارد یورویی و پیش‌بینی ۹۹ میلیون تن انتقال کالا در سال اکنون در حال تکمیل است و در آینده نزدیک چین، ژاپن و جنوب شرقی آسیا را از طریق عراق و ترکیه به اروپا متصل خواهد کرد.

کلان پروژه فساو شاید پایانی بسر جاده‌ی چندهزار ساله و استراتژیک ایر پیشم برای ایران باشد. این اتفاق در حالی می‌افتد که بر خلاف ایران که در جنوب ۴۹۰۰ کیلومتر ساحل دارد، عراق فقط حدود ۸۰ کیلومتر ساحل دارد. هدف این پروژه، رهایی عراق از محاصره‌ی دریایی ایران و کویت است و به تعبیر دقیقتر، خارج کردن ایران از چرخه‌ی حمل‌ونقل.

قابل توجه است که عراقی‌ها توانستند با ۴۰۶ میلیارد یورو ۳ شهر و ده‌ها اسکله بسازند و به زودی راه چین و ژاپن و پاکستان و هند را به ترکیه و اروپا باز می‌کنند، اما در ایران معادل نصف این مبلغ صرف جای فاسدی شده است که کام ملت را تلخ کرده. اما چرا بنادر ایران نمی‌توانند مانند فاو در زنجیره حمل‌ونقل بین‌المللی ایفای نقش کنند.

دور زدن ایران توسط ترکیه و عراق

پروژه فاو از آنجا اهمیت پیدا می‌کند که علاوه بر عراق، ترکیه هم در این میان نقش دارد زیرا ترکیه در ابتدا قرار بود از طریق ایران، خط آهنش به ایالات متحده عربی وصل شود؛ اما از ۳ سال گذشته، تمام عراق جایگزین ایران در این پروژه شد و ترکیه استانبول را از طریق بصره به خلیج فارس متصل کرد.

ایران به نقش آفرینی در این کردیدر ترازنبیتی امید زیادی بسته بود و محمدجواد هدیاتی،

عربستان در یکی از بنادر خود ۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده و کل سیستم ترخیص آن با هوش مصنوعی است که دال بر فاصله ما با کشورهای منطقه و دیاست

گزارش

با پیشرفت ۹۸ درصدی حجم انتقال آب خلیج فارس به یزد:

باید در انتظار فجایع محیط‌زیستی باشیم

استاندار یزد، از پیشرفت ۹۸ درصدی دوام آب شیرین کنی خبر داده که قرار است آب خلیج فارس را به‌استان منتقل کند. این در حالی است که کارشناسان محیط‌زیست نسبت به طرح‌های انتقال آب و گسترش آن‌ها در کشور هشدار می‌دهند.

به گزارش تجارت‌نیوز، یکشنبه، اول مهر، مه‌ران فاطمی، استاندار یزد، از بهره‌برداری دومین س پایت آب شیرین کن در ارتباط با طرح انتقال آب خلیج فارس به این استان، در آینده نزدیک خبر داد. به گفته‌او، این طرح با اعتباری در حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان اجرایی شده و اکنون بیش از ۹۸ درصد پیشرفت داشته است.

او همچنین مشکل اصلی خط دوم انتقال آب را «تامین منابع مالی» آن دانست و افزود: این مسئله پس از شهادت آیت‌الله رئیسی و تغییر هیئت دولت در همین مدت کوتاه با مسئولان جدید و معاون اول رئیس‌جمهور پیگیری شد که خوشبختانه مورد تأکید کتر عارف نیز قرار گرفت.

ماجرای تامین مالی پروژه انتقال آب به یزد، ظاهرا قرار است به نوعی با معامله آب خلیج فارس با چند معدن حل و فصل

گزارش

چرا رئیس کل بانک مرکزی در دولت چهاردهم تغییر نکرد؟

مجدد عشقی در سازمان بورس شد

به گزارش تجارت‌نیوز، در میان این رفت‌وآمدها در دولت جدید، بسیاری منتظر انتخاب سکاندار جدید بانک مرکزی بودند؛ آن هم در شرایطی که به توجه به انتقادات همتی از سیاست‌های اقتصادی دولت سیزدهم، انتظار می‌رفت با انتخاب او به عنوان وزیر اقتصاد، محمدرضا فرزین دیگر جایی در ساختمان میرداماد نداشته باشد. با وجود این، از آنجا که تاکنون هیچ صحبتی از تغییر رئیس کل بانک مرکزی به میان نمانده.

فرزین در دی‌ماه ۱۴۰۱ و زمانی که بازار ارز ناپلاطم‌های بسیاری را طی می‌کرد، سکان ریاست بانک مرکزی را در دست گرفت و توانست در کوتاه‌مدت، ثبات نسبی را به بازار ارز بازگرداند. سیاست اصلی بانک مرکزی از زمان حضور فرزین، سیاست تثبیت اقتصادی با هدف بازگشت متغیرها و شاخص‌های کلان اقتصادی به سطوح میانگین بلندمدت بوده است. از آنجا که مهم‌ترین وظیفه بانک‌های مرکزی حفظ ارزش پول ملی است، این‌تا عملکرد بانک مرکزی در مهار تورم و سپس عوامل تشدید آن را بررسی می‌کنیم.

اگرچه فرزین حداقل از دیدگاه آمار‌ی توانسته اسب افسار گسیخته تورم را رام کند، اما نکته‌جالب توجه این‌که تورم در کتال ۳۰درصدی نیز همچنان تورم بالایی محسوبمی‌شود. حال باید دید فرزین در بانک مرکزی تاچه‌زمانی می‌تواند روند نزولی تورم را ادامه دهد؛ چرا که بی‌شک یکی از عوامل ماندگاری او در دولت جدید، موفقیت نسبی اش در مهار تورم بوده‌است

نوع ایرانی



از رقابت ژئو کونومیک منطقه‌ای که به عنوان «جنگ بنادر» در جریان است دست بالا را پیدا کند. از منظر عراقی‌ها پروژه بسزرگ بندر فاو و تکمیل زیرساخت‌های آن، یکی از ارکان اصلی توسعه اقتصادی این کشور در آینده محسوب می‌شود. عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

از رقابت ژئو کونومیک منطقه‌ای که به عنوان «جنگ بنادر» در جریان است دست بالا را پیدا

کند. از منظر عراقی‌ها پروژه بسزرگ بندر فاو و تکمیل زیرساخت‌های آن، یکی از ارکان اصلی توسعه اقتصادی این کشور در آینده محسوب می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد.

این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند.

سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

از رقابت ژئو کونومیک منطقه‌ای که به عنوان «جنگ بنادر» در جریان است دست بالا را پیدا کند. از منظر عراقی‌ها پروژه بسزرگ بندر فاو و تکمیل زیرساخت‌های آن، یکی از ارکان اصلی توسعه اقتصادی این کشور در آینده محسوب می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عراق در این منطقه در حال ساخت یک تونل زیر دریایی است که طولانی‌ترین تونل زیر آبی خاورمیانه خواهد بود و نزدیک به ۲.۵ (دو و نیم) کیلومتر طول دارد. این تونل بندر فاو را از زیر بندر خور الزبیر به منطقه ساحلی بصره وصل می‌کند. سپس از طریق جاده‌ای که به عنوان جاده توسعه با ترکیه معروف است، به آزادراه ارتباطات تجاری بین‌المللی متصل می‌شود.

عضوانجمن توسعه در یامحور: بندر فاو در یک زنجیره توزیع لجستیکی بین‌المللی کالایر را گرفته و علتش هم اینست که ایران نقش خود را اعدادر این میان نادیده می‌گیرد. بنادر ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارد و فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی هستند

هستند.

او با عنوان اینکه اصولاً نگرش مسئولان کلان ترابری و حمل‌ونقل ما بین‌المللی نیست و داخلی است، درباره عدم ایفای نقش بنادر ایران مانند فاو تأکید کرد که فاو در یک زنجیره توزیع لجستیکی بین‌المللی کالایر را گرفته و علتش هم اینست که ایران نقش خود را عمدا نادیده می‌گیرد.

این کارشناس حمل‌ونقل در یایی درباره این نادیده گرفتن عمدی نقش ایران، بیان کرد: علت اصلی اینکار تضاد منافع است یعنی به نظر می‌رسد کسانی که پاسخگو هستند منافع متضادی را پیروی می‌کنند. برخی از افراد به فکر درآمد سرانه ایرانیان نیستند در صورتی که باید در ایران تولید کار و اشتغال کنیم.

او با عنوان اینکه درآمد سرانه در نتیجه صادرات خدمات از تقا پیدا می‌کند، تصریح کرد: این کارها مورد نظر مسئولین ما نیست و چون تضاد منافع وجود دارد و اهداف دیگری را مدنظر دارند، به اولویت‌ها می‌گام می‌رسند این قسمت کاملاً از برنامه آنها حذف می‌شود.

است. یعنی اگر پیاده‌می‌خواستیم کالای را جابه‌جا

کنیم، سسر عتش از لو کوموتیو‌هایی که قطار های

باری ایران را جابه‌جامی‌کنند، بیشتر است.

این تحلیلگر با یادآوری اینکه متوسط سرعت حمل ریلی در دنیا بین ۱۱۰ تا ۱۵۰ کیلومتر در ساعت است، افزود: اتصال ریلی به تنهایی کافی نیست و کارایی و بهره‌برداری از ریل ملاک است. سرعت حمل‌ونقل ریلی ایران یک پنجم مقدار متداول بین‌المللی و منطقه‌ای است، بنابراین صاحب کالای ریلی وقتی با تأخیر مواجه می‌شود حتما مسیر خود را عوض می‌کند.

نگرش مسئولان کلان ترابری ما بین‌المللی نیست
ملک‌پور درباره تأثیر راه‌اندازی بندر فاو بر بنادر ایران اظهار کرد: بنادر ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌ر ضاملك پور در گفت‌وگوبا «توسعه ایرانی»، متوسط سرعت حمل ریلی در دنیا بین ۱۱۰ تا ۱۵۰ کیلومتر در ساعت است و در ایران ۳۰ کیلومتر به این ترتیب سرعت حمل‌ونقل ریلی ایران یک پنجم مقدار متداول بین‌المللی و منطقه‌ای است، بنابراین این صاحب کالای ریلی وقتی با تأخیر مواجه می‌شود حتما مسیر خود را عوض می‌کند

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

ملک‌پور در پاسخ به سئوال‌های خبرنگار «توسعه ایرانی» گفت: ما در ایران هیچ نقشی در ترازیت و ترانشیپ کالا ندارند. بندر جزر چاپهار که به دلیل سرمایه‌گذاری‌های افغانستان مقداری کالاهای غیر ایرانی هم ورود و خروج می‌شود، بنادر ایران فقط جوابگوی کالاهای مربوط به مصرف داخلی

خبر اقتصادی

بانامه همتی به وزیر:

وزارت اقتصاد آماده ارائه تضامین دولتی به بخش خصوصی شد

وزیر اقتصادی با ارسال نامه‌ای به محمدتاکبک، وزیر صمت، عباس علی آبادی، وزیر نیرو، محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت، فرزانه صادق مالواجرد، وزیر راه و شهرسازی و احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، آمادگی وزارت اقتصاد برای ارائه تضامین دولتی به طرح‌های اقتصادی بخش غیردولتی را اعلام کرد. به گزارش تسنیم، عبدالناصر همتی در این نامه تصریح کرد: «بهمنظور حمایت از فعالان بخش غیردولتی و تسهیل صدور ضمانت‌نامه برای آنان، دستور فرمایید ضمن انجام اقدامات لازم، پروژه‌های مورد نظر دارای توجیه‌فیه اقتصادی آن دستگاه‌به‌همراه مستندات مورد نیاز برای بررسی و تصویب در شورای ملی تأمین مالی به این‌وزار تحانه‌ا سال شود.»

دبیر اتحادیه مشاوران املاک:

تابستان امسال

مردم پول خرید مسکن نداشتند

دبیر اتحادیه مشاوران املاک تهران گفت: هر چند تابستان امسال قیمت‌ها به طور قابل توجهی بالا نرفت اما باید توجه داشت که در طی یک‌الی دو سال گذشته

قیمت مسکن به شدت افزایش پیدا کرد و مردم دیگر قدرت خرید ندارند. به گزارش ایلنا، سعید لطفی افزود: طبق آخرین گزارش بانک مرکزی متوسط قیمت هر متر مربع مسکن در تهران به ۸۷.۵ میلیون تومان رسیده است در حالی که این عدد تا هفتمین دوسال گذشته در کتال ۴۰ میلیون تومان بود. در شرایطی که در این مدت دستمزد و حقوق مردم افزایش قابل توجهی نداشته، طبیعی است که مردم نتوانند خانه خریداری کنند و تابستان امسال میزان معاملات به حداقل برسد.

یک نماینده مجلس:

مفسدان و رانت‌خواران مانع

خصوصی سازی خودروسازان هستند

نماینده تهران در مجلس گفت: سهم دولت در صنعت خودروسازی، حدود ۱۶ درصد است، اما به اندازه ۱۵۰ درصد در این صنعت دخالت و تعیین تکلیف می‌کنند. البته در همه بخش‌های صنعتی که دچار مشکل هستیم، مداخلات دولتی، مشهود است. به نوعی تصدی‌گری دولت در صنعت، همه را بیچاره کرده است. به گزارش اقتصاد ۲۴، مرضی محمودی تأکید کرد: به قدری موضوع صنعت و بازار خودرو برای توده‌های مردم مهم شده است که سیاست‌ها و رویکردهای دولتی، تبدیل به پاشنه آشیل آن‌ها شده است. متأسفانه باور به اینکه خودروسازی کشور باید در واقعیت به بخش خصوصی سپرده شود، نداریم. این کار نیاز به جرات دارد که دولت‌ها تاکنون نشان دادند، جرات لازم را ندارند. فکر می‌کنم اگر بنا باشد در صنعت خودروسازی، خصوصی‌سازی و مردم‌سازی اتفاق بیفتد و پای حساب و کتاب وسط بیاید، دست خیلی‌ها که به فساد آلوده است، رومی‌شود. از این رو عده‌ای که در این فساد و رانت‌ها دست دارند با تطمع و تهدید تلاش می‌کنند خصوصی‌سازی رخ ندهد.

یک مقام تجاری:

هدف تجارت ۳۰میلیارد دلاری

ایران و ترکیه متحقق نشد

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنعتگران و تجار ایرانی در ترکیه اعلام کرد که هدف گذاری ۳۰ میلیارد دلاری تجاری ایران و ترکیه هنوز متحقق نشده است. به

گزارش اقتصاد آنلاین، سعیدمحمدجان افزود: در سال ۲۰۲۲ با تغییر دولت در آمریکا و روی کار آمدن بایدن، حجم تجارت ایران و ترکیه بهبود پیدا کرد و به حدود ۱۴ میلیارد دلار رسید، اما در سال ۲۰۲۳، با تغییر بین‌دو کشور کاهش یافت و به ۷.۵ میلیارد دلار رسید. باین‌حال، ۶۲ درصد از این تجارت مربوط به صادرات ایران بود.

رئیس هیئت‌مدیره

انجمن صنعتگران و تجار ایرانی در ترکیه اعلام کرد که هدف گذاری ۳۰ میلیارد دلاری تجاری ایران و ترکیه هنوز متحقق نشده است. به

گزارش اقتصاد آنلاین، سعیدمحمدجان افزود: در سال ۲۰۲۲ با تغییر دولت در آمریکا و روی کار آمدن بایدن، حجم تجارت ایران و ترکیه بهبود پیدا کرد و به حدود ۱۴ میلیارد دلار رسید، اما در سال ۲۰۲۳، با تغییر بین‌دو کشور کاهش یافت و به ۷.۵ میلیارد دلار رسید. باین‌حال، ۶۲ درصد از این تجارت مربوط به صادرات ایران بود.

رئیس اتحادیه دام‌سبک عنوان کرد:

افزایش قیمت گوشت

در پی آبرابر شدن هزینه‌کاه

رئیس اتحادیه دام‌سبک با اشاره به وضعیت قیمت گوشت در بازار گفت: از ابتدای امسال با تصویب دولت تعرفه واردات گوشت قرمز و مرغ کاهش یافت و این موضوع تیر دیگری بر پیکر تحیف دامداران بود. پس نتیجه‌ی می‌گیریم که دولت باعث این وضع گرانی شده است. به گزارش اقتصاد ۲۴، افشین صدر مدرس درباره علل گرانی گوشت عنوان کرد: در سال گذشته هزینه‌های حمل و نقل، لاستیک و روغن موتور ۳۰ درصد افزایش یافت و این افزایش تعرفه‌ها قطعا بر قیمت تمام شده تولیدات دارد. همچنین سال گذشته کاه با قیمت ۷ هزار تومان در دسترس بود، اما قیمت تمام شده کاه در سال جاری به ۱۲ هزار تومان نیز می‌رسد. تمامی این موارد به معنی افزایش قیمت تمام‌شده تولیدکننده است.

وحید ماجد معاون وزیر اقتصاد شد

وزیر امور اقتصادی و

دارایی طی حکمی «وحید ماجد» را به عنوان سرپرست

معاونت سیاستگذاری اقتصادی و دارایی منصوب

کرد. به گزارش ایلنا، مراسم معارفه «ماجد» در محل دفتر کار

عبدالناصر همتی «و با حضور سرپرست مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی، سرپرست دفتر وزارتی و علی روحانی معاون سابق سیاستگذاری اقتصادی وزارت امور اقتصادی و دارایی برگزار شد.

وزیر راه:

اجازه تغییر کارنامه مدارس رانمی‌دهیم

یسناوشنوت: «فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، بر اولویت توسعه مدارس در شهرهای جدید تأکید کرد و گفت: باید از مدارس موجود در شهرها در برابر درخواست تغییر کاربری آن‌ها مراقبت کنیم.»