

درباره استفاده از کارت ملی برای سوخت گیری هنوز به جمع بندی نرسیده ایم



عضو هیات رئیسه کمیسیون تلفیق برنامه هفتم توسعه گفت: اگر رشد مصرف بنزین به همین شیوه کنونی ادامه داشته باشد غیر قابل کنترل شده و قطعا برای تامین نیاز حمل و نقل باید واردات داشته باشیم.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، رضانعلی سنگدوینی درباره روند رو به رشد مصرف بنزین در کشور به اینها اظهار داشت: در حال حاضر مصرف تمام حامل های انرژی از جمله برق، گاز و بخصوص بنزین بالاست و باید در این خصوص چاره اندیشی شود.

وی افزود: اکنون متوسط مصرف بنزین در کشور به بیش از ۱۱۰ میلیون لیتر در روز رسیده است و حتی در روزهایی از ایام نوروز به ۱۴۲ میلیون لیتر هم رسید که لازم باید برای کنترل این ارقام تدابیری اندیشیده شود.

عضو هیات رئیسه کمیسیون تلفیق بر نامه هفتم توسعه تاکید کرد: حتما باید در برنامه هفتم توسعه به دولت تکلیف شود که نسبت به بهینه سازی مصرف سوخت اقدام کرده و راهکارهای لازم را برای تیل به این مهم اتخاذ کند.وی گفت: اکنون سالانه ۱۰۰ میلیارد دلار در کشور انرژی مصرف می شود که در این بین مصرف متوسط بنزین که به ۱۱۰ میلیون لیتر رسیده رقم بسیار بالایی بوده و لازم است که به هر طریق ممکن این میزان مصرف متعادل شود.

سنگدوینی خاطر نشان کرد: یکی از مهمترین موضوعات در راستای بهینه سازی مصرف سوخت این است که به دولت تکلیف کنیم خودروهای گازسوز، هیبریدی و کم مصرف را تولید و وارد چرخه حمل و نقل کند چراکه هر قدر که مصرف سوخت را کاهش دهیم یک گام به اجرایی شدن صادرات و ارزآوری برای کشور نزدیکتر خواهیم شد. وی با تاکید بر اینکه کاهش مصرف بنزین صادرات این فسرآورده با ارزش را بیسمه خواهد کرد، یادآور شد: یکی از اقدامات مهم برای کاهش مصرف بنزین بکارگیری گاز مایع (ال پی جی) در خودرها است، ضمن اینکه این سوخت به لحاظ کیفیت نیز برای خودرو مناسب تر بوده و عمر موتور خودرو را بالا می برد.عضو کمیسیون انرژی مجلس گفت: در جلسه ای که با حضور اعضای کمیته انرژی برگزار شد بنا بر این شد که در برنامه ۵ ساله کمک کنیم که دولت به سمت اجرای بر نامه صرفه جویی در مصرف سوخت برود.



گروه تحلیل - ابرج گلشنی - جنگ، برهه خاصی بود که بر اساس آن، هر کشوری می تواند کارهای غیر عادی انجام دهد. همین

چندی پیش بود که مدو دوف به استفاده از بمب اتمی تهدید کرد و گفت: شکست برای روسیه معنا ندارد و اگر فشارهای اروپا و امریکا افزایش یابد و نیاز باشد، روسیه از بمب اتم استفاده خواهد کرد.

روزگاری بود که ایران ضعف نظامی داشت. نه از موشک های نقطه زن خبری بود و نه از پهبادهای متعددش، نیروی دریایی هم - برعکس امروز- چندان قابل اعتنا نبود و نیز، آگاهی مردم گستردگی امروز را نداشتست و اقتصاد جهانی هم به فشردگی و درهم تنیدگی امروز نبود.

مجموع نکاتی که بر شمردم، برخی سیاست مداران را به آن جا کشانده بود که در برابر فشارهای خارجی- به خصوص تهدید امریکا- تهدید به بستن تنگه هرمز می کردند. این قصه به دهه ۶۰ و او ان انقلاب اسلامی بر می گردد که در دوران جنگ هم ادامه یافت و حداقل تاثیر آن، تاثیر روانی بر مردم بود. تهدید به بستن تنگه هرمز، به مردم قسدرت و خودباوری می داد و از نقطه نظر داخلی، مصرف خوبی داشت.

استفاده از بمب اتم برای اوکراین، به معنای نابودی خود روسیه هم هست. کدام بمب اتم است که بتواند اگر این را نابود کند ولی به کشورهای همجوار، به خصوص خود روسیه آسیب نرساند؟ این است که می گوئیم: برخی شعارها جنبه سیاسی دارد. برای مثال، استفاده از بمب اتم علیه اوکراین، یک تهدید سیاسی است و در منطق نظامی جای نمی گیرد؛ مگر این که خطر نابودی روسیه در میان باشد. به قول ما ایرانی ها: دیگی که برای من نجوشد... این منظر هر کشوری است که خود را در معرض نابودی ببیند و آن گاه کاری کند که دیگ برای هیچکس نجوشد.

آسیبی که ما در بستن تنگه هرمز می بینیم، امریکان نمی بیند

شعار بستن تنگه هرمز هم از همین قاعده پیروی می کند. شعاری سیاسی است؛ نه عملی. اگر تنگه هرمز بسته شود، سم این بستن فقط به تن اروپا و امریکانی رود، بلکه تنگه هرمز مانند عقرب بر می گردد و خود ما

را هم می زند. آسیبی که ما در بستن تنگه هرمز می بینیم، امریکانی بیند؛ زیرا نیاز امریکا به تنگه هرمز کمتر از ۵ درصد و نیاز ما به تنگه هرمز بیش از ۹۵ درصد است! جواب ساده خواهد بود اگر بپرسیم: چه کسی بیشتر زیان می بیند. برای درک بیشتر موضوع، مطلبی بخوانیم از فرهیختگان:

آبراه های بین المللی شامل دریاچه ها رودخانه ها و تنگه های بین المللی است که میان دو یا چند کشور واقع شده است. تنگه های بین المللی از مهم ترین مصادیق و آبراه های بین المللی است که به طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها علاوه بر کشورهای ساحلی مورد استفاده قرار می گیرد. به طور کلی مساله آبراه های بین المللی حول دو محور:

۱- حاکمیت ملی دولت ساحلی
۲- حق تردد سایر کشورها از طریق کشتی استوار می باشد. بنابراین منافع ملی کشور ساحلی و منافع بین المللی به ویژه از لحاظ اقتصادی یعنی تجارت بین الملل و ارتباطات بین المللی از طریق رفت و آمد کشتی ها مدنظر است. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تنگه هایی که برای رفت و آمد دریایی بین المللی اهمیت دارند، مشمول مقررات حقوقی می شوند. طبق بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو مورخ ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت تنگه هایی که قسمت هایی از دریای آزاد را به قسمتی دیگر از دریای آزاد یا به دریای سرزمینی یک کشور بیگانه متصل می سازند در خدمت کشتیرانی بین المللی قرار دارند و تحت عنوان تنگه های بین المللی شناخته می شوند. با توجه به این تعریف، تنگه هرمز که دو دریای آزاد را به یکدیگر مرتبط و حمل و نقل دریایی بین المللی را در این منطقه میسر می سازد در گروه تنگه های بین المللی قرار می گیرد.

تنگه هرمز که آب های آزاد خلیج فارس را به دریای عمان مرتبط می کند و عرضش به ۲۱ تا ۵۲ مایل دریایی می رسد و تنها گذرگاهی است که به سوی اقیانوس هند ادامه دارد و حمل و نقل دریایی را در سطح بین المللی از طریق اقیانوس و دریای آزاد در این منطقه از جهان میسر می کند. بنابراین وضعیت حقوقی تنگه هرمز که از تنگه های بین المللی است متأثر از حقوق آبراه های بین المللی است.

یک تحلیل راهبردی از اقتصادسراسر آمد؛

بستن «تنگه هرمز» شعاری است یا عملی؟

آسیبی که ما در بستن تنگه هرمز می بینیم، امریکانمی بیند

قرار گرفتن هر نوع وسیله نظامی روی عرشه کشتی، طبق نظر دیوان بین المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو ۱۹۴۹ کشتی های جنگی و به تبع آن کشتی های بازرگانی می توانند در زمان صلح، بدون کسب اجازه قبلی از دولت های تنگه ای از تنگه های بین المللی مجاور آن دولت ها عبور کنند، به گونه ای که عبور آنها برای دولت های تنگه ای بی ضرر باشد. همچنین دولت های تنگه ای نمی توانند عبور بی ضرر از تنگه های بین المللی را در زمان صلح به حالت تعلیق در آورند.

در ماه ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای طبق چهار شرط دولت ساحلی می تواند عبور بی ضرر را تعلیق کند:

۱- تعلیق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی برای حفظ و حمایت از امنیت دولت ساحلی ضروری باشد
۲- تعلیق عبور بی ضرر در نواحی ویژه ای از دریای سرزمینی صورت گیرد و تمامی قسمت های آن را دربر نگیرد

۳- تعلیق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی به صورت موقت و برای مدت مشخصی باشد

۴- از پیش به اطلاع دولت های دیگر رسانده شود این حالت دور از ذهن است که ایران در تضاد با

منافع ملی خود و با استناد به حقوق بین الملل بتواند دست به اقدامات مقتضی در این راستا بزند. البته با توجه به اینکه در مسود تنگه هرمز در حالت عبور بی ضرر و عبور ترانزیت محل مناقشه است و ایران هنوز به کنوانسیون ۱۹۸۲ نپیوسته، بلکه فقط آن را اعضا کرده است. البته مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است، در حال حاضر مطابق با کنوانسیون ۱۹۵۸ یا ۱۹۸۲ با حقوق عرفی موجود نیست و از منظر حقوق بین الملل قابل پذیرش نخواهد بود. طبق ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین هر چند کشوری کنوانسیونی را تصویب رسمی نکرده اما نمی تواند با حقوق عرفی بین المللی را که از دیرباز مورد قبول تمامی دولت ها بوده است، رعایت نکند و فقط در زمان جنگ است که اگر یکی از دولت های همجوار تنگه در گیر جنگ با کشور ثالث باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی های تجاری را خواهد داشت.

کارشناسان نظامی معتقدند که گزینه مسدود کردن تنگه هرمز اگر چه می تواند یکی از تاکتیک های احتمالی جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با حمله احتمالی دولت های دیگر باشد اما به عنوان گزینه نخست نیست، زیرا کارشناسان امنیت ملی موسسه تحقیقاتی هرنیتیج بر این نظر هستند که ایران انبوهی از گزینه ها را در اختیار دارد و در عین حال می تواند عبور نفتکش ها را مختل کند و باعث ایجاد شوک در بازار نفت شود.

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	*
۱															
۲															
۳															
۴															
۵															
۶															
۷															
۸															
۹															
۱۰															
۱۱															
۱۲															
۱۳															
۱۴															
۱۵															
۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	*
۱	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۲	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۳	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۴	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۵	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۶	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۷	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۸	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۹	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۰	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۱	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۲	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۳	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۴	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا
۱۵	ب	ق	م	د	ت	ن	س	ز	د	د	ب	ا	ق	ب	ا

جدول شماره ۹۷

مشغول
۱۱- میمون آدم نما- زندانیان-
خوشمزه
۱۲- گنده- رتیل- غذای اصیل و
سنتی اصفهان
۱۳- کرانه آسمان- گودال-
انتخاب
۱۴- دارای تمایز- زبانه آتش-
کلاه پادشاه
۱۵- حافظه اصلی کامپیوتر-
شهری در استرالیا- مادر بزرگ

جدول ۶۸		
افقی:		
۱- روز نمایش سرسپردگی و بندگی به درگاه الهی است- شور و غوغا		
۲- تلخ- املا- فتوا خواستن		
۳- جنگ یزدگرد سوم و اعراب- خیز برداشتن- ماه		
۴- خبرگزاری دانشجویان- معنی و مفهوم- نام آذری		
۵- ناپایدار- واحد پول بین المللی- ضربه ای بر صورت		
۶- رودی در خوزستان- گشاینده- ضروری		
۷- سنگریزه- خبررساندن- پوشاکی زنانه		
۸- یک و دو- از رشته های ده گانه ورزش دو و میدانی- سرچشمه حیات		
۹- پناهگاه- چشمه ای در بهشت- حلق		
۱۰- ندادهنده- استخوان جلوی قفسه سینه- وسیله		
۱۱- احاطه شده- شیطان- ایربشم مصنوعی		
۱۲- حیوان وحشی- مشهور- شهر سوسیس		
۱۳- یک حرف و سه حرف- دانشمند- قراردادن		
۱۴- ویراستار- ممارست-		
نوعی زیبایی پنهان در برخی افراد		
۱۵- مدرک کارشناسی- روز عید سعید قربان		
عمودی:		
۱- گودی- پیشخدمت رستوران- بند چرمی		
۲- چین وچروک پوست- فرزند- از انواع مسابقه های تیمی سرعتی		
۳- قورباغه درختی- ستایش- همداسستان		
۴- ساکنان بهشت- انتها- خمیدگی کاغذ		
۵- سر کرده- دوا- بیماری چونندگان		
۶- ضربه ای در تنیس روی میز- زاده چهارپایان- ماه سوم میلادی		
۷- پیش درآمد اشغال- از الف تای- درخت خرما		
۸- راه روشن- سلسله ای از فرمانروایان ترک نژاد فارس- شیوه		
۹- زن گندمگون- در بنایی برای گرفتن درزه به کار می رود- ماه شاعرانه		
۱۰- سروش آسمانی- سخن بزرگان دین-		

۸۰%

در حال حاضر حدود هشتاد درصد مواد اولیه کارخانه های کنسرو تن ماهی در کشور از سواحل مکران تامین می شود.

۳۰/۰۰۰

بیش از ۳۰ هزار نفر به طور مستقیم یا ۲ هزار و ۵۰۰ شناور از طریق صید و صیادی ارتقا می کنند

۲/۵۰۰

چرخه ۱۲ روزه پرورش میگو بخاطر ویژگی های اقلیمی وآب و هوایی چابهار، در این منطقه به ۸۵ روز تقلیل می یابد؛ یعنی بهره وری بیشتر

۳۰

به طور میانگین در فاصله هر سی کیلومتر، بندر ماهیگیری با تجهیزات و امکانات لازم در چابهار و سواحل مکران وجود دارد

۱۲۰

مهمترین چالش های صیادان بلوچ

۸۵

تغییر روش صید

۱۲۰

شناورهای فرسوده

۸۵

صید سنتی

اقتصاد

اقتصاد

اقتصاد

اقتصاد