

گزارش

بحران قیمت و کیفیت در صنعت هوایی

عضو کمیسیون عمران و کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: اهمال مجلس، دست ایرانی‌ها را باز گذاشته است. الان ایرانی داریم که یک هواپیما دارد و آن هم به دلیل نقص فنی دائم مشکل دارد. هیچ‌کس به داد مردم نمی‌رسد. مجلس هم به داد مردم نرسیده است. انجمن صنفی که تشکیل داده‌اند افزایش قیمت می دهد و بعضی اوقات خودشان به صورت چارتزی خالی فروشی می کنند و نظارتی نیست. ما روی این قضیه گلابه مند هستیم و امیدواریم در کمیسیون اصل ۹۰ این موضوع را در دستور کار قرار دهیم.

افزایش چند میلیون تومانی قیمت بلیت هواپیما در فاصله چند روز، همراه با تأخیرهای مکرر و بی پاسخ ماندن گلابه مسافران، به یکی از جدی ترین چالش‌های حمل و نقل هوایی کشور تبدیل شده است. حبیب قاسمی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در گفت وگویی با انتقاد شدید از وضعیت فعلی، علت اصلی این بی نظمی را خلأ قانونی و واگذاری مسئولیت قیمت گذاری به انجمن صنفی ایرانی‌ها در برنامه هفتم توسعه می داند و تأکید می‌کند: «از زمانی که مجلس در برنامه هفتم توسعه، انجمن صنفی را مسئول قیمت گذاری کرد، ایرانی‌ها ميسوط ايلد شدند و هیچ توضیحی هم به مردم نمی دهند. این اشکال به مجلس وارد است که ساختار درستی را در نظر نگرفته است.»

قیمت‌گذاری دستوری

حبیب قاسمی در گفت و گو با ایلنا با اشاره به قانون قیمت‌گذاری بلیت هواپیما گفت: بر اساس قانون، قیمت‌گذاری بلیت هواپیماها ممنوع شده و یک انجمن صنفی در این رابطه تصمیم می‌گیرد. هر از گاهی که اراده می‌کنند و محدودیت‌هایی در سایر موارد پیش می‌آید، سوء بهره‌برداری می‌کنند. همان طور که می‌دانید قیمت بلیت ممکن است در یک بازه ده روزه ده میلیون تومان افزایش پیدا کند.

رشد قارچ گونه ایرانی‌ها

عضو کمیسیون عمران مجلس با انتقاد از رشد قارچ‌گونه ایرانی‌هایی که گاهی بیش از دو هواپیما دارند و یا حتی یک هواپیما دارند، تصریح می‌کند: طبیعی است برخی از این هواپیما که عمر مفیدشان تمام شده، دچار نقص فنی شوند و آنچه اینجا غذا و نادیده گرفته می‌شود، مردم هستند. ایرانی‌ها با عمر بالای بیست سال، درصد ریسک فنی بالایی دارد و پیوسته دچار نقص فنی می‌شود که جامعه هدفش را با تأخیر در پرواز، مواجه می‌کند و حق مردم ضایع می‌شود و هیچ‌گونه پاسخگویی به مردم ندارند.

نماینده مردم شهرضا و دهاقان در مجلس دوازدهم با اشاره به بی‌بیداری در قیمت‌گذاری اظهار داشت: ایرانی‌ها با یک هواپیمای قدیمی که عمر مفیدش تمام شده، همان قیمتی را می‌گیرند که یک ایرانی تازه نفس. گران فروشی و افزایش قیمت‌ها یعنی جداس‌ت، ولی هیچ‌گونه احترام برای مسافران قائلم نمی‌شوند.

۳۷ ایرانی

قاسمی با مقایسه وضعیت ایران با کشورهای اروپایی تصریح کرد: باید این واقعیت را بپذیریم که گاهی اوقات کشور ما به اندازه چند کشور اروپایی ایرانی‌ها دارد، یعنی خطوط هوایی و شرکت‌های هواپیمایی دارد، ولی نقش آن‌ها در جابه جایی مسافران بین یک تا سه درصد در بعد جاده‌ای و ریلی است که هشتاد درصد آن‌ها هم دولتی‌ها هستند. یعنی ما با ۳۷ ایرانی، یک تا سه درصد سهم جابه جایی مسافر را داریم.

این عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت ساماندهی این وضعیت افزود: ما باید ۳ یا ۴ ایرانی توانمند که هواپیماهای به روز دارند داشته باشیم که هم شأن مسافر رعایت شود و هم پاسخگویی داشته باشند. الان ایرانی داریم که یک هواپیما دارد و آن هم به دلیل نقص فنی دائم مشکل دارد. هیچ‌کس به داد مردم نمی‌رسد. مجلس هم به داد مردم نرسیده است. انجمن صنفی که تشکیل داده‌اند افزایش قیمت می‌دهد و بعضی اوقات خودشان به صورت چارتزی خالی فروشی می‌کنند و نظارتی نیست. ما روی این قضیه گلابه مند هستیم و امیدواریم در کمیسیون اصل ۹۰ این موضوع را در دستور کار قرار دهیم.

اصلاح قانون برنامه هفتم

قاسمی در پاسخ به این پرسش که چرا مجلس قانون برنامه را اصلاح نمی‌کند، تصریح کرد: امسال بنا به توصیه رهبر، قرار شد بازنگری در قانون برنامه هفتم داشته باشیم و الان دولت در حال پیشنهاد دادن برای اصلاح کردن برنامه هفتم است. مجلس انتظار دارد این اصلاحات از سوی دولت که مجری کار است انجام بشود و می‌دانیم که در حال تهیه پیش نویسی هستند. ما با اصلاح قانون برنامه در بحث قیمت‌گذاری می‌توانیم دامنه تعریف کنیم. مثلاً قیمت لیبط هواپیمایی با عمر بیست ساله، نباید با هواپیمایی که عمر پنج ساله دارد یکی باشد. این موضوع را با کمیسیون عمران و مرکز پژوهش‌های مجلس – که مطالعه تطبیقی انجام می دهند – مطرح کرده ایم تا اجازه ندهیم دینفعان ه‌گراه دلشان خواست قیمت‌ها را افزایش دهند بدون آن‌که کیفیت و کمیت را افزایش دهند.

دستگاه‌های نظارتی

عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس درباره غفلت نهاد‌های نظارتی نیز چنین گفت: متأسفانه دستگاه‌های نظارتی ما اتفاق محور شده‌اند. مثلاً اتفاقی که در شکستگی لوله در یک خیابان پیش می‌آید و بعد همه دستگاه‌ها تمرکز پیدا می‌کنند که آن را درست کنند. دستگاه‌های نظارتی هم همین‌طورند یعنی تا حادثه‌ای رخ ندهد ورود نمی‌کنند، در حالی که وظیفه ذاتی آنها این است که در برخی دستگاه‌ها مستقر شوند. موضوع دیگر این است؛ سامانه‌هایی که مردم باید شکایت بکنند خیلی دور از دسترس است. یعنی آن‌قدر مرحله در مرحله و پنجره در پنجره دارد که اگر کسی سواد یارانه کامل هم داشته باشد حوصله‌ان را ندارد.

کنترل قیمت سوخت

قاسمی با یادآوری اقدام مجلس در بودجه سال گذشته تصریح کرد: ما سال گذشته در بودجه، قیمت سوخت هواپیما را کنترل کردیم تا تأثیر منفی بر قیمت خدمات ارائه شده توسط ایرانی‌ها به مردم نگذارد. پیش بینی دولت از ۳۰ به ۶۰۰ بود ولی ما اجازه ندادیم و قرار شد قیمت سال گذشته باشد که شاهد افزایش قیمت ناشی از افزایش قیمت سوخت ایرانی‌ها نباشیم. این کنترل را مجلس انجام داد و در بودجه نهایی شد، ولی باز هم شاهد افزایش قیمت در نرخ لیبط‌ها هستیم. این موضوع رانه فقط در کمیسیون عمران که در کمیسیون اصل ۹۰ نیز پیگیری می‌کنیم.

آرمان ملی – صدیقۀ بهزادپور: گرانی‌ها در همه ابعاد از حقوق و درآمد جلوزده و هر روز از سوی برخی کارشناسان و تحلیلگران هشدار داده می‌شود که اگر اقتصاد با همین سبک و سیاق پیش برود، راه چندان‌ی تا ابرتورم باقی نخواهد ماند. در این میان، عدم تحقق مطالبات بازنشستگان و اعتراضات مستمری آنان نسبت به حقوق و مزایایی که با تورم فزاینده تناسب ندارد، مشکلات دولت در تأمین منابع مالی برای پرداخت حقوق و مزایا و مشکلات ماندگار صندوق‌های بازنشستگی و تأمین اجتماعی و... نگرانی‌های گسترده‌ای را موجب شده است. بازنشستگانی که پس از سال‌ها اشتغال و پرداخت حق بیمه، انتظار دارند از حداقل امنیت اقتصادی برخوردار باشند، اکنون با کاهش قدرت خرید، تأخیر در دریافت مطالبات و ابهام در زمان اجرای وعده‌های حمایتی مواجه‌اند. هم‌زمان، فشارهای مالی دولت و ناترازی صندوق‌ها، امکان پاسخگویی سریع به این مطالبات را محدود کرده است.

بحران کهنه صندوق‌ها

حمید حاج اسماعیلی، تحلیلگر بازار کار، در گفت‌وگو با «آرمان ملی» در این باره گفت: بحران صندوق‌های بازنشستگی در کشور موضوع جدیدی نیست و طی دو دهه گذشته، یک ابربحران در ساختار بازنشستگی شکل گرفته است. آغاز این بحران را می‌توان در صندوق فولاد مشاهده کرد؛ بحرانی که پس از آن به صندوق‌های دولتی و کشوری گسترش یافت و امروز سازمان تأمین اجتماعی را نیز درگیر کرده است. او با بیان اینکه هنوز مشخص نیست این وضعیت تا چه زمانی ادامه خواهد داشت و در نهایت به چه سرانجامی می‌رسد، افزود: سازمان تأمین اجتماعی به دلیل نقش مهمی که در امنیت عمومی و امنیت ملی دارد و همچنین تعهدات سنگین دولت در قبال آن، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از این رو، انتظار می‌رود دولت با تدوین و اجرای یک برنامه جامع و راهبردی، از فروپاشی و ورشکستگی این سازمان جلوگیری کند.

در انتظار تصمیمات جدید

حاج اسماعیلی با تأکید بر ضرورت تغییرات ساختاری در صندوق‌های بازنشستگی ادامه داد: اصلاحات و دگرگونی‌های اساسی در این حوزه اجتناب‌ناپذیر است. بخشی از این مسیر هم‌زمان با تدوین و آغاز برنامه هفتم توسعه کلید خورد، اما شرایط خاص کشور و تنش‌های منطقه‌ای باعث شد اجرای برخی اصلاحات با کندی همراه شود و تعدادی از تصمیمات تا زمان بازگشت ثبات به وضعیت کشور به تعویق بیفتند. او ادامه داد: آنچه در شرایط کنونی اهمیت دارد، آماده شدن برای تصمیمات جدی در ساختار صندوق‌هاست، چراکه مشکلات موجود با اقدامات مقطعی و کوتاه‌مدت برطرف نخواهد شد و در آینده نزدیک باید انتظار تغییرات اساسی در بدنه صندوق‌های بازنشستگی را داشت.

کسری منابع

حاج اسماعیلی در باره وضعیت دستمزد کارگران و مستمری بازنشستگان گفت: دولت به دلیل مواجهه با کسری بودجه و مشکلات مالی، تمایل دارد دزم را برای برگزاری جلسات بررسی مجدد دستمزد کارگران نشان نمی‌دهد. از سوی دیگر، سازمان تأمین اجتماعی نیز به دلیل محدودیت‌های مالی، تاکنون نتوانسته است در زمینه هسان‌سازی و افزایش واقعی حقوق بازنشستگان اقدامات مؤثری انجام دهد. او با اشاره به اینکه با وجود پایان نیمه نخست سال، بخش مهمی از معوقات و مطالبات بازنشستگان همچنان تعیین تکلیف نشده است، افزود: در بخش خصوصی نیز رکود حاکم بر بازار و کاهش ظرفیت تولید، توان را فرمایان برای حمایت از نیروی کار را کاهش داده است. در چنین شرایطی، دریافتی فعلی کارگران به سختی می‌تواند حتی یک سوم هزینه‌های

«آرمان ملی» از بحران تأمین منابع پرداختی‌ها گزارش می‌دهد

معیشت دشوار بازنشستگان در سایه تأخیر مطالبات



زمان‌بندی اداری است و آثار آن مستقیماً در قدرت خرید و برنامه اقتصادی خانواده‌ها نمایان می‌شود.

دیدار با رئیس‌جمهور

گزارش‌ها حاکی از این است که موضوع بهبود وضعیت معیشتی بازنشستگان در دیدار مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور، به‌نامایندگان این گروه مورد بررسی قرار گرفته است و در این میان احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، نیز از برنامه‌ریزی برای اجرای طرح‌های جدید در راستای ارتقای رفاه این گروه خبر داده است. اما این اظهارات در شرایطی مطرح شده که بازنشستگان همچنان با مطالبات پرداخت‌نشده و کاهش قدرت خرید مواجه‌اند و میان وعده‌های حمایتی و آثار ملموس آن در زندگی روزمره، فاصله وجود دارد. در این بین سرپرست سازمان تأمین اجتماعی از برنامه پرداخت معوقات اریدهشت‌ماه در ماه‌های مهر و آبان خبر داده است. اعلام‌زمان‌بندی پرداخت می‌تواند بخشی از ابهام موجود درباره مطالبات بازنشستگان را کاهش دهد، اما اصل مسئله همچنان پابرجاست، چرا که دریافت دیرهنگام مطالبات، در اقتصادی که قیمت‌ها به‌طور مداوم افزایش می‌یابد، لزوماً به معنای جبران کامل نیازهای مالی خانوار نیست.

در تندباد تورم

کارشناس معتقدند؛ یکی از ابعاد مهم بحران معیشتی بازنشستگان، تأثیر مستقیم تأخیر بر ارزش واقعی دریافتی‌هاست. مستمری و مطالبات بازنشسته، در زمان مشخصی برای تأمین هزینه‌های زندگی در نظر گرفته شده است، وقتی پرداخت آن چند ماه به تعویق می‌افتد، فرد ناچار است در این فاصله، هزینه‌های خود را با درآمد محدودتر مدیریت کند یا برای تأمین نیازهای ضروری، به پس‌انداز، قرض یا حذف برخی مخارج متوسل شود. در حقیقت معوقه فوردرین‌ماه که در شه‌ریور پرداخت شده، فقط مبلغی مربوط به ماه‌های گذشته نیست، بلکه درآمدی است که در شرایط متفاوت اقتصادی در دست خانوار می‌رسد. اگر قیمت دارو، مواد غذایی، اجاره مسکن و سایر هزینه‌های ضروری در این فاصله افزایش یافته‌اند، مبلغ دریافتی دیگر همان توان تأمین نیازهایی را ندارد که در زمان مقرر برای آن در نظر گرفته شده بود. هرچند میزان کاهش قدرت خرید به نرخ تورم، نوع هزینه‌ها و وضعیت اقتصادی هر خانوار بستگی دارد و نمی‌توان بدون محاسبه دقیق، میزان مشخصی از افت ارزش واقعی معوقات را تعیین کرد. با این حال، اصل اقتصادی روشن است و آن اینکه؛ درآمد ثابت پرداخت‌شده با تأخیر، در دوره افزایش قیمت‌ها، توان خرید متفاوتی نسبت به زمان سررسید خود خواهد داشت.

۶۰ درصد بنزین کشور در باک خودروهای فرسوده!

پلاستیک به چرخه تولید صنایع، به‌ویژه صنایع فولادی اصفهان شده که ارزش اقتصادی این با زیافت و صرفه جویی بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان (۲۰ همت) برآورد می‌شود. بنابراین در مجموع، نوسازی ه‌د فمند پنج میلیون دستگاه می‌تواند سالانه حدود ۳۰۳ میلیارد لیتر بنزین صرفه جویی ایجاد کند. از همین رو سیاست اسقاط و جایگزینی با خودروهای کم‌مصرف و استاندارد، یک اقدام صرفاً خودرویی نیست؛ بلکه باید یکی از سریع‌ترین راهکارها برای کاهش مصرف بنزین، مهار ناترازی سوخت و حرکت به سمت بهره‌وری انرژی محسوب می‌شود. بنابراین از منظر سیاست‌گذاری، این ارقام یک پیام روشن دارد؛ یعنی نوسازی ناوگان فرسوده فقط یک اقدام حمل‌ونقلی نیست، بلکه باید یک پروژه ملی مدیریت انرژی باشد که هم‌زمان چند خ‌رجی راهبردی یعنی کاهش مصرف و مهار ناترازی بنزین، کاهش هزینه‌های تأمین سوخت، کاهش آلایندهی و بهبود کیفیت هوا و ارتقای ایمنی، دارد.

به بیان دیگر، وقتی بخش بزرگی از مصرف کشور در خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده متمرکز شده، همکاری با سن پترزبورگ برای تسهیل اسقاط، تأمین مالی و تسریع جایگزینی با ناوگان نو می‌تواند سریع‌تر از بسیاری از راه‌حل‌های دیگر، اثری ملموس بر ناترازی در مصرف بنزین برجای بگذارد.

معادل هفت دستگاه خودرو است. اخیراً محمدصادق حاتمی – مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودرو – گفته بود حدود یک میلیون و ۹۰۰ هزار خودروی سواری فرسوده، نزدیک به ۷۰۰ هزار وات فرسوده و ۱۶ هزار دستگاه کامیون کشنده با سن بالای ۵۰ سال در کشور وجود دارند که در اولویت نوسازی هستند و در بخش موتورسیکلت نیز بین ۵ تا ۸ میلیون دستگاه فرسوده در حال تردد برآورد می‌شود.

حاتمی همچنین مصرف سوخت حدود ۱۵ میلیون وسیله فرسوده را معادل ۱.۵ برابر ناترازی روانه بنزین کشور دانست و گفت: اگر تنها یک میلیون خودروی سواری فرسوده نوسازی و جایگزین شود، سالانه حدود ۱.۲ میلیارد لیتر کاهش مصرف و اگر ۳ میلیون موتورسیکلت فرسوده نیز از رده خارج و با نمونه‌های نو (به‌ویژه کم‌مصرف یا برقی) جایگزین شوند، حدود ۲.۱ میلیارد لیتر صرفه جویی به‌دست می‌آید.

به گفته وی در طول ۲۰ سال گذشته مجموعاً دو میلیون و ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده و تنها در دوره سه‌ساله اخیر، ۶۸۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده و ۵۵ درصد کل عملکرد ۲۰ سال گذشته کشور است، صورت گرفته و این حجم از اسقاط موجب صرفه جویی نزدیک به دو میلیارد لیتر سوخت در کشور و بازگشت ۴۴۰ هزار تن مواد اولیه شامل مس، آلومینیوم، فولاد، لاستیک و

همچون کیفیت سوخت و پرمصرف بودن میزان سوخت موتور خودروهای ایرانی مزید بر علت است با این حال، خودروهای فرسوده عملاً کانون انرژی در شبکه حمل‌ونقلی محسوب می‌شوند. براساس داده‌ها و آمارهای موجود، نزدیک به حدود ۱۴ میلیون دستگاه خودروی سواری و موتورسیکلت فرسوده در کشور، به‌ویژه در بخش خودرو سواری براساس داده‌های موجود بیش از دو میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه با پیمایش سالانه ۱۰۰ هزار کیلومتری به‌طور متوسط به‌ازای هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۶ لیتر بنزین مصرف می‌کنند که در مجموع سالانه حدود ۸.۳ میلیارد مصرف لیتر بنزین را شامل می‌شود.

طبق آمارها، کل مصرف بنزین کشور بر بوده‌به و زنجیره تأمین سوخت، ا‌تار مستقیم خود را در افزایش آلودگی هوا و فرسایش زیرساخت‌های شهری نشان داده است. از سوی دیگر، هر چه سن خودرو و وسیله نقلیه بالاتر می‌رود، مصرف سوخت در شرایط واقعی تردد شهری و بین شهری افزایش و هزینه این اتلاف، هم به خانوارها و هم به اقتصاد ملی تحمیل می‌شود.

اما سهم قابل توجهی از مصرف بالا نه صرفاً مربوط به افزایش سفرها، بلکه به کیفیت پایین ناوگان در حال تردد بازمی‌گردد؛ ناوگانی که بخش مهمی از آن را خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده تشکیل می‌دهند و به دلیل افت رانندمان فنی، استهلاک قطعات، تنظیم نبودن موتور و نبود فناوری‌های کنترل مصرف، به‌طور معناداری بیشتر از خودروهای نو سوخت مصرف می‌کنند و این در حالی است که در کنار موارد مطرح شده مسائلی

اخبار

افزایش تولید گازوئیل

وزیر نفت با اشاره به افزایش تولید گازوئیل در کشور از تغییر تراز تولید این فراورده اهربدی خبر داد و آن را حاصل بهینه‌سازی فرآیندهای پالایشی و افزایش ظرفیت خوراک پالایشگاه‌ها دانست.

محسن پاک‌نژاد با اشاره به تحولات اخیر در سبد تولیدات پالایشگاهی کشور، اظهار کرد: طی یک سال اخیر، شاهد افزایش قابل‌ملاحظه‌ای در تولید گازوئیل بوده‌ایم؛ به‌طوری‌که از اواسط سال گذشته تاکنون، دیگر نیازی به واردات این فراورده نداشته‌ایم. وی، دو عامل کلیدی را در این تغییر وضعیت اثرگذار دانست و یادآور شد: از سویی افزایش خوراک نفت خام، با تزریق حجم بیشتری از نفت خام به واحدهای پالایشی ظرفیت‌های بلااستفاده باکم‌کارکرد را فعال کرده است و از سوی دیگر اصلاحات فرآیندی موجب تغییر سازوکارها و اصلاحات فنی در واحدهای پالایشگاهی شده و در نهایت بهبود راندمان و افزایش تولید سوخت مایع شده است. پاک‌نژاد در خصوص تداوم روند خودکفایی و افزایش ظرفیت تولید سوخت کشور گفت: پیش‌بینی می‌کنیم با بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره مهر خلیج فارس تا پایان سال جاری، جهش دیگری در تولید بنزین، گازوئیل و سایر سوخت‌های ضروری کشور رقم بخورد که قطعاً کمک مؤثری به تأمین پایدار انرژی خواهد کرد.

مالیات هر نخ سیگار

سازمان امور مالیاتی نرخ مالیات محصولات دخانی را بر اساس جزء ۱ بند «ح» ماده ۷۳ قانون برنامه هفتم ایلغ کرد. براساس بخشنامه سازمان امور مالیاتی کشور، نرخ مالیات سیگار و تنباکو در سال ۱۴۰۵ تعیین و ابلاغ شده است. بر این اساس، مالیات هر نخ سیگار تولید داخل با نشان ایران ۷۲۵ ریال و هر نخ سیگار تولید داخل با نشان بین‌المللی یک هزار و ۷۵۰ ریال تعیین شده است.

همچنین مالیات هر نخ سیگار وارداتی با هر نشان ۲۰ هزار ریال اعلام شده است. در بخش تنباکو نیز مالیات هر بسته ۵۰ گرمی تنباکو تولید داخل ۳۲۰ هزار ریال و هر بسته ۵۰ گرمی تنباکو ی وارداتی آماده مصرف ۹۲۷ هزار و ۵۰۰ ریال تعیین شده است. بر اساس این بخشنامه، ۱۰۰ درصد درآمدهای حاصل از مالیات محصولات دخانی برای کاهش مصرف دخانیات، پیشگیری و درمان بیماری‌های ناشی از مصرف دخانیات اختصاص خواهد یافت. همچنین بخشی از این منابع برای توسعه اماکن ورزشی با اولویت مناطق کم‌برخوردار و توسعه اماکن ورزشی در مدارس هزینه خواهد شد.

صادرات میگو به روسیه

استاندار بوشهر با تأکید بر ظرفیت استان در تولید و پوروش میگو گفت: بوشهر آماده است با همکاری طرف روس، صادرات مستقیم و پایدار میگو پوروشی به سن پترزبورگ و دیگر بازارهای روسیه را توسعه دهد.

ارسال رازع در دیدار با الکساندر بگ洛夫، استاندار سن پترزبورگ، با قدردانی از میزبانی گرم و میهمانه طرف روس، ابراز امیدواری کرد این دیدار، سرآغاز مرحله‌ای جدید در گسترش روابط و همکاری‌های میان بوشهر و سن پترزبورگ باشد.

وی با اشاره به اشتراکات دو منطقه در حوزه اقتصاد دریا محور اظهار کرد: بوشهر و سن پترزبورگ با وجود تفاوت‌های جغرافیایی و اقلیمی، هر دو پیوند عمیقی با دریا دارند و از ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه‌های بندری، صنعتی و تجاری برخوردارند. استاندار بوشهر افزود: بوشهر با دسترسی به خلیج فارس، برخورداری از بنادر متعدد، ظرفیت‌های صنعتی و تجاری و منابع عظیم انرژی، یکی از مناطق مهم اقتصادی ایران است و سن پترزبورگ نیز به‌عنوان یکی از مراکز مهم بندری، صنعتی، علمی و فرهنگی روسیه، جایگاه ویژه‌ای در اقتصاد و تجارت این کشور دارد.

رازع، بندر و حمل‌ونقل دریایی، تجارت، لجستیک، صنایع دریایی، انرژی، گردشگری و همکاری‌های علمی و فناوری را از زمینه‌های قابل توسعه میان دو طرف دانست و گفت: در حوزه دانشگاهی نیز ظرفیت مناسبی برای همکاری میان دانشگاه خلیج فارس و دانشگاه علوم پزشکی بوشهر با دانشگاه‌های سن پترزبورگ وجود دارد.

وی همچنین بر آمادگی بوشهر برای تسهیل حضور شرکت‌های روسی در پروژه‌های اقتصاد و سرمایه‌گذاری استان تأکید کرد و گفت: ظرفیت بخش خصوصی دو مشترک، انتقال فناوری و توسعه تجارت مورد استفاده قرار گیرد. استاندار بوشهر، توسعه صادرات محصولات کشاورزی و آبزیان، به‌ویژه میگوی پرورشی، را یکی از محورهای مهم همکاری با سن پترزبورگ عنوان کرد و افزود: بوشهر با برخورداری از سواحل طولانی خلیج فارس، ظرفیت قابل توجهی در ابزی پروری و تولید میگو دارد و بخش مهمی از تولید میگوی کشور در این استان انجام می‌شود.