

۳.۳ همت یارانه دارو به

حساب سازمان‌های بیمه‌گر پایه درمان واریز شد

سازمان هدمفندسازی یارانه‌ها اعلام کرد: ۳ هزار و ۲۹۴ میلیارد تومان به سازمان‌های بیمه‌گر پایه درمان کشور از محل اعتبارات مربوط به یارانه دارو، شیرخشک و ملزومات مصرفی پزشکی پرداخت شد.

در این مرحله به سازمان تامین اجتماعی ۲ هزار ۳۶۴ هزار میلیارد تومان، سازمان بیمه سلامت ایران ۷۱۷ میلیارد تومان و سازمان خدمات درمانی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران ۲۱۲ میلیارد تومان پرداخت شد.

با این اقدام، تمام اسناد وصولی از سازمان‌های بیمه‌گر پایه درمان در این حوزه در سال جاری به‌طور کامل تسویه شده است. با احتساب پرداخت‌های قبلی، مجموع واریزی سازمان هدمفندسازی یارانه‌ها از این محل تاکنون به ۳۵ هزار و ۸۰۷ میلیارد تومان رسیده است.

این اقدام با هدف پشتیبانی از زنجیره تأمین دارو، شیرخشک و ملزومات مصرفی پزشکی، کاهش فشار هزینه‌ای بر بیمه‌شدگان و استمرار اجرای طرح دارویار صورت گرفته است.

بررسی راهکارهای حل مشکلات پروژه‌های وزارت راه و شهرسازی

نشست مشترک وزیر راه و شهرسازی و وزیر امور اقتصادی و دارایی، به میزبانی سیدعلی مدنی زاده برگزار شد.



در این نشست که با همراهی معاونان دو وزارتخانه تشکیل شد، طرفین پیرامون موضوعات مشترک و بررسی راهکارهای حل مشکلات پروژه های مرتبط با پروژه های ملی و توسعه ای وزارت راه و شهرسازی بحث و گفتگو کردند.

نهضت ملی مسکن، موارد مربوط به تأمین مالی و مسایل گمرکی، توسعه صنایع حمل و نقل و زیربنایی در کنار نظام مالیاتی از جمله رئوس مهم این نشست بود.

مقرر شد نمایندگان از طرف هر دو وزارتخانه موضوعات در دنیال کنند.

احیای راه‌آهن قفقاز از مسیر جلفا، کریدور شمال – جنوب را تکمیل و تهدید زنگرور را خنثی کرده و ایران را به کریدور میانی و شرق – غرب متصل می‌کند.

احیای راه‌آهن قفقاز، تکمیل‌کننده کریدور شمال جنوب از مسیر جلفا خواهد بود؛ مسیری که علاوه بر کاهش هزینه و زمان جابه‌جایی، همزمان تهدید کریدور جعلی زنگرور علیه ایران را خنثی کرده و کشور را به کریدور میانی متصل می‌سازد و جایگاه کریدور شرق غرب را تقویت می‌کند.

راه‌آهن تبریز جلفا که به‌عنوان قدیمی‌ترین خط‌آهن کشور شناخته می‌شود، تا پیش از جنگ قره‌باغ ایران را به شبکه ریلی قفقاز، روسیه و اروپا متصل می‌کرد. با آغاز جنگ اول قره‌باغ (۱۹۸۸ تا ۱۹۹۴) میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان، این مسیر دچار آسیب جدی شد. پس از پایان جنگ نیز بخش‌هایی از ریل‌های اتصال‌دهنده دو کشور جمع‌آوری یا بلااستفاده شدند و در نتیجه، ارتباط ریلی ایران با قفقاز، روسیه و اروپا از این مسیر به‌طور کامل قطع شد.

ارمنستان خط ریلی جنوبی خود

را که نخجوان را به جمهوری آذربایجان متصل می‌کرد و در جریان جنگ قره‌باغ آسیب دیده بود، به‌طور کامل برجید. در ادامه این مسیر، خط ریلی متعلق به جمهوری آذربایجان تا شهر «هوردایز» نیز به مرور زمان فرسوده و غیرقابل استفاده شد؛ مسیری که ایران را به باکو و سپس به روسیه متصل می‌کرد.

ارتباط ریلی غربی نخجوان با ارمنستان نیز در پی جنگ از کار افتاد و تخریب شد؛ مسیری که پیش‌تر ایران را به ایروان، پایتخت ارمنستان، و از آنجا به گرجستان متصل می‌کرد. همچنین از ایروان خط ریلی دیگری به جمهوری آذربایجان امتداد داشت که بخش عمده‌ای از ریل‌های آن جمع‌آوری شده است. از سوی دیگر، اتصال ریلی ارمنستان به راه‌آهن ترکیه نیز به دلیل حمایت آنکارا از باکو در جریان جنگ قره‌باغ، از سوی دولت ترکیه مسدود شد.

پس از تسلط کامل جمهوری آذربایجان بر منطقه قره‌باغ در سال ۲۰۲۳، این کشور کوشید با اشغال منطقه «سیونیک» در جنوب ارمنستان، کریدور موسوم به زنگرور را ایجاد کند تا از این طریق پیوند مستقیمی با نخجوان و متعاقباً با ترکیه برقرار سازد. این طرح که از سوی ایران تهدیدی امنیتی تلقی می‌شد، با مخالفت جدی کشور مواحه و متوقف شد.

با این حال، باکو و آنکارا برای پیشبرد این پروژه به ایالات متحده آمریکا متوسل شدند. در تاریخ مفدهم مرداد ۱۴۰۴، روسای جمهور

اقتصاد کلان

راه‌آهن قفقاز؛ برگ برنده ایران برای خنثی‌سازی تهدید کریدور زنگرور

آمریکا، ارمنستان و جمهوری آذربایجان در کاخ شمال – جنوب را تکمیل و تهدید زنگرور را خنثی کرده و ایران را به کریدور میانی و شرق – غرب متصل می‌کند.



راه‌آهن تبریز جلفا که به‌عنوان قدیمی‌ترین خط‌آهن کشور شناخته می‌شود، تا پیش از جنگ قره‌باغ ایران را به شبکه ریلی قفقاز، روسیه و اروپا متصل می‌کرد. با آغاز جنگ اول قره‌باغ (۱۹۸۸ تا ۱۹۹۴) میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان، این مسیر دچار آسیب جدی شد. پس از پایان جنگ نیز بخش‌هایی از ریل‌های اتصال‌دهنده دو کشور جمع‌آوری یا بلااستفاده شدند و در نتیجه، ارتباط ریلی ایران با قفقاز، روسیه و اروپا از این مسیر به‌طور کامل قطع شد.

ارمنستان خط ریلی جنوبی خود

را که نخجوان را به جمهوری آذربایجان متصل می‌کرد و در جریان جنگ قره‌باغ آسیب دیده بود، به‌طور کامل برجید. در ادامه این مسیر، خط ریلی متعلق به جمهوری آذربایجان تا شهر «هوردایز» نیز به مرور زمان فرسوده و غیرقابل استفاده شد؛ مسیری که ایران را به باکو و سپس به روسیه متصل می‌کرد.

ارتباط ریلی غربی نخجوان با ارمنستان نیز در پی جنگ از کار افتاد و تخریب شد؛ مسیری که پیش‌تر ایران را به ایروان، پایتخت ارمنستان، و از آنجا به گرجستان متصل می‌کرد. همچنین از ایروان خط ریلی دیگری به جمهوری آذربایجان امتداد داشت که بخش عمده‌ای از ریل‌های آن جمع‌آوری شده است. از سوی دیگر، اتصال ریلی ارمنستان به راه‌آهن ترکیه نیز به دلیل حمایت آنکارا از باکو در جریان جنگ قره‌باغ، از سوی دولت ترکیه مسدود شد.

پس از تسلط کامل جمهوری آذربایجان بر منطقه قره‌باغ در سال ۲۰۲۳، این کشور کوشید با اشغال منطقه «سیونیک» در جنوب ارمنستان، کریدور موسوم به زنگرور را ایجاد کند تا از این طریق پیوند مستقیمی با نخجوان و متعاقباً با ترکیه برقرار سازد. این طرح که از سوی ایران تهدیدی امنیتی تلقی می‌شد، با مخالفت جدی کشور مواحه و متوقف شد.

با این حال، باکو و آنکارا برای پیشبرد این پروژه به ایالات متحده آمریکا متوسل شدند. در تاریخ مفدهم مرداد ۱۴۰۴، روسای جمهور

سپس از جمهوری آذربایجان وارد دریای خزر و قزاقستان می‌شود و در نهایت به چین می‌رسد. ایجاد مسیر موسوم به «ترامپ» (کریدور زنگرور) در ارمنستان می‌تواند این کریدور را کوتاه‌تر و اقتصادی‌تر کند و جایگاه ایران را در معادلات ترانزیتی شرق به غرب بیش از پیش به حاشیه براند.

در چنین شرایطی، احیای راه‌آهن قفقاز و اتصال ایران به این مسیر از طریق شهر جلفا می‌تواند نته‌ها تهدیدات ژئوپلیتیکی علیه کشور را خنثی کند، بلکه منافع اقتصادی و راهبردی گسترده‌ای را نیز به همراه داشته باشد. پس از آتش‌بس جنگ دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰، شرایط لازم برای بازسازی این مسیر ریلی فراهم شد. در همین راستا، «نیکول پاشینیان» نخست‌وزیر ارمنستان و «الهام علی‌اف» رئیس‌جمهور جمهوری آذربایجان در دیدار دسامبر ۲۰۲۱ در بروکسل بر ضرورت بازگشایی راه‌آهن میان دو کشور تأکید کردند.

جمهوری آذربایجان در ادامه این توافق، ساخت و بازسازی خطوط ریلی از «هوردایز» تا «آغیند» را در قلمرو خود آغاز کرده است، اما

ارمنستان تاکنون اقدامی عملی در این زمینه انجام نداده است.

تلاش جمهوری آذربایجان برای اتصال سرزمین اصلی خود به نخجوان از طریق جنوب ارمنستان و مسیر موسوم به کریدور زنگرور یا مسیر ترامپ) فرصتی راهبردی برای ایران ایجاد کرده است تا تهدید این کریدور را به نفع خود مدیریت کند. ایران می‌تواند با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی شهر جلفا، جمهوری خودمختار نخجوان از از طریق خاک ایران به بخش اصلی جمهوری آذربایجان متصل کند و مسیر زنگرور که از جنوب ارمنستان عبور می‌کند را به حاشیه ببرد.

در همین راستا، ساخت مسیر جاده‌ای موسوم به «کریدور ارس» که جمهوری آذربایجان را از خاک ایران به نخجوان متصل می‌کند، پیش‌تر آغاز شده و با سرعت در حال اجراست. با این حال، بخش ریلی این کریدور همچنان در مرحله مطالعات مقدماتی قرار دارد. کارشناسان معتقدند این مسیر نه تنها می‌تواند طرح کریدور زنگرور را که تهدیدی علیه امنیت ملی ایران محسوب می‌شود خنثی کند، بلکه مزایای راهبردی و اقتصادی گسترده‌ای نیز برای کشور به همراه خواهد داشت.

تصویری از نقشه راه‌آهن قفقاز، تکمیل‌کننده کریدور شمال جنوب از مسیر جلفا خواهد بود؛ مسیری که علاوه بر کاهش هزینه و زمان جابه‌جایی، همزمان تهدید کریدور جعلی زنگرور علیه ایران را خنثی کرده و کشور را به کریدور میانی و شرق – غرب متصل می‌کند.

احیای راه‌آهن قفقاز، تکمیل‌کننده کریدور شمال جنوب از مسیر جلفا خواهد بود؛ مسیری که علاوه بر کاهش هزینه و زمان جابه‌جایی، همزمان تهدید کریدور جعلی زنگرور علیه ایران را خنثی کرده و کشور را به کریدور میانی و شرق – غرب متصل می‌کند.

سپس از جمهوری آذربایجان وارد دریای خزر و قزاقستان می‌شود و در نهایت به چین می‌رسد. ایجاد مسیر موسوم به «ترامپ» (کریدور زنگرور) در ارمنستان می‌تواند این کریدور را کوتاه‌تر و اقتصادی‌تر کند و جایگاه ایران را در معادلات ترانزیتی شرق به غرب بیش از پیش به حاشیه براند. در چنین شرایطی، احیای راه‌آهن قفقاز و اتصال ایران به این مسیر از طریق شهر جلفا می‌تواند نته‌ها تهدیدات ژئوپلیتیکی علیه کشور را خنثی کند، بلکه منافع اقتصادی و راهبردی گسترده‌ای را نیز به همراه داشته باشد. پس از آتش‌بس جنگ دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰، شرایط لازم برای بازسازی این مسیر ریلی فراهم شد. در همین راستا، «نیکول پاشینیان» نخست‌وزیر ارمنستان و «الهام علی‌اف» رئیس‌جمهور جمهوری آذربایجان در دیدار دسامبر ۲۰۲۱ در بروکسل بر ضرورت بازگشایی راه‌آهن میان دو کشور تأکید کردند.

جمهوری آذربایجان در ادامه این توافق، ساخت و بازسازی خطوط ریلی از «هوردایز» تا «آغیند» را در قلمرو خود آغاز کرده است، اما ارمنستان تاکنون اقدامی عملی در این زمینه انجام نداده است. تلاش جمهوری آذربایجان برای اتصال سرزمین اصلی خود به نخجوان از طریق جنوب ارمنستان و مسیر موسوم به کریدور زنگرور یا مسیر ترامپ) فرصتی راهبردی برای ایران ایجاد کرده است تا تهدید این کریدور را به نفع خود مدیریت کند. ایران می‌تواند با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی شهر جلفا، جمهوری خودمختار نخجوان از از طریق خاک ایران به بخش اصلی جمهوری آذربایجان متصل کند و مسیر زنگور که از جنوب ارمنستان عبور می‌کند را به حاشیه ببرد.

در همین راستا، ساخت مسیر جاده‌ای موسوم به «کریدور ارس» که جمهوری آذربایجان را از خاک ایران به نخجوان متصل می‌کند، پیش‌تر آغاز شده و با سرعت در حال اجراست. با این حال، بخش ریلی این کریدور همچنان در مرحله مطالعات مقدماتی قرار دارد. کارشناسان معتقدند این مسیر نه تنها می‌تواند طرح کریدور زنگرور را که تهدیدی علیه امنیت ملی ایران محسوب می‌شود خنثی کند، بلکه مزایای راهبردی و اقتصادی گسترده‌ای نیز برای کشور به همراه خواهد داشت.

یکی از معیارهای اصلی ارزیابی اقتصادی واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری سرمایه، جذب سرمایه‌گذاری جدید در حوزه‌های تولید، تحقیق و توسعه و فناوری‌های روز خودرو است. بخش خصوصی، به‌ویژه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، در صورت مشاهده بستر امن و شفاف، تمایل بیشتری به ارائه سرمایه و فناوری خواهند داشت. این سرمایه می‌تواند صرف ارتقای خطوط تولید، استفاده از فناوری‌های نوین، افزایش کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات شود.

از سوی دیگر، کاهش وابستگی سرمایه به منابع مالی و مدیریتی دولتی، به معنای افزایش استقلال عملیاتی و تصمیم‌گیری است. این استقلال می‌تواند مسیر توسعه را سریع‌تر و منعطف‌تر سازد، چراکه مدیریت خصوصی معمولاً انگیزه بیشتری برای سودآوری و ارتقای کیفیت دارد و کمتر درگیر تصمیمات غیر اقتصادی و مصلحت‌محور می‌شود.

یکی از معیارهای اصلی ارزیابی اقتصادی واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

واگذاری سایپا؛ آزمون بزرگ شفافیت و رقابت

PDF Compressor Free Version

مصرفی، نرخ رشد تکنولوژی (که اغلب در شرکت‌های دولتی به دلیل بوروکراسی کند است) شتاب گیرد و منجر به افزایش ROI شود.



اثرات صنعتی واگذاری خودروسازی سایپا از منظر صنعتی، حضور بخش خصوصی در مالکیت و مدیریت سایپا، می‌تواند الگوی جدیدی برای سایر شرکت‌های خودروسازی کشور ایجاد کند. این تغییر ساختار مالکیت نه‌تنها امکان رقابت جدی با ایران‌خودرو و سایر تولیدکنندگان داخلی را فراهم می‌آورد، بلکه زمینه را برای ورود جدی‌تر برندهای خارجی به بازار داخلی مهیا می‌سازد. رقابت با تولیدکنندگان خارجی، به‌صورت طبیعی، خودروسازان داخلی را وادار به ارتقای کیفیت و کاهش قیمت‌ها شده خواهد کرد. در این راستا، هدف باید کاهش ساختار متمرکز فعلی باشد. در حال حاضر، وضعیت رقابتی بازار ایران را می‌توان با مدل دو بازیگر غالب (**Duopoly**) توصیف کرد که در آن سهم بازار دو شرکت اصلی، یعنی سایپا و ایران‌خودرو، بسیار بزرگ است. خصوصی‌سازی موفق سایپا باید منجر به افزایش تعداد بازیگران و کاهش تمرکز بازار شود.

در عین حال، برای تحقق این اثرات مثبت، باید موانع ساختاری و بوروکراتیک موجود در صنعت خودرو برطرف شود. خصوصی‌سازی بدون اصلاح مقررات و بدون ایجاد فضای کسب‌وکار سالم، تنها تغییر شکلی خواهد بود که ماهیت عملکردی سایپا را تغییر نخواهد داد. این اصلاحات شامل تسهیل واردات قطعات، کاهش تعرفه‌های غیرضروری و حذف مجوزهای دست و پا گیر تولید است.

مطالبه اصلی از نهادهای مسئول این است که این‌بار، خصوصی‌سازی را نه به‌عنوان یک اقدام نمادین، بلکه به‌عنوان یک راهبرد ملی با هدف ارتقای جایگاه ایران در صنعت خودرو جهانی اجرا کنند؛ راهبردی که تحقق آن به تصمیمات درست امروز وابسته است و آثارش بر آینده صنعتی کشور ماندگار خواهد بود. این امر مستلزم آن است که منافع کوتاه‌مدت فروش سهام، فدای منافع بلندمدت توسعه صنعتی کشور نشود.

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری سرمایه، جذب سرمایه‌گذاری جدید در حوزه‌های تولید، تحقیق و توسعه و فناوری‌های روز خودرو است. بخش خصوصی، به‌ویژه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، در صورت مشاهده بستر امن و شفاف، تمایل بیشتری به ارائه سرمایه و فناوری خواهند داشت. این سرمایه می‌تواند صرف ارتقای خطوط تولید، استفاده از فناوری‌های نوین، افزایش کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات شود.

از سوی دیگر، کاهش وابستگی سرمایه به منابع مالی و مدیریتی دولتی، به معنای افزایش استقلال عملیاتی و تصمیم‌گیری است. این استقلال می‌تواند مسیر توسعه را سریع‌تر و منعطف‌تر سازد، چراکه مدیریت خصوصی معمولاً انگیزه بیشتری برای سودآوری و ارتقای کیفیت دارد و کمتر درگیر تصمیمات غیر اقتصادی و مصلحت‌محور می‌شود.

یکی از معیارهای اصلی ارزیابی اقتصادی واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه واگذاری، شنشج نرخ بازگشت سرمایه (ROI) پس از خصوصی‌سازی خواهد بود. در یک محیط رقابتی، انتظار می‌رود که سودآوری ناشی از افزایش بهره‌وری، از طریق فرمول زیر بهبود یابد:

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش

انتظار می‌رود که با ورود سرمایه بخش