

خانه ریز؛ نسخه کوچک برای بحران بزرگ مسکن

وقتی ۵۴ واحد به جنگ کسری ۶ میلیونی می‌رود

صفحه ۵



سقف حقوق کارمندان: ۱۳۰ میلیون تومان

معادله پیچیده عدالت‌استخدامی

سیاست دولت؛ خرید خدمت از شرکت‌ها با خرید نیروی انسانی تفکیک شود

تعداد کارکنان دولت و هزینه‌ای که نظام اداری بر بودجه عمومی تحمیل می‌کند، یکی از مسائل قدیمی اقتصاد ایران است؛ مسأله‌ای که در سال‌های اخیر با تورم بالا، محدودیت منابع دولت و کند شدن فرآیند خصوصی‌سازی اهمیت بیشتری پیدا کرده است. دولت از یک سو نمی‌تواند به‌سادگی از حجم نیروی انسانی خود بکاهد و از سوی دیگر، افزایش سالانه حقوق کارکنان برای جبران کاهش کاهش قدرت خرید، هزینه‌های جاری را بیشتر می‌کند. به همین دلیل، سیاست‌گذاری درباره نیروی انسانی دولت در ایران

همواره میان دو هدف متعارض حرکت کرده است: حفظ قدرت خرید کارکنان و کنترل هزینه‌های دولت. بر اساس آمار اعلام‌شده در سال گذشته، تعداد کارکنان دولت حدود ۲ میلیون و ۱۲۴ هزار نفر بوده‌است. اگر نیروهای شاغل در سایر بخش‌های حاکمیتی، دو قوه دیگر و نیروهای مسلح نیز در نظر گرفته شوند، برآوردها به حدود ۵.۵ میلیون نفر می‌رسد. بخش بزرگی از کارکنان دولت نیز در دو حوزه آموزش و پرورش و بهداشت متمرکز هستند؛ به‌طوری‌که حدود ۶۷ درصد کارکنان دولت در

این دو وزارتخانه فعالیت می‌کنند. این ارقام نشان می‌دهد که بحث نیروی انسانی دولت صرفاً به تعداد کارمندان اداری در وزارتخانه‌ها محدود نیست. پیش‌قابل توجهی از این نیروها در حوزه‌هایی هستند که می‌کنند که دولت عملانی‌تواند به‌سادگی از رایحه خدمات آنها کنار بگشاید؛ از آموزش و سلامت گرفته تا خدمات عمومی و زیرساختی. به همین دلیل، کاهش تعداد کارکنان دولت در ایران با یک تصمیم اداری ساده‌امکان‌پذیر نیست و هرگونه اصلاح‌ساختاری باید میان کوچک‌سازی دولت و حفظ ظرفیت رایحه خدمات

عمومی تعادل برقرار کند. یکی از دلایل پیچیده شدن این مسأله، سابقه طولانی حضور دولت در اقتصاد ایران است. در دهه‌های گذشته، بخش بزرگی از فعالیت‌های اقتصادی و بینگه‌های کشور مستقیماً یا غیرمستقیم در اختیار دولت قرار داشته‌است. خصوصی‌سازی نیز اگرچه از دهه‌های گذشته به عنوان یکی از راهکارهای کاهش تصدی‌گری دولت مطرح بوده، اسادر عمل به دلایل مختلف باسرعت و کیفیت‌موردانتظار پیش‌رفته‌است. در برخی موارد، واگذاری بنگاه‌ها به بخش خصوصی واقعی انجام نشده‌و...

صفحه ۲ را بخوانید

فرید زکریا، مجری و تحلیلگر امریکایی:

جنگ ایران بر باد رفتن حیثیت امریکا

باید به این جنگ همچون یک کلاس درس

در زمینه سوزاندن حیثیت ابر قدرت‌ها نگر است



۲

یادداشت - ۱

ناترازی سوخت و سیاست‌های جایگزین

در حالی که دولت با ارایه سناریوهای مختلف در پی اصلاح الگوی مصرف‌بنزین است و از کارشناسان خواسته تا در این زمینه راهکارهای اجرایی خود را ارایه کند، لازم است بدنه کارشناسی کشور ورود کرده و به دولت در این زمینه مساعدت کند. در این میان بحث‌هایی که پیرامون تغییر شیوه تخصیص سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی یا بازنگری در ساختار سهمیه‌بندی و... در گرفته چالش‌های اقتصادی، اجرایی و اجتماعی گسترده‌ای را پیش روی سیاست‌گذاران و تصمیم‌سازان قرار داده است. اما پرسش اصلی اینجااست که آیا راهکار نهایی، صرفاً مدیریت تقاضای فعلی است یا باید با ورود تکنولوژی‌های نوظهور و اصلاح سبد سوخت، از ریشه‌ها به دنبال رفع ناترازی بنزین بود؟

در روزهای اخیر، بحث درباره سناریوهای دولت برای مدیریت مصرف بنزین، از تداوم وضع موجود گرفته تا انتقال یارانه به کارت‌های بانکی، فضای تحلیل‌های اقتصادی را اشغال کرده است. با این حال، نگاهی واقع‌بینانه به ساختار فعلی نشان می‌دهد که هرگونه دستبرد و تغییر ناگهانی به نظام سهمیه‌بندی و کارت‌های سوخت، می‌تواند منجر به تنش‌های اجتماعی و چالش‌های اجرایی غیرقابل پیش‌بینی شود؛ به‌ویژه زمانی که بحث توزیع سوخت بر پایه کارت ملی مطرح می‌شود که با توجه به گستردگی جمعیت واجد شرایط، از نظر عملیاتی با انبیهاتی روبه‌رو است. اما مسأله اصلی، فراتر از بحث «چگونه تقسیم کردن بنزین» است. مسأله اصلی، «تغییر ماهیت مصرف» است. واقعیت این است که مصرف داخلی بنزین از میزان تولید داخلی پیشی گرفته است و این ناترازی، فشار مضاعفی بر بودجه دولت و زیرساخت‌های انرژی وارد می‌کند. راهکار نهایی در گرو مدیریت تقاضا از طریق تغییر نوع خودروها و استفاده از سوخت‌های جایگزین است، نه صرفاً محدود کردن میزان مصرف شهروندان عادی.

۱) **تکنولوژی و قربانی مافیای خودرو:** یکی از بزرگ‌ترین فرصت‌های از دست رفته برای حل مضل بنزین، ورود گسترده خودروهای برقی و موتورسیکلت‌های برقی است. در حالی که ظرفیت خودروهای برقی می‌تواند پیمایش‌های طولانی را بدون نیاز به سوخت فسیلی پوشش دهد، اما تداخل منافع در بخش واردات خودرو و عدم حمایت جدی از این تکنولوژی در دولت‌های قبل، مانع از ورود این موج شده است. دولت در جایگاه میان‌دوره‌ای قرار گرفته‌است؛ با باید با سیاست‌های حمایتی، ورود خودروهای کم‌مصرف و برقی را تسهیل کند یا با وضع مالیات‌های سنگین و سودهای گمرکی بالا، ورود آنها را دشوارتر سازد. این تناقض در سیاست‌گذاری، عملاً راه را بر اصلاح ساختاری بسته است.

۲) **بازگشت به سوخت‌های پاک:** از LPG تا CNG: علاوه بر خودروهای برقی، بازگشت به سوخت‌های جایگزین مانند LPG و CNG می‌تواند بخشی قابل توجه از سبد سوخت ملی را تغییر دهد.

برخلاف تصوراتی که LPG را سوختی منسوخ می‌پندارند، این سوخت از نظر ایمنی و فشار، گزینه‌ای بسیار سالم و پاک است. با وجود افزایش تولید LPG در کشور، شاهد حذف جایگاه‌های آن در برخی شهرها بوده‌ایم که این خود یک عقبگرد در مدیریت انرژی محسوب می‌شود. اگر حتی تا ۱۰ تا ۵ درصد از سبد سوخت با استفاده از LPG و CNG مدیریت شود، فشار بر ذخایر بنزین به شکل چشم‌گیری کاهش خواهد یافت.

۳) **مدیریت مصرف:** از سهمیه‌بندی تا ماکفاله با مصرف غیرمتعارف: باید میان «شهروند عادی» و «مصرف‌کننده غیرمتعارف» تفکیک دقیقی قائل شد. بسیاری از شهروندان، حتی با وجود افزایش قیمت‌ها، در استفاده از سوخت خود صرفه‌جویی کرده‌اند؛ در حالی که در سوی دیگر، پدیده «گردشی» و استفاده از سهمیه‌های عمومی توسط خودروهای مسافرکش یا استفاده‌های غیرقانونی، باعث هدررفت منابع می‌شود. در نهایت، برای عبور از بحران ناترازی، دولت نیازمند یک استراتژی جامع‌جنبه است:

۱. حمایت از ورود سریع (حتی در کوتاه‌مدت) خودروهای برقی و کم‌مصرف با تعرفه‌های تسهیل‌شده.
۲. بازسازی شبکه جایگاه‌های سوخت‌های جایگزین (LPG و CNG).
۳. نظارت دقیق بر تخصیص سوخت به خودروهای عمومی برای جلوگیری از نشست سهمیه به بخش غیرقانونی.
۴. محضل بنزین، تنها با محدود کردن مردم به دست‌اندازی به کارت‌های بانکی ممکن نیست، بلکه با تغییر تکنولوژی حرکت و اصلاح سبد سوخت، می‌توان هم به حفظ آسایش جامعه پرداخت و هم ناترازی انرژی را در بلندمدت مرتفع کرد.



بابک صدرا بی

نتیجه مسیری است که از سال‌های پس از جنگ با تأکید بر تولید داخلی خودرو، اما بدون توجه کافی به استانداردهای روز مصرف سوخت، آلایندهی و فناوری، شکل گرفت. اکنون نیز هر تصمیمی برای اصلاح این وضعیت باید به جای فشار ناگهانی بر خانوارها، بر نوسازی تدریجی ناوگان، تقویت توان اقتصادی مردم و ایجاد زیرساخت‌های لازم متمرکز باشد.

بحث ناترازی بنزین در ایران، معمولاً به یک پرسش تقلیل داده می‌شود: قیمت بنزین چه زمانی و تا چه اندازه، باید افزایش یابد؟ اما صورت مسأله بسیار عمیق‌تر از قیمت لیتر سوخت است. واقعیت آن است که مصرف بالای بنزین و تشدید آلودگی هوا، ریشه در ساختار حمل و نقل و کیفیت ناوگان خودرویی کشور دارد؛ ساختاری که طی چند دهه، بر پایه تولید و تردد گسترده خودروهایی شکل گرفته که بسیاری از آنها با معیارهای امروز مصرف سوخت و آلایندهی فاصله قابل توجهی دارند.

پس از جنگ ۸ ساله، ایده حمایت از تولید داخل

ناترازی مصرف بنزین و معادله خودروهای کم‌مصرف

و حرکت به سمت خودکفایی صنعتی، به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری تبدیل شد. اصل حمایت از تولید داخلی، سیاستی قابل دفاع است، اما مسأله‌ا جایی آغاز شد که این سیاست با نوسازی فناوری، رقابت‌پذیری و ارتقای استانداردهای زیست محیطی همراه نشد. نتیجه آن شد که خودروهایی با پلتفرم‌های قدیمی، متعلق به دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی، سال‌ها در کشور تولید و به ناوگان حمل‌ونقل اضافه شدند.

ممکن است این مسیر در دوره‌ای پاسخگوی نیاز بازار بوده باشد؛ یعنی توانسته باشد تعداد خودروهای در دسترس مردم را افزایش دهد و بخشی از تقاضای انباشته‌را پوشش دهد، اما نگاه کوتاه‌مدت، هزینه‌های سنگینی در بلندمدت ایجاد کرده است. امروز کشور با ناوگانی مواجه است که بخش بزرگی از آن استانداردهای لازم در مصرف سوخت و آلایندهی را ندارد. برآوردهای مطرح شده از وجود حدود ۲۰ میلیون خودروی فرسوده یا کم‌بازه در کشور، نشان می‌دهد که مسأله صرفاً به مدل خودرو یا چندان ساده تولید محدود نیست، بلکه با یک بحران ملی و ساختاری روبه‌رو هستیم. در چنین شرایطی، افزایش ناگهانی قیمت بنزین نمی‌تواند درمان اصلی باشد. ممکن است افزایش قیمت، در مقطعی بخشی از تقاضا را کنترل کند، اما خودروهای پر مصرف همچنان در خیابان‌ها تردد خواهند داشت، وانت‌ها و موتورسیکلت‌های فرسوده همچنان بخش بزرگی از بار حمل‌ونقل و جابه‌جایی را

بر دوش می‌کشند و خانوارهایی که ناچارند از وسیله نقلیه خود برای تأمین معاش استفاده کنند، بیش از دیگران تحت فشار قرار می‌گیرند. بنابراین، نباید مسأله ناترازی سوخت را تنها به رفتار مصرف‌کننده گره زده؛ زیرا بخش مهمی از مصرف، به کیفیت ابزار مصرف بازمی‌گردد. خروج ۲۰ میلیون خودرو از چرخه تردد و جایگزینی آنها با خودروهای جدید، حتی در یک سناریوی بسیار خوش‌بینانه، پروژه‌ای چند دهه‌ساله است. اگر کشور سالانه دو میلیون خودرو نیز تولید یا وارد کند - ظرفیتی که خود محل تردید است - باز هم بخش زیادی از این خودروها پاسخگوی تقاضای جدید بازار خواهند بود و همه آنها لزوماً خودروهای روز، کم‌مصرف و بر خوردار از استانداردهای جهانی نیستند. بنابراین، نمی‌توان انتظار داشت ناوگان فرسوده در سه یا چهار سال به طور کامل نوسازی شود. از سوی دیگر، نوسازی ناوگان با واقعیت‌های اقتصادی جامعه پیوند خورده است. مالک یک خودروی فرسوده، در بسیاری از موارد از افزایش متوسط یا کم‌آرمدی است که خودرو برای او تنها وسیله رفت‌وآمد نیست، بلکه ابزار کار و معیشت، وسیله‌ای برای بقا و درآمد روزمره یا وعده امکان‌های آینده‌ای در آینده پرداخت نمی‌شود. به همین دلیل، طرح‌های اسقاط و نوسازی باید همراه با

تسهیلات واقعی، زمان‌بندی روشن و حمایت از درآمد خانوار طراحی شوند. نکته مهم دیگر، محدود نکردن مسأله به خودروهای سواری است. بخش بزرگی از ناوگان فرسوده کشور را وانت‌ها، موتورسیکلت‌ها و خودروهای فسال در حمل‌ونقل عمومی و باربری تشکیل می‌دهند. این وسایل نقلیه، در بسیاری از شهرها هم سهم مهمی در مصرف سوخت دارند و هم از عوامل اصلی آلودگی هوا به شمار می‌روند. هر طرحی که صرفاً بر خودروهای شخصی متمرکز باشد، بخش بزرگی از مسأله را نادیده گرفته است. حرکت به سوی خودروهای برقی، هیبریدی و کم‌مصرف نیز ضرورتی انکارناپذیر است، اما این مسیر بدون زیرساخت عملی نخواهد بود.

ورود خودروهای برقی بدون توسعه شبکه شارژ، تأمین برق پایدار، خدمات پس از فروش، قطعات و سازوکار اقتصادی قابل دسترس برای مردم، نمی‌تواند به یک راه‌حل فراگیر تبدیل شود. همان‌طور که نمی‌توان یک شبه ۲۰ میلیون خودرو را از چرخه خارج کرد، نمی‌توان یک‌باره ۲۰ میلیون خودروی برقی را نیز جایگزین آنها کرد. این تحول باید مرحله به مرحله، مبتنی بر اولویت‌بندی و متناسب با توان اقتصادی کشور انجام شود. راه واقع‌بینانه، تدوین یک برنامه بلندمدت و چندمرحله‌ای است. می‌توان در مرحله نخست، خودروهای بسیار فرسوده و آلاینده، برای مثال خودروهای بالای ۳۰ سال، را در اولویت خروج قرار داد.

ادامه در صفحه ۶

بورس زیر سایه رشد نرخ خوراک

وابستگی به گاز، نرخ فروش محصولات، بازار مقصد و توان شرکت برای انتقال افزایش هزینه به مشتری، از جمله عواملی هستند که می‌توانند شدت اثر این تصمیم را تغییر دهند.

به سطح بازار نیاز افزایش نرخ خوراک می‌تواند پیامدهایی برای شاخص کل بورس داشته باشد. شرکت‌های پتروشیمی و هلدینگ‌های بزرگ مرتبط با این صنعت، وزن قابل توجهی در بازار سرمایه دارند.

بنابراین کاهش سودآوری با تعدیل منفی پیش‌بینی درآمد این شرکت‌ها می‌تواند بر ارزش‌گذاری سهام آنها اثر بگذارد. در چنین شرایطی، احتمال افزایش عرضه از سوی سهامداران و شکل‌گیری فشار فروش در نمادهای پتروشیمی وجود دارد. این فشار، در صورت سرایت به سایر گروه‌ها، می‌تواند شاخص کل را نیز تحت تأثیر قرار دهد.

یکی دیگر از پیامدهای احتمالی افزایش نرخ خوراک، کاهش نسبت قیمت به سود یا P/E مورد انتظار بازار است. زمانی که سرمایه‌گذاران چشم‌انداز سودآوری شرکت‌ها را ضعیف‌تر ارزیابی کنند، حاضر نیستند برای خرید سهام همان قیمت‌های قبلی را پرداخت کنند. در نتیجه، ارزش‌گذاری شرکت‌ها ممکن است کاهش پیدا کند و بازار برای رسیدن به تعادل جدید، با اصلاح قیمت‌ها مواجه شود. البته این روند داخلی نیست و به مجموعه‌ای از متغیرهای داخلی و خارجی

بستگی دارد. در این میان، نرخ ارز و قیمت جهانی محصولات پتروشیمی دو متغیر مهم هستند که می‌توانند بخشی از اثر منفی افزایش خوراک را خنثی یا

جبران کنند. اگر هم‌زمان با افزایش نرخ خوراک، نرخ دلار رشد کند یا قیمت جهانی متانول، اوره و سایر محصولات پتروشیمی افزایش یابد، درآمد ریالی شرکت‌ها نیز ممکن است بیشتر شود. در این حالت، بخشی از افزایش هزینه خوراک از طریق رشد درآمد فروش جبران خواهد شد. بنابراین، بررسی اثر نهایی این تصمیم بدون توجه به روند نرخ ارز و بازارهای جهانی، نمی‌تواند تصویر کاملی از وضعیت شرکت‌ها ارائه دهد. برای سهامداران، مهم‌تر نکته این است که اثر افزایش نرخ خوراک را باید برای هر شرکت به‌صورت مستقل محاسبه کرد. یک روش ساده برای ارزیابی اولیه این است، که درصد افزایش فروش و سود شرکت با درصد افزایش هزینه خوراک مقایسه شود. به بیان دیگر، باید دید رشد درآمد شرکت تا چه اندازه می‌تواند افزایش هزینه‌های تولید را پوشش دهد. اگر رشد فروش و سود بیشتر از رشد هزینه خوراک باشد، اثر تصمیم ممکن است محدود باشد؛ اما اگر هزینه خوراک با سرعت بیشتری افزایش پیدا کند، کاهش سودآوری و EPS شرکت محتمل‌تر خواهد بود.

ادامه در صفحه ۶

نگاهی به بحران بیمه کارگران ساختمانی و افزایش ریسک معیشتی آنها

بیمه در صف مرگ در کارگاه

صفحه ۸

۵۴۳ واحد صنعتی تهران آسیب دیدند خسارت از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان گذشت

صنعت در میدان بحران

بر اساس اعلام متولیان صنعتی، حدود ۵۴۳ واحد صنعتی استان تهران در جریان جنگ اخیر به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم آسیب دیده‌اند و میزان خسارت وارده‌شده به بخش صنعت و تولید استان بیش از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود؛ در همین حال، فعالان صنعتی بر ضرورت برنامه‌ریزی برای تداوم تولید و افزایش تاب‌آوری بنگاه‌ها در شرایط جنگ و پیاسجنگ تأکید کردند. اعضای کمیسیون صنعت و معدن اتاق تهران در شانزدهمین نشست این کمیسیون...

صفحه ۷ را بخوانید

«تعادل» گزارش می‌دهد

سالی که نفت متوقف قیمت‌ها را نگاه داشت

در حالی که تنگه‌هرمز به یک بحران تاریخی تبدیل شد، پنج و نیم میلیون بشکه نفت متوقف‌شده در شب شپ اقتصاد جهانی را بیدار نگه داشته است. آنچه پیش‌بینی می‌شد یک «شوگ گذرا» باشد، حالا سر نوشت قسمتی از بازار نفت را تا پایان ۲۰۲۷ در ایهام نگه داشته‌است. اداره اطلاعات انرژی آمریکا در آخرین گزارش چشم‌انداز کوتاه‌مدت انرژی خود، روایتی را بیان کرده که چند ماه پیش هیچ‌کس جرأت بیان آن را نداشت: بخشی از تولید نفت خاورمیانه، نه برای چند ماه، بلکه برای بیش از یک سال و نیم دیگر در توقف باقی خواهد ماند؛ حتی اگر مسیر تجارت تا اوایل سال آینده به روال عادی باز گردد...

صفحه ۳ را بخوانید

یادداشت - ۴

چالش مقابله با تورم

ما در یک برهه زمانی با تورم و ابر تورم مواجه هستیم و سیاست‌های پولی و مالی در چنین شرایطی الزماً آن نتیجه‌ای را که انتظار داریم، ایجاد نمی‌کنند. تورم ما درست است که منشأ پولی دارد، به هر حال تقدینگی‌هایی که بدون پشتوانه و بدون حاصل شدن از رشد اقتصادی وارد اقتصاد شده، قیمت‌ها را افزایش داده و باعث ایجاد تورم شده است، اما بخشی از تورم موجود ناشی از فشار هزینه‌است، نه تقاضا. یک زمان هزینه‌ها افزایش پیدا می‌کند و قیمت کالا بالا می‌رود و یک زمان تقاضا افزایش پیدا می‌کند. در شرایط فعلی، تورمی که داریم، پس از اصلاحات ارزی و با توجه به نرخ دلار و سایر نرخ‌ها، بیشتر ناشی از فشار هزینه‌است.

مهم‌ترین عوامل ایجادکننده فشار هزینه، قیمت مواد اولیه، دستمزدها، انرژی و هزینه‌های دیگر است. هزینه‌های ریسک کشور نیز به این عوامل اضافه شده و مشکلاتی در واردات و صادرات و تسویه پولی بین‌المللی ایجاد کرده‌است. سیاست‌های پولی زمانی می‌توانند اثر گذاری بیشتری داشته باشند که در شرایط اضطراری نباشیم؛ یعنی شرایط نرمال و طبیعی باشد. در چنین شرایطی، سیاست‌های پولی، کنترل حجم پول و کنترل عرضه پول از طریق افزایش نرخ سپرده قانونی و همچنین سیاست‌های مربوط به نرخ تسهیلات و سایر ابزارهای می‌تواند به کنترل رشد تورم کمک کند.

امادر شرایطی که الان هستیم، درست مثل این است که یک بیماری بسیار شدید وجود داشته باشد و این داروهای چنان شفا بخش نباشند.

در آمدنهای ارزی ما که به روال تبدیل و توزیع و از طریق افزایش عرضه باعث افزایش عرضه کالا می‌شود، اکنون کاهش پیدا کرده است. در یک شرایط اضطراری هستیم و در عین حال بودجه دولت کم‌تران به‌فوت خودش باقی است، چون هزینه جاری دولت بسیار زیاد است. هزینه‌های آماده‌باش، احتیاط، جنگ و مبارزه نیز به آن اضافه می‌شود که ناگزیر باید انجام شود. به هر حال، ابزارها هم یک راه هستند. می‌تواند وقتی آبی که هنوز در مسیر خودش است و منحرف نشده، می‌شود با یک بیل خاک جلوی آن را گرفت و ولی وقتی منحرف شد، دیگر با بیل هم نمی‌شود مسیر آن را تغییر داد.

این سیاست‌هایی است که می‌توانند خیلی موثر باشند، محل تردید است. وقتی ما به یک شرایط اقتصادی نرمال برگردیم، تهدیدهای خارجی از بین برود، روابط بین‌الملل درست شود و ارتباطات ما از نظر مالی، بانکی و همچنین از نظر کالا بهتر شود، این سیاست‌ها تأثیر بسیار بیشتری خواهند داشت. وقتی قیمت‌های ناشی از فشار هزینه افزایش پیدا می‌کنند و هزینه‌عوامل تشکیل‌دهنده قیمت بیشتر است، شرایط متفاوت خواهد بود. ما دلیل حمل‌ونقل دریایی و مشکلات موجود، به سمت حمل‌ونقل زمینی، ریلی و هوایی رفتیم؛ البته حمل‌ونقل هوایی برای کالاهای مصرفی استفاده می‌شود، اما بیشتر حمل‌ونقل مازمینی و ریلی است.

ادامه در صفحه ۶