



سکه ۴۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان

دیروز در بازار سکه و طلا، قیمت طلای ۱۸ عیار هر گرم ۳ میلیون و ۵۱۲ هزار تومان، سکه تمام بهار آزادی طرح قدیم ۲۷ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان و سکه تمام بهار آزادی طرح جدید نیز ۴۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بود. همچنین نیم‌سکه بهار آزادی ۲۲ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان، ربع سکه بهار آزادی ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان و سکه گرمی ۶ میلیون و ۹۵۰ هزار تومان به فروش رسید.

«وطن امروز» از اقدامات دولت سیزدهم برای توسعه حمل و نقل گزارش می‌دهد

روی ریل توسعه

سهم ترابری ریلی در بخش باری بر حسب شاخص سهم از جابه‌جایی کل بار زمینی به میزان ۳۰ درصد در افق برنامه هفتم هدف گذاری شده‌است



وزیر راه‌وشهرسازی عنوان کرد

افزایش ترانزیت با همسایگان با ساخت طرح ریلی زاهدان- زابل- بیرجند- مشهد

وزیر راه و شهرسازی در یکی از شبکه‌های اجتماعی نوشت: ساخت و بهره‌برداری از طرح ریلی زاهدان - زابل - بیرجند - مشهد، موجب افزایش ترانزیت با همسایگان خواهد شد.
مهرداد بذراش در صفحه شخصی خود در یکی از شبکه‌های اجتماعی نوشت: طرح ریلی زاهدان - زابل - بیرجند - مشهد به طول ۹۱۰ کیلومتر در حال احداث است. وی افزود: این پروژه ضمن تکمیل شاخه شرقی کریدور شمالی - جنوبی و اتصال به مرزهای شرقی و شمال شرقی، موجب اتصال ریلی مرکز استان خراسان جنوبی به شبکه ریلی و افزایش ترانزیت با همسایگان خواهد شد.

مخصوص برای حمل انواع کالا، امنیت بسیار بالا و امکان بارگیری و تخلیه بار آسان از جمله مواردی است که باعث افزایش تأثیر این سیستم بر اقتصاد کشور می‌شود.
■ **وضعیت خطوط شبکه ریلی کشور**
وضعیت خطوط شبکه ریلی کشور در بسیاری از محورها نامطلوب است و تکالیف انباشته و انجام نشده از سال‌های قبل در تعمیر و نگهداری خطوط، موجب تنزل کیفی و در نتیجه کاهش سرعت‌های اجباری یا احتیاطی شده است. رفع این

گروه اقتصادی: ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، دسترسی مناسبی به کشورهای آسیایی و از طریق کشورهای همسایه به بخش‌هایی از اروپا دارد. بنابراین توسعه خطوط راه‌آهن بین کشورها سبب افزایش بهره‌برداری از حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و درآمد کشور از این بخش خواهد شد. از این رو در ماده ۲ قانون برنامه هفتم توسعه رشد متوسط سالانه بخش حمل‌ونقل و انبارداری سالانه ۱۰ درصد تعیین شده است. در ماده ۵۶ این قانون سهم ترابری ریلی در بخش باری بر حسب شاخص سهم از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی (تن کیلومتر) به میزان ۳۰ درصد در افق برنامه (سنال ۱۴۰۷) هدف‌گذاری شد، در حالی که سهم حمل‌ونقل ریلی از ترابری بارهای زمینی داخلی کشور در سال ۱۴۰۲ حدود ۹٫۵ درصد بود. در این سال میزان عملکرد ترابری ریلی کشور در حمل بار داخلی حدود ۲۷۶ میلیارد تن کیلومتر بود اما در سال جاری عملکرد کلی ترابری زمینی داخلی باید به حدود ۳۲۰ میلیارد تن کیلومتر برسد. ترانزیت بار در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۶٫۲ میلیون تن قید شده بود و برای سال ۱۴۰۳ حدود ۲۰ میلیون تن پیش‌بینی شده است. جزئیات شامل ۱۸ میلیون تن ترانزیت جاده‌ای و ۲ میلیون تن ترانزیت ریلی است. ترانزیتی راه‌آهن در سال ۱۴۰۲ به میزان یک میلیون و ۵۷۰ هزار تن، به معنای افزایش فعالیت ترانزیتی راه‌آهن ایران در حدود ۲۷ درصد است.

■ **نقش حمل‌ونقل ریلی در توسعه اقتصادی کشور**

نقش حمل‌ونقل ریلی در توسعه اقتصادی کشور بر هیچ‌کس پوشیده نیست. به طور کلی حمل‌ونقل، نقش مهمی در بخش‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کند اما در رابطه با حمل‌ونقل ریلی داخلی و بین‌المللی، به دلیل ارتباط مستمر میان دولت و بخش خصوصی جهت بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن، این نقش پررنگ‌تر نیز خواهد شد.

صنعت حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و داخلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود. در واقع میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها مورد توجه قرار می‌گیرد.

هزینه تمام‌شده مناسب و مقرون به صرفه، امکان دسترسی به کشورهای مختلف با استفاده از سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی، سرعت بالا، آلودگی محیط زیستی کمتر، مصرف سوخت کمتر، امکان جابه‌جایی حجم بالای کالا، پرخورداری از واگن‌های

گسترش مسیرهای ریلی، ایران را به هاب حمل‌ونقل منطقه بدل می‌کند

علی ضیایی، کارشناس حوزه حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «وطن امروز» درباره برنامه‌های ترانزیتی کشور و تکمیل پروژه‌های ریلی کریدور شمال به جنوب در راستای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی منطقه، اظهار کرد: کشورهای منطقه و همسایه بویژه عراق نیز در برنامه‌هایی مشابه تشکیل کریدورهایی را مدنظر دارند و درباره تأثیر ایران بر این کریدورها جهت افزایش ترانزیت از طریق کشور ما صحبت‌هایی می‌کنند.

این کارشناس حمل‌ونقل معتقد است در کنار کریدور شمال به جنوب، کشور عراق هم با توجه به منافع خود، ارتقا و ایجاد کریدور شرق به غرب را در نظر دارد و سعی دارد با گسترش خطوط ریلی به سمت همکاری با ایران در حوزه ترانزیت حرکت کند.

وی با اشاره به اینکه عراق با توجه به بازارهای شرق و غرب در تلاش برای تأسیس کریدور زمینی بین چین و اروپا و به همکاری با ایران نیاز دارد، گفت: کریدورهای خارجی و سیاسی تأثیر زیادی در ترانزیت ندارند و در ترانزیت کالا اهمیت اصلی روی کریدورهای توسعه‌ای با پایه امنیت در ترانزیت است که کشور ما نیز با در نظر گرفتن ضرب بالای امنیتی اغلب به‌عنوان گزینه مناسب کریدورهای وارداتی

گروه اقتصادی: در دهه‌های اخیر در کشور ما آب به شکل یک کالا دیده شده نه منبعی تجدیدپذیر و بررسی‌ها نشان از این دارد که با توجه به اقدام‌های انجام‌شده در دهه‌های اخیر و مجموعه دولت‌های پس از انقلاب، وزارت نیرو مدیریتی متناسب با شرایط کشور را در این موضوع به کار نبسته تا جایی که امروز مدیریت منابع آب در کشور به یک نظام پیچیده مبدل شده است.

امروز که بحران آب و خشکسالی در نقاط مختلف جهان جدی‌تر شده، اخبار و شواهد حاکی از تداوم خشکسالی و کاهش سطح آب سفره‌های زیرزمینی و حتی سد‌های دلیل برداشت‌های بی‌رویه در برخی مناطق کشور است که این مشکلات در مناطقی مانند شیراز، سیستان و بلوچستان و همدان و حتی تهران بحران آب را جدی‌تر نشان می‌دهد.

■ **سیاست اشتباهی که چند دهه دنبال شد**

عباس محمدی، کارشناس محیط زیست حساسیت این موضوع را اینگونه بیان کرد: آب این روزها به دغدغه بسیاری از کشورها تبدیل شده است و شهرها با کمبود آب دست‌وپنجه نرم می‌کنند، حالا به نظر می‌رسد باید میان صنعت، کشاورزی و حفظ منابع آبی، یکی را فدای دیگری کرد.

این کارشناس گفت: اینکه آب کم شد در درجه اول به این موضوع بازمی‌گردد که جمعیت کشور ما زیاد شد و سرانه آب کاهش یافت اما دلیل مهم‌تر اینکه ما انبوهی از مشکلات را با هم تلفیق کردیم، اگر یک سیاست غلط یا سیاست غلط دیگر ادغام شود اثرات منفی آن از جمع جبری آنها بیشتر می‌شود.

■ **آب به یک نظام پیچیده مبدل شده است**

وی افزود: آب در ایران به یک نظام پیچیده از مسائل تبدیل شده که این مساله نتیجه سوم‌مدیریت در این حوزه است. به‌رغم تمام هشدارهایی که داده شد مدیران بخش آب به نحوه مدیریت اشتباه خود از منابع عمومی کشور ادامه دادند، یعنی مثلاً از خوزستان آب گرفتند و فرستادند اصفهان، از اصفهان آب گرفتند و فرستادند یزد، این بذل و بخشش آب از منابع دیگران همین نتیجه‌ای را دارد که امروز می‌بینیم، مثلاً به شکل اعتراض در خوزستان و اصفهان خودش را نشان می‌دهد.

با وجود همه مسائل بیان شده و در شرایط کنونی مشکل

و بنادر ایران می‌تواند سهم بسزایی در توسعه ملی داشته باشد که این مورد در برنامه‌ریزی‌های توسعه اقتصادی کشور در حوزه حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته است. توسعه خطوط ریلی و توجه ویژه به این مدل حمل‌ونقل در کشور ایران با توجه به موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی که دارد، از اهمیتی دوچندان برخوردار است. به همین منظور در سرفصل امور اقتصادی سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه در ردیف‌های ۲۵ و ۲۶ به طور مشخص به اولویت حوزه حمل‌ونقل ریلی اشاره شده است. اخیراً نیز میان ایران و روسیه توافق جامع حمل‌ونقل انجام شده که در این توافق به حوزه حمل‌ونقل ریلی توجه ویژه شده است. دولت‌با در نظر گرفتن قوانین و مقرراتی که در شیوه‌نامه‌ای جمع‌آوری شده، به هر شرکت حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و داخلی اجازه بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن را می‌دهد و این شرکت‌ها می‌توانند با پیروی از این موارد، نسبت به انجام امور حمل ریلی اقدام کنند.

بررسی آمارهای شرکت راه‌آهن و مقایسه آن با آمار سازمان راهداری نشان می‌دهد یک قطار با ۲ هزار تن بار، در هر کیلومتر ۷ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند که معادل ۳٫۵ سی‌سی به ازای هر تن بار در هر کیلومتر است اما این عدد برای یک کامیون ۱۸ چرخ با ۱۵ تن بار ۰٫۵ لیتر است که معادل ۳۳٫۳ سی‌سی به ازای هر تن در هر کیلومتر است.

■ **مصرف گازوئیل در حمل‌ونقل جاده‌ای ۹٫۵ برابر حمل‌ونقل ریلی است**

سیدطاها حسین مدنی، کارشناس اقتصاد با بیان اینکه طبق آمار مصرف گازوئیل در حمل‌ونقل جاده‌ای ۹٫۵ برابر حمل‌ونقل ریلی است، گفت: یکی از مزیت‌هایی که باعث شده برنامه‌های توسعه کشور بر حمل‌ونقل ریلی تأکید کند، مصرف سوخت کمتر آن نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است.

وی افزود: تأثیر شرکت‌های خصوصی در سیستم حمل‌ونقل کشور، بسیار قابل اغتساب است، چرا که امروز بخش عظیمی از کالاهایی که توسط حمل‌ونقل ریلی جابه‌جا می‌شود، از طریق این بخش و با کمک شرکت حمل‌ونقل ریلی انجام می‌شود. وی تأکید کرد: ایجاد تحول در حمل‌ونقل و توسعه خطوط ریلی از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی در همه سال‌های پس از انقلاب بوده و پیشرفت‌های رخ داده تاکنون بویژه در سال‌های اخیر قابل توجه بوده است.

نکاتی که برای دستیابی به اهداف ترانزیتی باید مدنظر دولت چهاردهم باشد

در نهایت باید بیان داشت نتایج بررسی و تحلیل میزان وابستگی حمل‌ونقل دریایی و ریلی در ایران برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی در تکمیل از تباط و اتصال حمل‌ونقل دریایی و ریلی در کشور خلاصه می‌شود، لذا برای تبدیل شدن کشور به هاب ترانزیتی مهم است که چالش‌های زیر برای حل مشکل از تباط بین ترانزیت دریایی و ریلی مدنظر مسؤلان و تصمیم‌سازان قرار بگیرد.

۱- **معرفی حمل‌ونقل دریایی و ریلی در ایران:**

بررسی سیستم حمل‌ونقل دریایی ایران، از جمله بنادر مهم و ظرفیت‌های آنها.

۲- **ارزیابی وابستگی حمل‌ونقل دریایی در ایران:**

تحلیل و ارزیابی وابستگی حمل‌ونقل دریایی به زیرساخت‌ها و تسهیلات موجود.

بررسی نقاط قوت و ضعف حمل‌وهایی در ایران.

۳- **ارزیابی وابستگی حمل‌ونقل ریلی در ایران:**

تحلیل و ارزیابی وابستگی حمل‌ونقل ریلی به زیرساخت‌ها و تسهیلات موجود.

بررسی نقاط قوت و ضعف حمل‌ونقل ریلی در ایران.

۴- **تحلیل فرصت‌ها و چالش‌ها در تبدیل شدن به هاب ترانزیتی:**

ارزیابی فرصت‌های موجود برای تبدیل شدن حمل‌ونقل دریایی و ریلی به هاب ترانزیتی.

شناسایی و بررسی چالش‌هایی که می‌تواند تبدیل شدن به هاب ترانزیتی را محدود کند.

۵- **استراتژی‌ها و پیشنهاده‌ها برای تحقق هاب ترانزیتی:**

ارائه استراتژی‌ها و راهکارهایی برای افزایش وابستگی حمل‌ونقل دریایی و ریلی به زیرساخت‌ها و توسعه تسهیلات.

پیشنهادها برای ایجاد هماهنگی بین حمل‌ونقل دریایی و ریلی و مدنظر توسعه هاب ترانزیتی.

ارائه راهکارهایی برای مدیریت و حل چالش‌های موجود در تبدیل شدن به هاب ترانزیتی.



تفکر وزارت نیرو آب‌فروشی است نه مدیریت آب!

مشاور اتاق اصناف کشاورزی با بیان اینکه نزدیک به ۶۰ درصد آب موجود در کشور در بخش کشاورزی استفاده می‌شود و ما متهم به استفاده ۹۸ درصدی هستیم، گفت: اگر این ۶۰ درصد مستقیماً به کشاورز سر مزرعه داده می‌شد عدد بسیار خوبی بود ولی مساله اینجاست که وقتی آب سد‌ها را رها می‌کنند این آب‌ها وارد نهرها، رودخانه‌ها و شبکه‌های زیردست شده و در پایین‌دست به مزارع کشاورزی می‌رسند.

■ **گسترش آبخیزداری و آبخوان‌داری باید جایگزین سدسازی شود**

وی با بیان اینکه مسائلفنا با ایجاد سد، رودخانه‌ها و شبکه‌های زیردست از بین رفته‌اند، گفت: آب وقتی در مسیر رود، نهر از سراب تا پایاب در حرکت باشد، می‌تواند آبخوان را تغذیه کند. تفکر سدسازی، آبخوان‌داری و آبخیزداری را از بین برده و لازم است دیر یا زود این روند اصلاح شود که در صورت ادامه روند کنونی در واقع مشکلات افزایش خواهد یافت.

در نهایت کارشناسان درباره این موضوع اعتقاد دارند تغییر مدیریت آب در شرایط کنونی امری لازم به نظر می‌رسد، بنابراین ضرورت دارد در دولت جدید یک تجدیدنظر اساسی در نحوه مدیریت آب در وزارت نیرو و اساساً مدیریت در سطح حاکمیت آب در نظر گرفته شود و این روند را افرادی مدیریت کنند که

وی افزود: بخش زیادی از آب‌های سطحی به دلیل قرارگیری در پشت سد‌ها تخریر می‌شوند و تجمع آب پشت سد باعث شده عقب‌به بخش کشاورزی و محیط زیست نادیده گرفته شود و به جای آن به صنایع تخصیص یابد. در حقیقت می‌توان گفت

پنجشنبه ۲۵ مرداد ۱۴۰۳

وطن‌امروز | شماره ۴۱۱۰

اقتصادی

اخبار

سبزپوشی بازار بورس

در آخرین روز معاملات

شاخص کل بورس تهران در پایان معاملات دیروز (چهارشنبه، ۲۴ مرداد) با ۷ هزار و ۳۴ واحد کاهش در ارتفاع یک میلیون و ۹۹۸ هزار و ۱۱۸ واحد قرار گرفت. همچنین شاخص هموزن در جریان معاملات دیروز با ۶۹۴ واحد افزایش به ۶۳۳ هزار و ۱۴۷ واحد و شاخص قیمت هموزن با ۳۷۱ واحد کاهش به ۳۳۹ هزار و ۱۴۹ واحد رسید.

دیروز معامله‌گران در بورس تهران بیش از ۵ میلیارد و ۱۵۶ میلیون سهم و اوراق مالی را بانجام بیش از ۱۱۹ هزار معامله به ارزش ۴۳ هزار و ۳۹ میلیارد ریال دادوستد کردند. نمادهای «فملی، فولاد، نوری، شستا، شهنا، ویملت و شهیدس» بیشترین اثر مثبت را بر شاخص بورس گذاشتند.

نحوه دریافت از مسافرتی

رئیس شعبه فرودگاه امام خمینی (ره) بانک ملی گفت: زائرانی که ارز رابعین را دریافت کرده‌اند مشکلی برای دریافت ارز مسافرتی ندارند، یعنی زائران مسافر هوایی هم می‌توانند از طریق شعب منتخب بانک‌های عامل ۲۰۰ هزار دینار بگیرند و هم اینکه ۵۰۰ دلار را در فرودگاه امام خمینی(ره) دریافت کنند.

غلامحسن صالحی در همین‌باره افزود: در سال جاری تعداد دستگاه‌های خودپرداز برای دریافت ارز مسافرتی در ترمینال سلام فرودگاه امام خمینی (ره) را ۵برابر افزایش داده‌یم. وی تأکید کرد: جهت افزایش سرعت پرداخت ارز مسافرتی در پایانه شماره یک که ۲۴ ساعته است در هر شیفت ۲ نیروی انسانی کنار کانترها مستقر کرده‌ایم تا زائران محترم معطل نشوند.

به گفته این مقام مسؤول، زائرانی که ارز رابعین را دریافت کرده‌اند مشکلی برای دریافت ارز مسافرتی ندارند، یعنی زائران مسافر هوایی هم می‌توانند از طریق شعب منتخب بانک‌های عامل ۲۰۰ هزار دینار بگیرند و هم اینکه ۵۰۰ دلار را در فرودگاه امام خمینی(ره) دریافت کنند.

جزئیات حمایت بانک‌ها از بورس

وزیر اقتصاد گفت: شورای عالی بورس تصمیم به افزایش دامنه نوسان گرفته و قرار شد هفته آینده از سوی سازمان بورس اعلام شود. سیداحسان خاندوزی در حاشیه بازدید از شرکت اعتبارسنجی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: جلسه شورای عالی بورس برای حمایت از بازار سرمایه تشکیل و قرار شد بانک‌ها با منابع خود واحدهای سرمایه‌گذاری صندوق تثبیت بازار از بورس حمایت کنند. وی با اشاره به کمک ۲۰۰۰ میلیارد تومانی صندوق توسعه ملی به بازار سرمایه و صندوق تثبیت گفت: سال گذشته صندوق توسعه ملی طبق یک مصوبه قانونی منابعی را باید به صندوق تثبیت واریز می‌کرد، آنجا ما پیشنهاد مشارکت را دادیم و در صندوق توسعه ملی بر بونیت‌ها سرمایه‌گذاری کرد و بونیت‌های صندوق را خریداری کرد و آخر سال که گزارش مالی صورت‌ها را بررسی کرد، افراد در صندوق توسعه ملی در صندوق ابراز خوشحالی و رضایت کردند. خاندوزی یادآور شد: چند محور در جلسه فوق‌العاده بورس مطرح شد که بخشی از آن درباره پیشنهاد سازمان بورس بود که با نگاه مثبت بانک مرکزی مواجه شد. این پیشنهاد مبنی بر این است که کمک‌ها به شکل قدیمی خودش در قالب حمایت‌ها از بونیت‌های صندوق تثبیت بازار سرمایه و صندوق توسعه بازار از طریق بانکی‌ها انجام شود. وی ادامه داد: این اقدام هم برای بانک‌ها و سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود و هم منابع مردم در بانک‌ها از بین نمی‌رود و هم سودآور خواهد بود. از سوی دیگر به نهادهای تثبیتی کمک خواهد شد.

املاک ترکیه از چشم خارجی‌ها افتاد

بر اساس آخرین اطلاعات منتشر شده، فروش املاک مسکونی در ترکیه در ماه جولای نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶ درصد کاهش یافت.

گزارش مؤسسه آمار ترکیه (TurkStat) نشان داد فروش خانه‌های رهنی با ۲۰٫۹ درصد کاهش سالانه به ۱۱ هزار و ۴۹۶ در ماه جولای رسید و سهم ۹ درصدی از کل فروش ملک در ترکیه را به خود اختصاص داد.

فروش به خریداران خارجی با ۱۶٫۱ درصد کاهش به ۲۳۵۰ دستگاه در مدت مشابه رسید. آنتالیا با ۸۷۸ مورد کاهش معامله ملک اولین رتبه نزول را داشت. استانبول، بزرگ‌ترین شهر ترکیه از نظر جمعیت، با ۷۵۲ مورد معامله مسرین با ۲۱۸ مورد فروش ملک سوم است. در میان اتباع خارجی، روس‌ها (۴۸۵) بیشترین خانه‌را خریداری کرده‌اند و پس از آن اوکراینی‌ها (۱۷۱) و آلمانی‌ها (۱۶۲) قرار دارند. بیزینس گزارش کرد بر اساس داده‌های مؤسسه آمار ترکیه، فروش به خارجی‌ها در ۷ ماه اول سال با سرعت سالانه ۴۲ درصد کاهش یافت و به ۱۲ هزار و ۸۱۱ رسید.

آژانس انرژی درباره پیامد افزایش تولید نفت هشدار داد

آژانس بین‌المللی انرژی در جدیدترین گزارش ماهانه خود اعلام کرد ذخایر نفت در حال حاضر، تحت تأثیر تقاضا برای سوخت در فصل سفرهای تابستانی، کاهش یافته اما در ۳ ماهه پایانی سال، وضعیت پایداری خواهد یافت.

در گزارش آژانس بین‌المللی انرژی خاطر نشان شده است اگر اوپک پلاس برنامه خود برای احیای کاهش عرضه اضافی را در اکتبر اجرایی کند، این وضعیت تغییر خواهد کرد. مصرف نفت در چین که بزرگ‌ترین واردکننده جهان است، در ژوئن، برای سومین ماه کاهش یافت. با وجود کندی رشد تقاضای چین برای نفت، اوپک پلاس هنوز تصمیمی برای آغاز حذف تدریجی محدودیت عرضه اضافی در ۳ ماه چهارم را لغو نکرده است.

اوپک پلاس که در رأس آن عربستان سعودی و روسیه قرار دارند، نقشه راهی را برای احیای تولید حدود ۵۴۳ هزار بشکه در روز در ۳ ماه چهارم سال ۲۰۲۴ تشریح کرده اما تأکید کرده بر اساس شرایط بازار، این برنامه ممکن است متوقف یا معکوس شود.