«مسعود دانشمند» با اشاره به اینکه افزایش قیمت بنزین مشکلات داخلی ایجاد می‌کند

این حجم قاچاق سوخت کار سوخت‌بر و افراد عادی نیست

رامتین موثق

پس از ۵ سال از آخرین افزایش قیمت بنزین، ناترازی و قاچاق بنزین در کشور به مسئله حادی تبدیل شده است که تقریبا تمام افراد مرتبط با حوزه را به موضع‌گیری واداشته است.

ناترازی بنزین در این برهه بسیار حائز اهمیت است زیرا بعد از چندین سال واردات بنزین تشدید شده است و حتی منابعی برای آن در بودجه عمومی دیده شده. به روایتی اگر روند واردات بنزین ادامه پیدا کند تا ۱۰ سال آینده باید تمام پول نفت خود را خرج واردات بنزین کنیم. در این شرایط است که کشور با کمبود بنزین مواجه است، خبرها حاکی از آن است که روزانه ۱۲ میلیون لیتر بنزین قاچاق می‌شود. عده‌ای علت قاچاق را اختلاف قیمت بنزین در داخل کشور با کشورهای همسایه عنوان می‌کنند و خواستار افزایش قیمت، هم برای حل ناترازی تولید و مصرف و هم برای جلوگیری از قاچاق، هستند. پرسش این است که قیمت و یارانه انرژی چقدر در قاچاق آن موثر است؟

مرزنشینان چقدر در قاچاق سوخت موثرند؟

برخی معتقدند که قاچاق سوخت عمدتا توسط مرزنشینان و از کارت‌های سوخت صورت می‌گیرد اما حجم قاچاقی که صورت می‌گیرد این استدلالات را در مواجهه با منطق، ناسازگار می‌کند.

سخنگوی صنف جایگاه‌داران، با بیان اینکه امکان ندارد ۲۵ میلیون لیتر قاچاق بنزین به صورت خرد یا از جایگاه‌ها باشد، تصریح کرد: «به جای اینکه در تهران محدودیت سوخت‌گیری بگذارید، شاهراه اصلی قاچاق را پیدا کنید.» رضا نواز، در یک برنامه تلویزیونی افزود: با بررسی در رسانه‌ها می‌بینیم خبر کشف ۲۰۰۰ لیتر سوخت قاچاق آمده است، در این راستا باید قوه قضائیه، فراجا و تمامی دستگاه‌های مربوطه نقشه راهی برای این موضوع داشته باشند که به صورت جدی به آن بپردازند؛ چرا که قاچاق سوخت در استان‌های کشور به راه‌های متفاوتی صورت می‌گیرد.

همچنین غلامحسین حسن‌تاش، تحلیلگر ارشد مسائل انرژی، در گفت‌وگویی با ایلنا درباره قاچاق بنزین توسط مرزنشینان عنوان کرد: اولا توجه داشته باشیم که متاسفانه وضعیتی در اقتصاد کشور ایجاد کرده‌ایم که خصوصا به دلیل نبود شغل و مشکلات معیشتی در استان‌های فقیر مرزی راهی جز قاچاق برای عده‌ای از مردم باقی نگذاشته‌ایم. در منطقه‌ای مثل منطقه ما در شرق آسیا که اتحادیه‌های تجاری پیشرفته منطقه‌ای وجود ندارد و کشورهای منطقه توسعه‌یافته نیستند همیشه اختلاف قیمت در بسیاری از کالاها در دو طرف مرزها وجود دارد و وقتی شغل مطمئن و کم‌ریسک و باثبات برای مردم وجود ندارد؛ این اختلاف قیمت‌ها انگیزه را برای قاچاق ایجاد می‌کند. البته هر جارانت‌ها و منافعی هست به تدریج مافیاهایی هم شکل می‌گیرد. برای جلوگیری از قاچاق باید اقدامات ساختاری و اساسی صورت گیرد. ساختار اقتصاد باید به گونه‌ای باشد که اگر رانتی هم در اقتصاد وجود دارد آن را به سمت مولدها سوق دهد.

نکته بسیار مهم این است که این حجم قاچاق توسط افراد عادی و وانت‌های حمل سوخت رخ نمی‌دهد و دست‌های قدرتمندی پشت آن هستند.

عمده قاچاق از سیستم پالایش و پخش است

دبیر کل خانه اقتصاد ایران با عنوان اینکه عده‌ای با قاچاق سوخت کاسبی می‌کنند، درباره نقش قیمت و یارانه انرژی در قاچاق بنزین اظهار کرد: معلوم است که قیمت سوخت در قاچاق آن موثر است زیرا اگر قیمت کالایی در دو سوی مرز تفاوت نکند، کسی آن را قاچاق نمی‌کند.

مسعود دانشمند افزود: وقتی تفاوت قیمت در دو سوی مرز فاحش باشد، افراد با پذیرش ریسک سعی می‌کنند کالا را بدون نظارت گمرکی و قوانین مربوطه به آن سوی مرز ببرند و این قاچاق سودآور است.

او تصریح کرد که تا زمانی که تفاوت قیمت‌ها وجود دارد، قاچاق اتفاق می‌افتد. این کارشناس مسائل اقتصادی درباره اینکه آیا عمده قاچاق توسط مردم یا سوخت‌بر‌ها انجام می‌شود، بیان کرد: سوخت‌بر‌ها عامل هستند نه علت. به مرز پاکستان که نگاه می‌کنیم می‌بینیم یک صف طولانی از انواع و اقسام کامیون و کامیونت و کشنده‌ها به آن سوی مرز سوخت می‌برند.

دانشمند تاکید کرد: این حجم قاچاق سوخت کار افراد عادی نیست و از خود سیستم پالایش و پخش بیرون می‌رود.

جلوی قاچاق از خود پالایشگاه گرفته شود نه با افزایش قیمت!

او درباره راهکار قیمتی برای جلوگیری از قاچاق عنوان کرد که اگر قیمت سوخت را گران کنیم که قاچاق صرف نکند، مشکلات داخلی ایجاد می‌کند.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی با تاکید بر اینکه باید جلوی قاچاق را از خود پالایشگاه بگیریم، درباره راهکار جلوگیری از قاچاق ادامه داد: اگر سیستم شبکه یارانه خود را اصلاح کنیم این مسئله حل می‌شود. برای مثال دولت نفت را به پالایشگاه‌ها به ۷۰ درصد قیمت اوپک یا فوب خلیج فارس بفروشد تا آنها آن را پالایش کنند. سپس آنچه را که دولت می‌خواهد به عنوان یارانه به مردم بدهد در این محل پرداخت کند یعنی بنزین را از دم پالایشگاه به قیمت تمام شده بخرد و یارانه را از دم پالایشگاه تا پمپ بنزین، که به مردم می‌خواهد بفروشد، پرداخت کند.

مسعود دانشمند در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: وقتی تفاوت قیمت سوخت در دو سوی مرز فاحش باشد، افراد با پذیرش ریسک سعی می‌کنند کالا را به آن سوی مرز ببرند و این قاچاق سودآور است؛ اما در این میان سوخت‌بر‌ها عامل هستند نه علت. در مرز پاکستان یک صف طولانی از انواع و اقسام کامیون و کامیونت و کشنده‌ها به آن سوی مرز سوخت می‌برند. این حجم قاچاق سوخت کار افراد عادی نیست و از خود سیستم پالایش و پخش بیرون می‌رود

دانشمند با اشاره به اینکه اکنون یارانه را به نفت خامی که می‌خواهیم به پالایشگاه بفروشیم می‌دهیم، تصریح کرد: با تغییر این روش نفت خامی که به پالایشگاه فروخته می‌شود دیگر ۱۸ دلار نیست و برای مثال بشکه‌ای ۶۰ دلار است. با این روش پالایشگاه هم طبیعتا با نفت ارزان، بنزین ارزان تولید می‌کند و قاچاق اتفاق می‌افتد اما اگر همان نفت را به قیمت تمام شده به پالایشگاه بدهیم و بنزین را به قیمت تمام شده از پالایشگاه بخریم، اما ۱۵۰۰ تومان به مردم بفروشیم، یارانه به سمت مصرف‌کننده شیفت پیدا می‌کند و جلوی قاچاق گرفته می‌شود

دبیر کل خانه اقتصاد ایران: اکنون یارانه را به نفت خامی که میخواهیم به پالایشگاه بفروشیم می‌دهیم. با این روش پالایشگاه هم طبیعتا با نفت ارزان، بنزین ارزان تولید می‌کند و قاچاق اتفاق می‌افتد اما اگر همان نفت را به قیمت تمام‌شده به پالایشگاه بدهیم و بنزین را به قیمت تمام‌شده از پالایشگاه بخریم، اما ۱۵۰۰ تومان به مردم بفروشیم، یارانه به سمت مصرف‌کننده شیفت پیدا می‌کند و جلوی قاچاق گرفته می‌شود

درست است که قیمت سوخت در ایران و کشورهای دیگر بسیار متفاوت است اما باید در نظر گرفت شرایط اقتصادی ایران و کشورهای دیگر نیز زمین تا آسمان با هم فرق دارند. سطح دستمزدها و قدرت خرید مردم کشورهای دیگر با ایران غیرقابل مقایسه است و دستمزدهای کشورهای دیگر به صورتی است که مردم با همان می‌توانند از پس قیمت بنزین داخلی برآیند. اما در ایران، دولت تنها هزینه‌های زندگی مردم را دلاری کرده اما درآمدهای آنها را ریالی باقی گذاشته و توجهی به رشد و توسعه اقتصاد ایران و افزایش درآمد سرانه ایرانیان ندارد.

همچنین یکی دیگر از دلایل اختلاف قیمت سوخت ایران و کشورهای دیگر، تفاوت ارزش پول ملی است. ارزش ریال آنقدر مقابل دلار تضعیف شده که جزو بی‌ارزش‌ترین پول‌های جهان محسوب می‌شود. این خود ناشی از عملکرد دولت‌ها و چارچوب اقتصاد سیاسی حاکم بر ایران است و حتی به اعتقاد برخی از کارشناسان دست خود دولت در افزایش قیمت دلار وجود دارد تا باز کسری بودجه ناترازِ خود را جبران کند. بنابراین در این شرایط حتی اگر بنزین هم به قیمت کشورهای همسایه برسد تنها چند ماه لازم است تا باز یک اختلاف قیمت فاحش، به دلیل تضعیف مجدد پول ملی، رخ دهد.

در ضمن باید یادآور شد که برای هر کالایی سازمان وستاد مبارزه با قاچاق وجود دارد که جلوگیری از قاچاق وظیفه همین نهاد است. اما سیستم اقتصادی ایران آنقدر با فساد عجین شده که شاید بتوان گفت ستاد مقابله با قاچاق سوخت هم از سود سرسام‌آور قاچاق بنزین منتفع می‌شود که هیچ اقدام موثری برای جلوگیری از آن به عمل نمی‌آورد.

با افزایش قیمت بنزین، که ساده‌ترین کار برای دولت است، روند ناترازی سوخت و قاچاق آن ادامه پیدا می‌کند زیرا ساختار اقتصادی ایران تغییر پیدا نکرده و همین ساختار فاسد اقتصاد سیاسی ایران است که ناترازی‌ها را، نه فقط در سوخت بلکه در تمام ابعاد ایجاد کرده است. از آنجا که بنزین یک کالای مهم و حساس است و گرانی آن بهانه‌ای برای افزایش سطح عمومی قیمت‌ها می‌شود، با افزایش قیمت بنزین تنها مردم با تورم مجازات می‌شوند. اگر هم هدف سیاست‌گذار جلوگیری از قاچاق است باید پرسید جلوگیری از قاچاق وظیفه ستاد مبارزه با قاچاق است؛ چرا باید مردم هزینه بی‌کفایتی یک نهاد را پرداخت کنند؟

در نهایت با افزایش قیمت بنزین، مردم هزینه سودهای کلان به جیب زده دست‌های قدرتمندی را پرداخت می‌کنند که پشت قاچاق میلیون لیتری بنزین هستند.

خبر اقتصادی

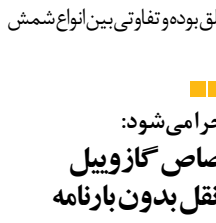
وزیر اقتصاد:
تنوع‌بخشی به واردات، راهی برای تقویت اقتصاد است

وزیر اقتصاد در حاشیه سفر مسئولان ارشد دولتی به عراق گفت: تنوع‌بخشی به منابع وارداتی، راهی برای تقویت اقتصاد است. به گزارش تسنیم، عبدالناصر همتی افزود: یکی از کارهای مهم هم در بصره هم در اقلیم کردستان مساله ری‌اکسپورت (صادرات مجدد) است، بر این اساس باید بتوانیم در مقابل صادرات، از کشورهای مختلف واردات کنیم و منابع وارداتی خود را متنوع کنیم.

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران:
منابع محدود آب تهران ظرفیت بارگذاری جمعیت جدید ندارد

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران از رشد ۳۱ درصدی مشترکان این شرکت در یک دهه اخیر خبر داد و گفت: منابع محدود آب استان تهران موجب ایجاد ناترازی در تامین و مصرف آب شرب شده و این منابع فاقد ظرفیت جدید برای بارگذاری جمعیت بیشتر است. به گزارش ایلنا، محسن اردکانی در نشست هم‌اندیشی با ۲۲ نفر از نمایندگان استان تهران در مجلس، با اشاره به خشکسالی‌های چند سال اخیر و گرمای کم‌سابقه تابستان امسال که به رشد مصرف شهروندان تهرانی تا چهار میلیون مترمکعب در شبانه‌روز و مصرف لحظه‌ای ۶۰ هزار لیتر بر ثانیه منجر شده است، افزود: با وجود استفاده حداکثری از منابع آبی موجود برای تامین مصارف موردنیاز شهروندان، ضروری است اجرا و تکمیل طرح‌های جدید تامین آب به منظور پاسخ‌گویی به نیازهای مصرف در سال‌های آینده مورد توجه قرار گیرد.

سازمان منطقه آزاد کیش:
مذاکره برای راه‌اندازی اینترنت بدون فیلتر در کیش آغاز شده



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش گفت: مذاکره برای راه‌اندازی اینترنت پرسرعت بدون فیلتر به صورت کنترل شده در کیش آغاز شده و امیدواریم در آینده نزدیک به نتیجه برسد. رحیم سرهنگی، رحیم سرهنگی با تاکید بر اینکه باید شرایط لازم برای ایجاد جذابیت در این جزیره برای حضور فعالان عرصه تکنولوژی فراهم شود، اظهار کرد: اینترنت پرسرعت آزاد در کنار معافیت‌های مالیاتی و ظرفیت‌های آفشور بانک‌های بین‌المللی می‌تواند نقش بسزایی در تبدیل این جزیره به قطب فناوری کشور داشته باشد.

با رای دیوان عدالت اداری:
انواع شمش طلا از مالیات معاف شد

طبق اعلام سازمان امور مالیاتی و بر اساس رای دیوان عدالت اداری، انواع شمش طلا بدون محدودیت شکلی، از پرداخت مالیات معاف است. به گزارش تسنیم، بر این اساس، «انواع شمش طلا (وارداتی و داخلی) و انواع حواله‌های کاغذی یا الکترونیکی دارای پشتوانه صددرصد طلا» از پرداخت مالیات و عوارض معاف است و این حکم قانونگذار به صورت مطلق بوده و تفاوتی بین انواع شمش طلا در قانون ذکر نشده است

از اول مهر اجرا می‌شود:
ممنوعیت اختصاص گازوییل به ناوگان حمل‌ونقل بدون بارنامه

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران اعلام کرد: مرحله نخست طرح آزمایشی تخصیص گازوئیل به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تا پایان شهریور به اتمام می‌رسد. به گزارش ایلنا، کرامت ویس کرمی تصریح کرد که در این طرح، دیگر به خودروهایی که بارنامه یا صورت وضعیت مسافری صوری داشته باشند، گازوئیل با قیمت یارانه‌ای تعلق نمی‌گیرد. گفتنی است سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هم اعلام کرد: در دو سال گذشته بیش از ۴۰۰ هزار سند حمل بار و مسافر صوری را شناسایی و با متخلفان برخورد کرده است.

عضو اتاق بازرگانی عنوان کرد:
اختلال در تولید مواد غذایی به دلیل قطعی مکرر برق

نایب رئیس کمیسیون صنایع غذایی اتاق بازرگانی ایران گفت: کمبود گاز، برق و آب صنعت غذا را هم مانند صنایع دیگر کشور متضرر می‌کند، در روزهای گرمی که پشت سر گذاشتیم کارخانه‌های تولید مواد غذایی با سه روز تعطیلی در هفته تولید را پیش می‌بردند، این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که مواد اولیه تولید در صنعت غذا فسادپذیر است و اختلال در فرآیند تولید، نگهداری و توزیع را هم مختل می‌کند. به گزارش ایلنا، رشد عزیززاده درباره دیگر مشکلات صنعت اظهار کرد: خصوصی بودن بخش زیادی از صنعت غذا به این معنا نیست که تحریم‌ها بر این صنعت هیچ تاثیری ندارد و این صنعت هم مانند صنایع دیگر در تبادلات مالی خارجی مشکل دارد با این حال شماری از کشورها و شرکت‌های خارجی توانسته‌اند با اتخاذ راهکارهایی مشکل تبادلات مالی در سرمایه‌گذاری بر صنعت غذا در ایران را حل و فصل می‌کنند.

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس:
فضای کسب‌وکار کشور رقابتی‌تر شود

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: فضای کسب‌وکار ما با فضای کسب‌وکار کشورهای رقیب قدرت رقابت پایین‌تری دارد و اینجاست که تسهیلات و مشوق‌ها موضوعیت پیدا می‌کند. به گزارش ایلنا، شمس‌الدین حسینی تاکید کرد: هر قدر رشد اقتصادی بیشتری را در نظر بگیریم نیاز به تامین مالی بالاتر خواهیم داشت و نیاز و ظرفیت اقتصاد ایران برای جذب منابع مالی خارجی از ارقامی که امروز گفته می‌شود هم بیشتر است. ضمن اینکه جذب سرمایه علاوه بر منابع خارجی از منابع داخلی هم اهمیت دارد آن هم در شرایطی که شماری از هم‌وطنان ما سرمایه‌های خود را از کشور خارج و در بیرون از مرزهای ایران سرمایه‌گذاری می‌کنند.

گزارش

همراه با بدهی ۶۳ همتی دولت:

اراده‌ای برای سرمایه‌گذاری در صنعت برق وجود ندارد

مطرح شدن بدهی ۶۳ همتی دولت به صنعت برق، چرایی بحران کمبود برق را مشخص می‌کند. مسئولان اساسا اراده‌ای به سرمایه‌گذاری در این صنعت ندارند.

به گزارش تجارت‌نیوز، کمبود برق، تبدیل به بحرانی عظیم در تابستان شد. خاموشی‌های گسترده، گریبان صنایع و شهروندان را گرفته است و این بحران با وجود کاهش دما، همچنان ادامه دارد. ناتوانی وزارت نیرو در تامین برق موردنیاز، اصلی‌ترین عامل بحران برق در تابستان جاری است.

به گزارش اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل دیوان محاسبات کشور، توان تولید نیروگاه‌های برق در کشور مجموعا ۶۲ هزار مگاوات است و ناترازی برق در حال حاضر به ۱۹ هزار و ۷۰۰ مگاوات رسیده که به معنای عقب‌ماندگی تولید از تقاضا است. بنابراین گزارش، بدهی دولت به صنعت برق نیز به ۶۳ همت رسیده و سالانه در حال افزایش است. در چنین شرایطی، بخش خصوصی تمایلی به سرمایه‌گذاری در صنعت برق ندارد و همین امر منجر به کاهش تولید شده است.

بدهی دولت به وزارت نیرو، در کنار بازده پایین نیروگاه‌های حرارتی که بیش از ۸۰ درصد از برق موردنیاز کشور را تامین می‌کند، بحران را دوچندان کرده است. مشکل سرمایه‌گذاری در صنعت برق و احداث نشدن نیروگاه‌های جدید، بخش بزرگی از پیامدهای افزایش بدهی دولت به وزارت نیرو است.

لازم به ذکر است که بدهی دولت تنها به وزارت نیرو خلاصه نمی‌شود. این بدهی، صنایعی که نیروگاه خود تامین دارند و خودشان برق مصرفی را تولید می‌کنند نیز شامل می‌شود. با باز پرداخت نشدن بدهی، علنا انگیزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تولید برق نیز از دست رفته است.

پیش‌تر حمیدرضا صالحی، عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با ایلنا عنوان کرد که یک دهه است که سرمایه‌گذاری در حوزه برق صورت نگرفته و این باعث شده به رغم رشد مصرف، تولید رشدی نداشته باشد. این موضوع نشان می‌دهد که یکی از موانع اساسی بر سر نبود هرگونه سرمایه‌گذاری در صنعت برق، بدهی کلان دولت به این حوزه بوده که انگیزه هر فعالیتی

از سوی دیگر، باقی افراد باید با قیمت‌های کاذب در بازار آزاد دست و پنجه نرم کنند. اما چرا این سیستم تا این حد ناکارآمد و ناعادلانه است؟

یکی از پرسش‌های اساسی که ذهن بسیاری از مردم را به خود مشغول کرده این است که چرا برخی باید خودرو را با قیمت کارخانه بخرند و دیگران مجبور به خرید در بازار آزاد با قیمت‌های کاذب شوند؟ این موضوع به‌ویژه زمانی دردناک‌تر می‌شود که نگاهی به آمار تعداد برندگان بیاندازیم. از ۳ میلیون ثبت‌نام‌کننده، تنها ۳۵ هزار نفر خودرو دریافت می‌کنند، در حالی که بقیه تنها ناامیدی و سرخوردگی را تجربه خواهند کرد. این تبعیض در دسترسی به خودرو باعث شده تا عده‌ای از جامعه‌شناسان این وضعیت را نشانه‌ای از ناکارآمدی سیاست‌های دولت بدانند. این سیستم، به جای حل مشکلات، صرفاً نابرابری را تقویت می‌کند و باعث ایجاد دوگانه خوش‌شانس‌ها و بازندگان در جامعه می‌شود.

در شرایطی که بسیاری از مردم برای تأمین نیازهای روزمره خود با چالش‌های زیادی روبه‌رو هستند، چنین سیاست‌هایی باعث افزایش نارضایتی عمومی و تشدید احساس نابرابری می‌شود. اما سؤال اصلی اینجاست: آیا ادامه این سیستم قرعه کشی خودرو به نفع مردم است؟ پاسخ به وضوح نه است. این روش به جای آنکه راه‌حلی برای مدیریت تقاضا باشد، به یک منبع بحران و نارضایتی اجتماعی تبدیل شده است. دولت و خودروسازان باید به جای تکیه بر سیستم‌های ناکارآمد و ناعادلانه، به دنبال راه‌حل‌های ساختاری و بلندمدت باشند که نیازهای واقعی جامعه را برطرف کند.

در راستای تولید برق را گرفته است. حال در شرایطی که کشور با کمبود شدید برق روبه‌رو بوده و به دلیل بدهی‌های دولت، علنا رمقی برای سرمایه‌گذاری باقی نمانده است، همچنان از صادرات برق صحبت می‌شود. در مواجهه با کمبود برق و نبود سرمایه‌گذاری برای احداث نیروگاه جدید و توسعه تجدیدپذیرها، مصطفی رجبی مشهدی، مدیرعامل شرکت توانیر، در گفت‌وگو با ایلنا در مورد صادرات و واردات برق صحبت می‌کند. او در همین زمینه تشریح می‌کند که صادرات و واردات بر اساس قراردادهای منعقده با کشورهای همسایه به گونه‌ای تعریف شده که اولویت با تامین برق کشور است و در زمان‌هایی که مازاد تولید برق وجود دارد، صادرات برق انجام شده و زمان‌هایی که نیاز به برق داریم بویژه در ایام اوج مصرف تابستان، واردات برق انجام می‌شود.

در شرایطی که برخی نسبت به احتمال کمبود برق در زمستان سخن به میان می‌آورند، صحبت از صادرات برق همچنان ادامه دارد. به دلیل متنوع نبودن سبد انرژی در کشور و افتادن بار تولید برق بر دوش نیروگاه‌های حرارتی، علنا کشور با بحران گاز نیز روبه‌رو است که زمستان‌ها گریبان‌گیر مردم می‌شود. حال که ضرورت حرکت به سمت نیروگاه‌های تجدیدپذیر بیش از پیش نمایان شده است، همچنان این نیروگاه‌ها با توان پایین به کار خود ادامه می‌دهند و ناترازی برق و گاز را رقم زده‌اند.

در این اوضاع بحرانی، آیا مازادی باقی می‌ماند که صادر شود؟ اگر مازاد برق در زمستان وجود دارد، چرا به جای صادرات، برای نیاز برق در فصل تابستان ذخیره نمی‌شود؟ مسئولان باید به فکر سازوکاری باشند تا ذخیره‌سازی انرژی شبکه در مقیاس بزرگ اتفاق بیافتد. ذخیره‌سازی مجموعه‌ای از روش‌هایی را شامل می‌شود که برای ذخیره انرژی در مقیاس بزرگ در یک شبکه برق الکتریکی، به کار می‌رود. در واقع، انرژی الکتریکی در مواقعی که تقاضای مصرف برق کم است، ذخیره می‌شود و زمانی که تقاضا افزایش یابد، به شبکه برق بازگردانده می‌شود.

البته که چنین راهکارهایی نیاز به سرمایه‌گذاری دارد اما به نظر می‌رسد دولت قصدی برای بازپرداخت بدهی خود به صنعت برق و خرج کردن در زمینه توسعه صنعت برق کشور حتی به اندازه یک ریال را هم ندارد.

گزارش

به دلیل ناکارآمدی در مدیریت فروش؛

لاتاری خودرو نابرابری مردم را عمیق‌تر می‌کند

یکی از مشکلات اساسی سیستم فروش خودرو در ایران، زمان طولانی تحویل خودرو است. طبق اعلام ایران‌خودرو، موعد تحویل محصولات عرضه‌شده در این طرح فروش، نیمه دوم سال ۱۴۰۳ خواهد بود؛ یعنی شرکت‌کنندگان باید حداقل یک سال منتظر تحویل خودروی خود باشند. این در حالی است که بسیاری از مشتریان در این بازه زمانی با مشکلات اقتصادی و نوسانات قیمت مواجه خواهند شد، اما همچنان باید به قرارداد خود پایبند بمانند.

به گزارش اقتصاد ۲۴، مردم ایران با داشتن منابع عظیم انرژی و ظرفیت بالای صنعتی، برای خرید یک خودروی ملی آن هم با نازل‌ترین کیفیت، باید وارد صف قرعه‌کشی شوند. در یک لاتاری که حدود ۳ میلیون نفر امکان ثبت‌نام دارند و تنها ۶ درصد از آن‌ها شانس برنده شدن! این وضعیت برای مصرف‌کنندگان ایرانی در حالی رخ می‌دهد که کمپانی‌های بزرگ جهانی نظیر فولکس واگن، مرسدس بنز و تویوتا نه تنها خودروی مورد نظر مشتریان خود را بدون نیاز به قرعه‌کشی در دسترس قرار می‌دهند، بلکه با استفاده از سیستم‌های پیشرفته توزیع و مدیریت زنجیره تأمین، تجربه‌ای بی‌نقص و شفاف در تحویل خودرو ایجاد می‌کنند. این مقایسه یک پیام واضح دارد: سیستم تحویل خودرو در ایران، به طرز فاجعه‌باری ناکارآمد و قدیمی است!

در اینجا نه از شفافیت خبری هست و نه از تحویل سریع و دقیق. سیستم قرعه کشی خودرو در ایران، به جای آنکه به راه حلی برای مدیریت تقاضا تبدیل شود، به یک بحران اجتماعی و اقتصادی بدل شده است. ایران خودرو در آخرین طرح فروش خود اعلام کرد که از میان ۳ میلیون و ۵۳ هزار ثبت‌نام کننده، تنها ۳۵ هزار نفر موفق به دریافت خودرو شده‌اند؛ یعنی کمتر از ۶ درصد از شرکت‌کنندگان به خودرو دسترسی خواهند داشت. این وضعیت نه تنها باعث سرخوردگی اجتماعی شده، بلکه شکاف بین اقشار مختلف جامعه را نیز تعمیق می‌کند. از یک سو، خوش‌شانس‌ها با قیمت کارخانه خودرو خریداری می‌کنند و

آگهی تحدید حدود اختصاصی

تحدید حدود ششدانگ عرصه چهار قطعه زمین مزروعی و باغ پلاک ۱۲۰ و ۱۲۱ و ۱۳۱ و ۱۳۰ فرعی از ۴۷ اصلی بخش ۸ به مساحت ۱۴۶۷۶/۴۲ – ۱۶۱۰۲/۸۷ – ۵۲۱۸/۹۴ – ۵۲۹۳/۳۴ مترمربع واقع در قریه سرچم که در تصرف آقای امیر علیمرادی فرزند علی بوده که در اجرای قانون تعیین تکلیف تقاضای ثبت نموده و کارشناسان منتخب بشرح گزارش وارده بشماره ۲۰۲۵-۴۳۲۲-۲۰۱۵-۲۰۱۴- ۱۴۰۳/۰۵/۲۱ تصرفات بلامعارض نامبرده را گواهی و تایید و هیات طبق شماره ۴۳۲۴-۴۳۱۸- ۴۳۲۰ – ۱۴۰۳/۵/۲۱ اقدام به صدور رای نموده است علهذا به استناد تبصره ذیل ماده ۱۳ قانون تعیین تکلیف و ماده ۱۳ آیین نامه قانون مرقوم و مستفاد به ماده ۱۴ و ۱۵ قانون ثبت در مورخه ۱۴۰۳/۷/۲۸ راس ساعت ۱۰ صبح تحدید حدود پلاک مرقوم بعمل خواهد آمد لذا بدینوسیله از مجاورین و صاحبان حقوق دعوت میشود که در روز و ساعت تعیین شده فوق در محل حاضر ودر صورتیکه اعتراض به حدود و یا حقوق ارتفاقی دارند میتوانند از تاریخ انجام تحدید حدود لغایت ۳۰ روز اعتراض خود را کتبا" به اداره ثبت اسناد این شهرستان تسلیم دارند ضمنا" برابر ماده ۸۶ آئین نامه اصلاحی قانون ثبت اعتراض باید کتبی ومستقیما"به اداره ثبت کامیاران تسلیم شود و معترض می بایست ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض به ثبت محل نسبت به تقدیم دادخواست به مرجع صالحه قضایی اقدام و گواهی مرجع مذکور را مبنی بر تقدیم دادخواست اعتراض به ثبت محل ارائه نماید در غیر این صورت اداره ثبت بدون توجه به اعتراض عملیات ثبتی را با رعایت مقررات ادامه می دهد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۶/۲۴
م/الف ۷۶

علی محمد براتی – رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان کامیاران

ILNA
با ایلنا همراه شوید
خبرگزاری کار ایران «ایلنا»