

«امیر حسن کاکایی» با انتقاد از نگاه «بورس بازان»ه نمایندگان به واگذاری این خودروساز:

مجلسی‌ها فرق خصوصی‌سازی را با فروش سهام سایپا نمی‌دانند



رامتین مونیق

قرار بود پس از واگذاری ایران خودرو، وضعیت مالکیت سایپاهم تعیین تکلیف شود اما تاکنون اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است و در عین حال، مشکلات مالی و زیان انباشته سایپا به وضعیتی بحرانی رسیده است.

برخی کارشناسان در تحلیل مشکلات کنونی سایپا، عنوان می‌کنند که مدیریت دولتی فعلی این خودروساز بزرگ کشور، بنا به ملاحظات شایسته‌سالاری انتخاب نشده است پس ریشه مشکلات ادر این مدیریت دولتی باید دید. بر برخی دیگر نیز معتقدند مشکلات سایپا فراتر از سطح هیات‌مدیره کنونی یا سابق است و این مشکلات را باید در چارچوبی کلان‌تر بررسی کرد.

در عین اینکه عمده کارشناسان به نقش مخرب مدیریت دولتی اشاره دارند، دولت هم فلان برای واگذاری سایپا دست نگه داشته که به زعم برخی تحلیلگران، این دست نگه داشتن به منزله بی‌تماثلی دولت برای واگذاری است. در همین راستا، اکبر رنجیزاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، در گفت‌وگو با تاجرانخیز، عنوان کرده بود که ارزش واقعی سایپا بیش از ۱۰۰۰ همت است در حالی که وزارت صمت ارزش این خودرو سوار را ۴۰۰ همت تعیین کرده و مانع واگذاری صحیح سایپا می‌شود. «توسعه ایرانی» در گفت‌وگو با امیر حسن کاکایی، کارشناس و تحلیلگر ارشد صنعت خودرو، به ارزیابی مشکلات و وضعیت فعلی سایپا و مضفات واگذاری آن پرداخته است.

سیاست‌گذاران، مقصر اصلی وضعیت موجود

این کارشناس ارشد صنعتی خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره چالش‌های کنونی سایپا، گفت: مقصر اصلی وضعیت سایپا، و در کنار آن کلیت صنعت خودرو، سیاست‌گذاران هستند.

امیر حسین کاکایی عنوان کرد: این مشکلات متعلق به یک روز یا دو روز گذشته نیست و مشکلات هم یک یا دو عدد نیست و همه افراد از کلیت صنعت خودرو ناراضی هستند. این وضعیت نشان می‌دهد که مقصر مشکلات فعلی، در سطحی بالاتر از هیات‌مدیره کنونی است.

او افزود: سایپا در ۸ سال گذشته چندمدیر عامل عوض کرده است؟ این تغییرات در یک دولت یا یک دوره مجلس نبوده است و در این مدت، حداقل سه مجلس و سه دولت داشته‌ایم. از دور دوم آقای روحانی تاکنون هم وزیر روی کار آمده‌اند.

مسئولین «پوزرسیون» شده‌اند!

این تحلیلگر صنعت خودرو تأکید کرد: از آنجایی که سیاست‌گذاران هم تغییرات بسیاری داشته‌اند، شاید اینکه آن‌ها را مقصر بدانیم چندین صحیح نباشد و بهتر است که بگوییم مقصر اصلی وضعیت سایپا و صنعت خودرو، بی‌سیاستی‌ها و تناقضات در سیاست‌گذاری بوده است.

کاکایی بیان داشت: به هر حال باید این واقعیت را بپذیریم که از سال ۱۳۹۷، وارد سنگین‌ترین تحریم‌های دنیا شده‌ایم. در چنین حالتی از تقای هر صنعتی نیازمند

امیر حسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» «دولت اکنون یک پارچه نیست اما با وجود همین موضوع، با قاطعیت می‌توان گفت که برخی مسئولین دولتی وجود دارند که به شدت مقابل واگذاری‌ها دست‌اندازی می‌کنند و حتی مقابل برنامه‌های توسعه‌ای مدیریت دولتی فعلی هم قرار می‌گیرند. اصطلاحن ما جراد در این است که دولت دستورات خود را هم درباره واگذاری خودروسازان اجرایی کند!

گزارش

فرشاد مومنی:

فساد را نمی‌توان باراه حل‌های شخص محور مهار کرد

یک اقتصاددان بابیان اینکه فساد تا تأفعالیتهی پنهان کارانه است، تأکید کرد: برای شناخت عالمانه فساد باید به نشانه‌ها و ساختارهای نهادی آن توجه کرد. زیرا شاخص محور دیدن فساد و راه‌حل‌های آن، مانع شناسایی ریشه‌های اصلی آن می‌شود.

به گزارش ایسنا، فرشاد مومنی در نشست خبری مؤسسه مطالعات دین و اقتصاد با موضوع «نگاهی به آینده فسادستیزی در ایران» اظهار کرد: یکی از پرسش‌های بسیار بزرگ این است که چرا در بالاترین سطوح قاعده‌گذاری کشور مانده فقط در سال‌های اخیر بلکه در طول تاریخ، بالاترین سطوح تا پایین‌ترین لایه‌های اجتماعی فساد را شخص محوری ببینند و راه‌حلی که ارائه می‌شود نیز شخص محور است. بارها در زندگی روزمره می‌شنویم که می‌گویند فردی را کف‌فساد کرده بگیرد و به اعدام کنید تا مایه عبرت دیگران شود و هر چه خشونت بیشتر باشد، عبرت بیشتری ایجاد می‌شود.

گزارش

بازار موبایل در حالی زیر فشار همزمان محدودیت واردات، افزایش هزینه‌های انرژی و رشد قیمت قطعات قرار گرفته که کاهش قدرت خرید، رفتار مشترک میان رانینز تغییر داده است؛ از توقیع خرید و حرکت به سمت گوشی‌های اقتصادی و دست‌دوم تا تعمیر دستگاه‌های قدیمی، آن هم در شرایطی که هزینه تعمیرات هم دیگر از ران نیست.

به گزارش خبرآنلاین، فعالان صنفی نیز در ماه‌های اخیر از افزایش قابل توجه قیمت تلفن همراه خبر داده‌اند و اعلام شده قیمت برخی مدل‌ها از ابتدای سال ۱۴۰۵ بین ۳۰ تا ۸۰ درصد افزایش داشته است. البته میزان افزایش قیمت در همه برندها و مدل‌ها یکسان نیست و شرایط عرضه و موجودی هر کالا نیز در

کارشناس و تحلیلگر ار شد صنعت خودرو: یک نماینده اظهار کرده که دولت ارزش فعلی سایپا را ۴۰۰ همت تعیین کرده‌در صورتی که ارزش واقعیت آن بیش از ۱۰۰۰ همت است. معنای حرف این نماینده این است که دولت قیمتی وضع کند که کسی قادر به خرید سایپا نباشد. نمایندگان‌ی که چنین اظهاراتی دارند، در وهله اول تمام مسائل را در ارزش بولی بنگاه‌ها خلاصه می‌کنند که این نگاه بسیار غلط است؛ نگاه «بورس بازان» به واگذاری‌ها بسیار خطرناک است و همین نگاه تاکنون ما را در خصوصی‌سازی‌ها «بیچاره» کرده است

یک سیاست‌گذاری منسجم است اما ما چه کردیم؟ دقیقاً برعکس عمل کرده‌ایم. او تأکید کرد: همه مسئولین، از نماینده مجلس گرفته تا دولتی‌ها فقط گلابی‌مدنویس‌لیک‌ار هستند و انگار که در قامت «پوزرسیون» حضور دارند! استاد دانشگاه دانشکده خودروسازی دانشگاه علوم صنعت، یادآوری کرد: در سال ۱۴۰۰، بالاخره بعد از چندسال قانون ساماندهی صنعت خودرو تصویب شد. ۵ سال از این قانون گذشته اما خطاب به دولتی‌های می‌گویم در این مدت چه کرده‌ید که چنین گلابی‌مند هستید و ناسازمی‌گویید؟

کاکایی ادامه داد: مسئولین علاوه بر گلابی‌هر کردن، قوانینی وضع می‌کنند که صنعت را زیان‌ده‌تر می‌کند و همزمان با مردم همراهی می‌کنند که چرا وضعیت صنعت خودرو خراب است؟ در این میان نیز دالما بر دوش صنعت خودرو بار جدیدی گذارند؛

امیر حسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» «دولت اکنون یک پارچه نیست اما با وجود همین موضوع، با قاطعیت می‌توان گفت که برخی مسئولین دولتی وجود دارند که به شدت مقابل واگذاری‌ها دست‌اندازی می‌کنند و حتی مقابل برنامه‌های توسعه‌ای مدیریت دولتی فعلی هم قرار می‌گیرند. اصطلاحن ما جراد در این است که دولت دستورات خود را هم درباره واگذاری خودروسازان اجرایی کند!

گزارش

سابقه داشته است که برخی نمایندگان مجلس همزمان با انتقاد از وضعیت تعددنیروی کار در صنعت خودرو، در پی این بوده‌اند که افراد وابسته به خود را در صنعت بگمارند!

خرابکاری بزرگ دولت رئیسی در سایپا

این تحلیلگر صنعت خودرو همچنین به ریشه مشکلات فعلی سایپا پرداخت و گفت: در دولت گذشته، یک خرابکاری بسیار بزرگ، جدای از تمام خرابکاری‌های گذشته، رخ داد. البته این خرابکاری کلیت صنعت خودرو را تحت تأثیر قرار داد اما تبعات آن برای سایپا بیشتر بود. کاکایی توضیح داد: زمانی که وزیر وقت سر کار آمد، یکسری ادعاهای بی‌بنیاد کرد که این ادعاها به شدت هم خصلت پوپولیستی داشتند یکی از این ادعاها ی خطرناک این بود که دولت سعی دارد قیمت خودرو را ۱۵ درصد کاهش دهد و با افزایش تولید، به سمت حذف فروش به روش قرعه‌کشی برود.

او افزود: در سال ۱۴۰۲ این اتفاق رخ داد اما در واقعیت نه توانستند قیمت را کاهش دهند و نه توانستند تولید را بیشتر کنند تا قرعه‌کشی به شکل صحیح، حذف شود. با حذف صوری قرعه‌کشی، سعی در مخفی‌کاری واقعیت داشتند و برای این پنهان‌کاری، به سایپا و ایران خودرو دستور دادند تا تمام متقاضیان را ثبت‌نام کنند.

این استاد دانشگاه یادآور شد: در آن زمان تیم ایران خودرو قوی‌تر ظاهر شد و قیمت محصولات این شرکت هم بالاتر و تعداد متقاضیان کمتر بود پس مقابل این موضوع مقاومت کردند ولی تیم سایپا بسیار ضعیف‌تر بود و به راحتی زیر بار رفت.

به گفته‌او، تعداد متقاضیان سایپا، به دلیل اقتصادی‌تر بودن محصولات، بیشتر از ایران خودرو است و در نتیجه ی آن سیاست سال ۱۴۰۲، تعهدات بسیار سنگینی برای سایپا ایجاد شد چرا که چندبرابر ظرفیت تولید را یک پیش فروش را انجام دادند و نتیجه نهایی این روند، ایجاد یک بدهی بسیار بالا و تعهدات معوق بود.

شایسته‌سالاری در سیستم فعلی معنایی ندارد

کاکایی به ارزیابی کارنامه مدیریت فعلی سایپا پرداخت و گفت: در دولت جدید، هیات‌مدیره سایپا را عوض کردند، هر چند که همین الان هم سایپا کماکان دولتی است و به شدت تحت تأثیر سیاست‌های متناقض دولت قرار دارد.

او کارنامه مدیرعامل فعلی را مثبت دانست و گفت: همین آقای شیخ‌زاده با افراد دیگری که در هیات‌مدیره حضور دارند، از خود

مجلسی‌ها فرق خصوصی‌سازی را با فروش سهام سایپا نمی‌دانند



سابقه داشته است که برخی نمایندگان مجلس همزمان با انتقاد از وضعیت تعددنیروی کار در صنعت خودرو، در پی این بوده‌اند که افراد وابسته به خود را در صنعت بگمارند!

خرابکاری بزرگ دولت رئیسی در سایپا

این تحلیلگر صنعت خودرو همچنین به ریشه مشکلات فعلی سایپا پرداخت و گفت: در دولت گذشته، یک خرابکاری بسیار بزرگ، جدای از تمام خرابکاری‌های گذشته، رخ داد. البته این خرابکاری کلیت صنعت خودرو را تحت تأثیر قرار داد اما تبعات آن برای سایپا بیشتر بود. کاکایی توضیح داد: زمانی که وزیر وقت سر کار آمد، یکسری ادعاهای بی‌بنیاد کرد که این ادعاها به شدت هم خصلت پوپولیستی داشتند یکی از این ادعاها ی خطرناک این بود که دولت سعی دارد قیمت خودرو را ۱۵ درصد کاهش دهد و با افزایش تولید، به سمت حذف فروش به روش قرعه‌کشی برود.

او افزود: در سال ۱۴۰۲ این اتفاق رخ داد اما در واقعیت نه توانستند قیمت را کاهش دهند و نه توانستند تولید را بیشتر کنند تا قرعه‌کشی به شکل صحیح، حذف شود. با حذف صوری قرعه‌کشی، سعی در مخفی‌کاری واقعیت داشتند و برای این پنهان‌کاری، به سایپا و ایران خودرو دستور دادند تا تمام متقاضیان را ثبت‌نام کنند.

این استاد دانشگاه یادآور شد: در آن زمان تیم ایران خودرو قوی‌تر ظاهر شد و قیمت محصولات این شرکت هم بالاتر و تعداد متقاضیان کمتر بود پس مقابل این موضوع مقاومت کردند ولی تیم سایپا بسیار ضعیف‌تر بود و به راحتی زیر بار رفت.

به گفته‌او، تعداد متقاضیان سایپا، به دلیل اقتصادی‌تر بودن محصولات، بیشتر از ایران خودرو است و در نتیجه ی آن سیاست سال ۱۴۰۲، تعهدات بسیار سنگینی برای سایپا ایجاد شد چرا که چندبرابر ظرفیت تولید را یک پیش فروش را انجام دادند و نتیجه نهایی این روند، ایجاد یک بدهی بسیار بالا و تعهدات معوق بود.

شایسته‌سالاری در سیستم فعلی معنایی ندارد

کاکایی به ارزیابی کارنامه مدیریت فعلی سایپا پرداخت و گفت: در دولت جدید، هیات‌مدیره سایپا را عوض کردند، هر چند که همین الان هم سایپا کماکان دولتی است و به شدت تحت تأثیر سیاست‌های متناقض دولت قرار دارد.

او کارنامه مدیرعامل فعلی را مثبت دانست و گفت: همین آقای شیخ‌زاده با افراد دیگری که در هیات‌مدیره حضور دارند، از خود

مسئولین علاوه بر گلابی‌هر کردن، قوانینی وضع می‌کنند که صنعت را زیان‌ده‌تر می‌کند و همزمان با مردم همراهی می‌کنند که چرا وضعیت صنعت خودرو خراب است؟ در این میان نیز دالما بر دوش صنعت خودرو بار جدیدی گذارند؛ سابقه داشته است که برخی نمایندگان مجلس همزمان با انتقاد از وضعیت تعددنیروی کار در صنعت خودرو، در پی این بوده‌اند که افراد وابسته به خود را در صنعت بگمارند!

صنعت خودرو و به خصوص سایپا می‌توانست بهتر باشد. همچنین اگر جنگ رخ نمی‌داد قطعاً وضعیت خودرو سازی‌ها قوی‌تر می‌کرد.

اظهارات خطرناک نمایندگان مجلس

این کارشناس ارشد صنعت خودرو، گفت: دولت که از واگذاری خودرو سازان عقب‌نشینی کرده است و سنگ‌اندازی هم می‌کند در این موضوع شکی نیست. کاکایی در ادامه به بررسی اظهارات مجلسی‌ها درباره ی تمایل بودن برای واگذاری سایپا پرداخت و افزود: نمایندگان‌ی پیدا می‌شوند که اظهارات خطرناک و متناقضی دارند! برای مثال این یک نماینده اظهار کرده که دولت ارزش فعلی سایپا را ۴۰۰ همت تعیین کرده‌در صورتی که ارزش واقعیت آن بیش از ۱۰۰۰ همت است. معنای حرف این نماینده این است که دولت قیمتی وضع کند که کسی قادر به خرید سایپا نباشد!

او عنوان کرد: اولاً در موضوع واگذاری، قیمت به تنهایی مهم نیست و برخی فرق فروش سهام با خصوصی‌سازی و واگذاری مدیر پیت‌رامتو چیه نیستند.

استاد دانشگاه علم و صنعت در این خصوص توضیح داد: آخرین خصوصی‌سازی در آلمان با یک‌مبارک انجام شد ولی مهم‌تر از مبلغ فروش، تعهدات در این میان است. یعنی چه بنگاهی را واگذار می‌کنیم، در نهایت چه در یافت می‌کنیم و در کل، چه تناظراتی از خریدار داریم.

کاکایی افزود: این نمایندگان‌ی که چنین اظهاراتی دارند، در وهله اول تمام مسائل را در ارزش بولی بنگاه‌ها خلاصه می‌کنند که این نگاه بسیار غلط است؛ نگاه «بورس بازان» به واگذاری‌ها بسیار خطرناک است و همین نگاه تاکنون ما را در خصوصی‌سازی‌ها «بیچاره» کرده است.

دولت دستورات خود را درباره خصوصی‌سازی هم اجرایی کند!

این تحلیلگر حوزه خودرو اظهار کرد: دولتی‌ها در موضوع واگذاری، دالما مورد اتهام واقع می‌شوند. یعنی اگر دولت در یک حراجی، قیمت را به‌درستی تعیین کند، سایپا، برخی کارشناسان از جمله خود من، فکری نمی‌کردیم که این شرکت به‌طور کامل زمین بخورد و به یک شرکت «مرده» و ورشکسته تبدیل شود! اما تیم فعلی توانست این شرکت را زنده نگه‌دارد. البته وضعیت فعلی مانند انتخاب میان بد و بدتر است.

کاکایی بیان داشت: آنچه در ۵ سال گذشته دیدم حاکی از این است که وزارت صمت مایل به واگذاری خودرو سازان نیست. کما اینکه در مورد ایران خودرو هم واگذاری رخ نداد و سهام‌داران تنها با فشار قانونی توانستند حق خود را بگیرند.

او ادامه داد: اصطلاحن ما جراد این است که دولت دستورات خود را هم درباره واگذاری خودرو سازان اجرا نمی‌کند! به عنوان مثال هنوز هم دستور دولت درباره واگذاری سهام تودلی، نه در مورد سایپا و نه در مورد ایران خودرو، اجرا نشده است و این موضوع، نشان از تعال دولتی‌هاست که دلیل این تعلل هم می‌تواند ترس باشد و هم حفظ قدرت چرا که بالاخره دولتی‌ها در این صنعت، منفاعی دارند.

به اعتقاد کاکایی، دولت اکنون یک پارچه نیست اما با وجود همین موضوع، با قاطعیت می‌توان گفت که برخی مسئولین دولتی وجود دارند که به شدت مقابل واگذاری‌ها دست‌اندازی می‌کنند، تنها چند مسئول کارآمد در پست‌های مدیریتی مدیریت دولتی فعلی هم قرار می‌گیرند.

این استاد دانشگاه در پایان خاطر نشان کرد: دولتی که نمی‌تواند نهادهای دیگر را برای این پروژه بزرگ ۴۰۰ ستنی «گوشی‌های قدیمی را تعمیر کن و فعلاً گوش‌ی جدید نخر» نیز همتی راضی کند، بنابر این تمایلی به واگذاری هم ندارد.

این استاد دانشگاه همچنین عنوان کرد: در تمام گزارش‌های مربوط به فضای کسب‌وکار در ایران، از زمانی که این گزارش‌ها تهیه می‌شود تا امروز، یکی از نکات روشن این است که با هر شوک به قیمت حامل‌های انرژی، بحران تأمین مالی سرمایه در گردش مورد نیاز تولید کنندگان تشدید می‌شود. من گزارش‌ی از اظهارات صریح یکی از رؤسای بانک مرکزی دارم که می‌گوید پس از شوک درماتی، در بهترین حالت فقط می‌توانیم یک‌چهارم نیازهای مالی تولید کنندگان را از کاتال بازار رسمی تأمین کنیم. معنای این سخن این است که سه‌چهارم نیاز تولید کنندگان به بازار را بخاوران ا حاله شده و تولید کنندگان در اسارت این بازار قرار گرفته‌اند.

این استاد دانشگاه همچنین عنوان کرد: در تمام گزارش‌های مربوط به فضای کسب‌وکار در ایران، از زمانی که این گزارش‌ها تهیه می‌شود تا امروز، یکی از نکات روشن این است که با هر شوک به قیمت حامل‌های انرژی، بحران تأمین مالی سرمایه در گردش مورد نیاز تولید کنندگان تشدید می‌شود. من گزارش‌ی از اظهارات صریح یکی از رؤسای بانک مرکزی دارم که می‌گوید پس از شوک درماتی، در بهترین حالت فقط می‌توانیم یک‌چهارم نیازهای مالی تولید کنندگان را از کاتال بازار رسمی تأمین کنیم. معنای این سخن این است که سه‌چهارم نیاز تولید کنندگان به بازار را بخاوران ا حاله شده و تولید کنندگان در اسارت این بازار قرار گرفته‌اند.

بماند و به زمین نخورد.

او تأکید کرد که در سیستم دولتی کنونی اصلاً شایسته‌سالاری معنا ندارد و تنها به صورت تصادف یا شانس، تنها چند مسئول کارآمد در پست‌های مدیریتی حضور دارند.

کاکایی خاطر نشان کرد: قطعاً اگر شایسته‌سالاری در سیستم دولتی وجود داشت یا قانون تجارت و اصول کسب‌وکار به صورت واقعی جاری می‌شدند، وضعیت

این بستر را اصلاح کنید. با این حال، تقریباً تمام سیاست‌های اقتصادی که از سال ۱۳۹۰ تاکنون با شدت بیشتری در دستور کار قرار گرفته، از جمله سیاست‌هایی بوده که ضرر به‌های مملکتی به تولید کنندگان وارد کرده است.

این استاد دانشگاه همچنین عنوان کرد: در تمام گزارش‌های مربوط به فضای کسب‌وکار در ایران، از زمانی که این گزارش‌ها تهیه می‌شود تا امروز، یکی از نکات روشن این است که با هر شوک به قیمت حامل‌های انرژی، بحران تأمین مالی سرمایه در گردش مورد نیاز تولید کنندگان تشدید می‌شود. من گزارش‌ی از اظهارات صریح یکی از رؤسای بانک مرکزی دارم که می‌گوید پس از شوک درماتی، در بهترین حالت فقط می‌توانیم یک‌چهارم نیازهای مالی تولید کنندگان را از کاتال بازار رسمی تأمین کنیم. معنای این سخن این است که سه‌چهارم نیاز تولید کنندگان به بازار را بخاوران ا حاله شده و تولید کنندگان در اسارت این بازار قرار گرفته‌اند.

بماند و به زمین نخورد.

او تأکید کرد که در سیستم دولتی کنونی اصلاً شایسته‌سالاری معنا ندارد و تنها به صورت تصادف یا شانس، تنها چند مسئول کارآمد در پست‌های مدیریتی حضور دارند.

کاکایی خاطر نشان کرد: قطعاً اگر شایسته‌سالاری در سیستم دولتی وجود داشت یا قانون تجارت و اصول کسب‌وکار به صورت واقعی جاری می‌شدند، وضعیت

خبر اقتصادی

توانیر:

یارانه برق متخلفان یک سال قطع می‌شود



توانیر با انتشار اطلاعیه‌ای اعلام کرد: استفاده کنندگان غیرمجاز از شبکه برق از جمله استخراج کنندگان غیرمجاز رم‌زاز، دستکاری کنندگان کنتور و مصرف کنندگان برق

خارج از مجوز، به مدت یک سال از یارانه انرژی محروم می‌شوند و بهای برق مصرفی آنها بر مبنای تعرفه آزاد محاسبه و دریافت خواهد شد. به گزارش ایلنا، بر اساس این اطلاعیه، بهای برق مصرفی این مشترکان، پس از تشخیص تخلف، به‌مدت یک سال بر مبنای تعرفه آزاد محاسبه و دریافت خواهد شد. هدف از این اقدام، عدالت در توزیع انرژی، صیانت از حقوق مردم و مشترکان قانونمند و پایداری شبکه برق و بر خود ر د قاطع اسوداگران انرژی عنوان شده است.

وزیر صمت:

به بهانه رشد قیمت، نباید شاهد کمبود یا احتکار کالا باشیم

وزیر صمت عنوان کرد:

ناباید به بهانه سودجویی و افزایش قیمت‌ها، شاهد کمبود یا احتکار کالا در بازار باشیم. به گزارش تسنیم، محمد آتایک در نشست

بررسی وضعیت تولید صنایع مختلف، افزود: همان‌گونه که بخش تولید در شرایط جنگ تحمیلی اجازه نداد بازار با کمبود مواجه شود، اکنون نیز باید مورد حمایت قرار گیرد تا بتواند به فعالیت خود ادامه دهد و تأمین مالی بنگاه‌های تولیدی، به‌ویژه صنایع کوچک و متوسط را یکی از الزامات استمرار تولید دانست و تصریح کرد: تأمین مالی صنایع کوچک باید با جدیت دنبال شود و تسهیلات این واحدها، به‌موقع بر داخت شود تا بنگاه‌های تولیدی بتوانند با ظرفیت بیشتری به فعالیت خود ادامه دهند.

از سوی بانک مرکزی:

بلوکه کردن بخشی از وام بانکی رسماً ممنوع شد

بانک مرکزی اعلام کرد: با رأی هیأت عمومی

دیون عدالت اداری، بلوکه کردن تسهیلات اعطایی توسط بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی و یا اجبار

و الزام تسهیلات‌گیرنده به افتتاح حساب نقدی و توثیق آن و سپس پرداخت تسهیلات، ممنوع است؛ اما چنان‌چه خود تسهیلات‌گیرنده در راستای قانون عدم الزام سپردن وثیقه ملکی به بانک‌ها مصوب سال ۱۳۸۰ و در محدوده مذکور در قانون یاد شده، آزادانه به معرفی حساب نقدی و یا سپرده نقدی خویش برای وثیقه تسهیلات اقدام کند، امکان پذیر است. به گزارش ایلنا، همچنین پرداخت نرخ سود کمتر از نرخ سود متناظر با دوره زمانی آن سپرده توسط بانک یا مؤسسه اعتباری غیربانکی متخله، محسوب شده و بانک یا مؤسسه اعتباری غیربانکی متخلف مشمول اقدامات نظارتی بانک مرکزی می‌شود.

غارت ۲.۵ میلیارد دلار انرژی کشور: برق ۴ استان توسط استخراج‌کنندگان رم‌زازز بلعیده می‌شود

فعالیت بیش از ۱۳ هزار

مزرعه غیرمجاز و رم‌زاز با مصرف ۳۷۵۰ مگاوات برق، معادل مصرف ۴ استان کشور، شبکه انرژی ایران را با چالش جدی و خسارت سالانه ۲.۵

میلیارد داری مواجه کرده است. به گزارش ایسنا، تاکنون بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه ماینر غیرمجاز و همچنین ماینرهایی که در سازه غیرمجاز فعالیت می‌کنند، شناسایی و توقیف شده‌اند. بار مصرفی این تعداد دستگاه حدود ۱۳۰۰ مگاوات برآورده می‌شود؛ ظرفیتی که از ظرفیت نیروگاه‌اتی بوشهر نیز بیشتر است و فشار قابل توجهی به شبکه برق کشور وارد می‌کند. هر دستگاه ماینر به‌طور متوسط حدود سه‌هونیم کیلووات برق مصرف می‌کند و مصرف‌ماهان آن تقریباً معادل مصرف برق ۱۰ واحد مسکونی است.

معاون وزیر جهاد اعلام کرد:

شهادت ۱۰ صیاد در جنگ اخیر



معاون وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به شهادت ۱۰ صیاد طی جنگ اخیر در حین صید، گفت: صیادی نه تنها نسبت به قبل، ضعیف‌تر نشده، بلکه قوی‌تر، اما از نظر

امنیت مشکل شده است. به گزارش ایلنا، حمزه رستم‌پور بابیان اینکه میزان صید اامسال نسبت به قبل بیشتر بوده است، ادامه داد: ما میزان صید در ۵ ماهه اامسال در بنادر جنوبی و آب‌های دور و فراسرزمینی، حدود ۳۰ درصد افزایش داشته است. به گفته‌او، ۸۵ هزار تن انواع آبزیان در بازه زمانی ۹ اسفند که جنگ شروع شد تاکنون، توسط صیادان صیدانجام شده است. همین‌الان نیز صیادان و تمامی شناورهای آن در شرایط خاص مشغول به کارند.

یک عضو اتاق بازرگانی:

ظرفیت فعلی مرزهای ایران پاسخگوی حجم کامیون‌های تجاری نیست



رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران با اشاره به عدم بازگشت تجارت دریایی به راول‌عادی، عنوان کرد: فشار بیشتری بر حمل‌ونقل زمینی و ریلی وارد شده و برای تسهیل

ترانزیت، مرزها باید ۲۴ ساعته فعال شوند. به گزارش مهر، پیمان سنجندی افزود: در مرزهای شرقی کشور، بخشی از جابه‌جایی کالا از مسیرهای شرقی انجام می‌شود و در حال حاضر در برخی مرزها شاهد تجمع و ورودی بهانه‌ها هستیم. به عنوان نمونه، در مرز بجمان به دلیل اینکه تاکنون این تعداد خودرو وارد این مرز نشده بود، زیرساخت و آمادگی لازم برای پذیرش این حجم از کامیون‌های تجاری وجود ندارد. در مرز بارگان نیز شرایط مشابهی وجود دارد و قاعدتاً ظرفیت ورودی و خروجی مرزها، توجه به به شرایط و اوضاع فعلی با مشکلاتی مواجه شده است.