

مانع زدایی از توسعه صنعت برق یا مانعی برای تولید؟

عطف به ماسبق شدن یک ماده قانون، باعث بدهکاری قبوض برق تولید کنندگان شده است

گزارش خبری



قرار بود باقانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق، وضعیت زیرساخت های برق کشور بهبود یابد. اما حالا نه تنها نشوانسته کمکی به ماجرای کمبود برق کند. آن طور که فعالان حوزه صنعت می گویند همین قانون خود سدی شده برای تولید. آن هم در سال هایی که پیشرفت کشور به تولید گره خورده است. حالا ما چرا چیست؟ ماجرا بدهکاری قبوض برق صنایع از چند ده میلیون تا چند میلیارد برای گذشته ای که گذشته است. یعنی «عطف به ماسبق» شدن قانون مانع زدایی از صنعت برق و به دنبال آن بدهکار شدن تولیدکننده هایی که پیش از این هزینه انرژی را پرداخت کرده و محصول خود را با قیمت تمام شده مشخص در همان زمان به فروش رساندند. روزه به روز شدت مصرف انرژی رو به افزایش است و از سوی دیگر زیرساخت ها در حال مستهلک شدن هستند. حتما این روزها درباره تعطیلی پنجشنبه در ۱۱۳ استان برای مدیریت مصرف برق شنیده اید. روزهای ابتدای تیرماه بود که در گزارشی با عنوان «نترازی انرژی، سد تولید»، درباره وضعیت صنایع به دنبال مشکلات زیرساختی در حوزه انرژی نوشتیم. همین جا بود که از پیش بینی نترازی انرژی تا ۲۰هزار مگاوات نوشتیم. حالا اجرای قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق راکه به گفته فعالان اقتصادی بار مضاعفی بر دوش تولید است اضافه کنید به مشکلات زیرساختی انرژی و معضل قدیمی قطعی برق در تابستان.

نیرو ذکر شده است که در راستای اجرایی کردن ماده ۳ قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق مصوب ۱۴۰۸/۰۸/۱۴مجلس شورای اسلامی و ابلاغ مقام عالی وزارت نیرو در بهمن ۱۴۰۲مبلغ... ریال تا بهمن ۱۴۰۲ به حساب بدهکاری انشعاب واحد مربوط اعمال شده است. این یعنی عطف به پیش از اجرای قانون. صالحی زاده ادامه می دهد: مهم ترین مشکل ما در این قانون مربوط به ماده ۳ آن است. در این ماده آمده است: «متوسط بهای برق مصرفی مشترکان صنعتی (به جز استخراج رمزارزها) معادل متوسط نرخ قراردادهای تبدیل انرژی (ای سی ای) با توجه به بهای سوخت مصرفی نیروگاه ها و هزینه انتقال، تعیین و دریافت می شود.»

او با اشاره به اینکه حدود یک سال است در قبض های برق مبلغی با عنوان مابه التفاوت هزینه سوخت نیروگاهی از تولیدکنندگان دریافت می شود می گوید، سؤال اینجاست که اگر یک بار این هزینه را از مازادریافت کردند چرا دوباره به عنوان قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق می خواهند این هزینه را دریافت کنند و بهای سوخت نیروگاه را تحت دو عنوان مختلف بگیرند. بازرس خانه صنعت با تأکید بر اینکه مشکل ما در غیرقانونی بودن این اقدام است می افزاید، این ماده قانون هم عطف به ماسبق شده و هم باید یک هزینه دوبار پرداخت شود. در این راستا از سوی خانه صنعت به استاندار خراسان رضوی، شورای گفت وگوی دولت و بخش خصوصی، نصرا...

پژمانفر، نماینده مردم مشهد در مجلس شورای اسلامی و محسن زنگنه، رئیس مجمع نمایندگان استان نامه ای ارسال و در آن مشکلات این قانون را مطرح کردیم.

تولید اولویت نیست

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی در واکنش به این تصمیمات می گوید: این رفتارها نشان می دهد که تولید اولویت اول کشور نیست. با وجود تأکید های رهبر معظم انقلاب و نام گذاری های سال های گذشته، باز هم قانون هایی وضع و عطف به ماسبق می شود که در واقعیت سدی برای تولید است.

فیروز ابراهیمی می افزاید، این اقدام ها قیمت تمام شده را بالا می برد به اضافه اینکه وقتی عطف به گذشته می شود کالا تولید و مصرف شده و این اقدام تحمیل یک بار اضافه برگرده تولید است. او با تأکید بر اینکه اگر تولید اولویت اول بود، بار نترازی انرژی بر دوش تولید نبود می گوید: طبق ماده ۲۵ قانون بهبود فضای کسب و کار که بر اساس آن در شرایط کمبود تولید نباید هزینه اول قطع باشد، اما همین امسال سه برابر سال قبل قطعی داریم. سال گذشته دوازده ساعت قطعی داشتیم، اما امسال به ۲۶ ساعت رسیده است.

هزینه جدید برای محصول فروخته شده!

رئیس دبیرخانه شورای گفت وگوی دولت و بخش خصوصی با اشاره به اینکه علت این اقدام بدهکاری شرکت های خدمات رسان است می گوید: دولت



تکلیف داشت از محل هدفمندی یارانه ها موضوع تأمین انرژی و توسعه زیرساخت ها را اجرا کند. نمی توان شرکت های برق را مقصر دانست. این شرکت ها باید منابعی جذب کنند بعد سرمایه گذاری کنند و تا دولت پولی از طریق ردیف بودجه به آن ها ندهد نمی توانند خدمتی ارائه کنند. این شرکت ها خود هزاران میلیارد به پیمانکار بدهکارند و اگر شرکت ها به پیمانکار پول ندهند کار پیش نمی رود. بنابراین همه در حلقه ای هستند که به دولت وابسته اند.

علی اکبر لبافی با اشاره به این موضوع که معمولاً کسانی که بخشنامه صادر می کنند از شرایط تولید اطلاعی ندارند می افزاید: تولیدکننده وقتی محصول تولید می کند همه موارد هزینه ای را در نظر می گیرد تا قیمت تمام شده را محاسبه کند. با این رقم با کشورهای دیگر یا بازار داخل قرارداد منعقد می کند. حالا در حالی که این کالا با قیمت قبل فروخته شده این هزینه جدید به گردن واحد تولیدی است که جبران پذیر نیست.

همچنین نسرین یوسفی عارفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی در این باره می گوید: این بدترین اقدام است. صنعتگر محصولش را فروخته و حالا باین بدهی های در نظر گرفته شده، روی چه کالایی می تواند این هزینه را دریافت کند به جز اینکه از جیب بپردازد که باعث افزایش فشار مالی به او خواهد بود. بر این اساس در کمیسیون انرژی برنامه ای گذاشتیم تا این موضوع را با شرکت توزیع برق بررسی کنیم.

قیمت ها به تومان است



لیر ترکیه

۱۷۵۰

-۰٪/۰۳



درهم امارات

۱۵۷۷۰

-۰٪/۸۲



یوان چین

۷۹۸۴

-۰٪/۱۲



پوند

۷۵۱۵۰

-۰٪/۰۳



یورو

۶۳۲۵۰

-۰٪/۲۴



دلار

۵۷۹۰۰

-۰٪/۲

و افزایش قیمت دلار در هفته پیش رو را غیرمحتمل کرده است. به گزارش اقتصادنیوز، معامله گران درباره روند حرکت دلار در بازار در روزهای آینده چندان

امیدی به صعود ندارند و معتقدند سیگنال های رسیده به بازار تغییر چندانی در مسیر اسکناس آمریکایی ایجاد نخواهد کرد. این در حالی است

که برخی دیگر از فعالان بازار معتقدند در فضای رکودی کنونی اخبار مثبت می تواند باعث سقوط دلار به کانال ۵۶ هزار تومان شود.



کاهش قیمت و در خودروهای ایرانی تا ۳۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشتیم. دلایلش هم برابر نبودن عرضه و تقاضا. نبود خریدار در بازار و حوادثی است که در کشور اتفاق افتاد. وی در ادامه می افزاید، دلیل دیگر اینکه نمایندگی ها خیلی ثبت نام داشته اند و این مسئله باعث شد اغلب مردم به سمت ثبت نام خودرو در نمایندگی ها بروند و خودروهایشان را چون خریداری در بازار نبود زیر قیمت می فروختند.

وی درباره بازار خودرو در مشهد بیان می کند: مشهدی ها بیشتر خودروهای چینی می خرند، ۶۰ درصد چینی و ۴۰ درصد ایرانی. خودروهای کره ای و خودروهای گران قیمت در مشهد خرید و فروش نمی شود. میانگین خرید مشهدی ها بین ۵۰۰ میلیون تا ۲ میلیارد تومان است.

● به اندازه پولاتان از بازار خودرو بخريد رئيس اتحاديه صنف نمايشگاه داران خودرو



آغاز فراخوان ثبت نام خودروهای فرسوده

ايسنا/رئيس ستاد نوسازى ناوگان حمل و نقل، از آغاز طرح فراخوان ثبت نام خودروهاى فرسوده در سامانه اين ستاد خبر داد. مهران سالاريه اظهار کرد: مالکان خودروهای فرسوده می توانند با مراجعه به سامانه نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده به نشانی nnhk.ir ثبت نام کنند تا در اولویت طرح های جایگزینی خودروسازان یا اعطای تسهیلات جایگزینی قرار بگیرند. وی بیان کرد: مالکان خودروهای فرسوده سواری، سنگین و موتورسیکلت ها به جز خودروهای دولتی و تاکسی ها، پس از مراجعه به سایت ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در بخش «فراخوان ثبت نام خودروهای فرسوده» با وارد کردن اطلاعات خود و خودرو فرسوده شان از بخش «ثبت نیازمندی ها»، نوع طرح خود اعم از نقدی، جایگزینی نقدی، تسهیلاتی یا لیزینگی را انتخاب کرده و پس از مشخص کردن زمان و بازه قیمتی و وسیله نقلیه جایگزین خود، درخواست خود را ثبت نهایی کنند. وی افزود: متقاضیان ثبت نام شده، به مرور با توجه به طرح و شرایط انتخابی، خودروهایشان اسقاط و در صورت درخواست با فراهم شدن تسهیلات لازم، خودرو جایگزین دریافت خواهند کرد. به گفته رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل بر اساس آیین نامه ماده ۱۰ قانون سامان دهی صنعت خودرو، سن فرسودگی خودروهای شخصی بنزینی، گازسوز، دوگانه سوز و دیزلی ۲۰ سال، هیبریدی ۲۳ سال و برقی ۲۵ سال است. همچنین این سن برای خودروهای عمومی بنزینی، گازسوز، دوگانه سوز و دیزلی ۱۲ سال، هیبریدی ۱۵ سال و برقی ۲۰ سال است.

جدیدترین خبر درباره حقوق بانزشتگان

خبرآنلاین/ واریز حقوق بانزشتگان تأمین اجتماعی از بیستم ماه آغاز شده است، با این حال، خبری از واریز یک میلیون تومان علی الحساب متناسب سازی نیست. علی اکبر عبوضی، دبیر کانون بانزشتگان تهران، با بیان اینکه براساس نامه مخبر قرار بود تا زمان تصویب و اجرای آیین نامه متناسب سازی هر ماه یک میلیون تومان به عنوان علی الحساب به حساب همه بانزشتگان واریز شود، گفت: این ماه خبری از واریز یک میلیون تومان نیست و گویا تأمین اجتماعی با واریز همان سه میلیون برای ماه های آغاز سال، کار را تمام شده فرض کرده است. وی افزود: برای علی الحساب متناسب سازی، فیش صادر نشده است و با وجود انتظار بانزشتگان، سازمان اراده ای برای پرداخت آن ندارد، قرار بود ماهانه یک میلیون تومان به حساب همه بانزشتگان از جمله بانزشتگان کارگری واریز شود اما تأمین اجتماعی در این زمینه کوتاهی کرده است.

تورق اقتصادی

گره استراتژی

نویسنده: ریچارد روملت

مترجم: علیرضا خاکساران



ریچارد روملت که پیش از این کتاب استراتژی خوب/ استراتژی بد از او منتشر شده این بار در این کتاب مفهومی به نام «گره» را مطرح می کند. گره چالش همان بخشی از کلاف درهم پیچیده مسائل است که هم اهمیت زیادی دارد و هم قابل رسیدگی است، یعنی با اطمینان خوبی امکان حلش وجود دارد. در واقع گره یکی از بخش های مهم ترکیب مسئله و فرصت است که اگر منابع و تلاش هایمان را بر آن متمرکز کنیم، (تقریباً) با اطمینان بالا امکان غلبه بر آن وجود دارد.

روملت می گوید لازمه استراتژیست شدن این است که افراد توانایی تشخیص گره مسئله را داشته باشند. چون رهبران زمانی به استراتژیست های کارآمدی تبدیل می شوند که به جای تمرکز بر اهداف، روی چالش ها متمرکز شوند و بتوانند گره چالش پیش روی کسب وکارشان را تشخیص بدهند. چالشی که هم بتوان بر آن غلبه کرد و هم بیشترین میزان پیشرفت را ایجاد کند.

او می گوید استراتژی، گونه ای از حل مسئله است و اگر مسئله ای را نفهمیده باشید، نمی توانید حلش کنید. در تشخیص چالش، استراتژیست به دنبال این است که بفهمد چرا برخی چالش ها برجسته شده اند، چه عواملی در کارند و چرا فلان چالش دشوار به نظر می رسد.

نویسنده در این کتاب ایده استراتژی مبتنی بر چالش و گره، روش های تشخیص چالش، راه های غلبه بر گره چالش، عواملی که منشأ «برتری» یا مزیت اند، مسائلی که به هنگام تلاش برای نوآوری پیش می آیند و تفاوت استراتژی و مدیریت و... را توضیح داده است. ریچارد روملت با ارائه مفهومی به نام «گره» و با ارائه داستان هایی از تجربه های واقعی کسب وکارهای شناخته شده، افق جدیدی از نحوه اجرای استراتژی را به رویمان باز می کند.

بازار

سکه جدید	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۰/۲٪+
سکه قدیم	۳۶,۹۰۰,۰۰۰	۰/۲۷٪+
نیم سکه	۲۲,۵۵۰,۰۰۰	۰/۲۲٪+
ربع سکه	۱۴,۵۵۰,۰۰۰	۰/۳۴٪+
طلای ۱۸ عیار	۳,۳۷۴,۰۰۰	۰/۰۲٪+
سکه گرمی	۶,۹۰۰,۰۰۰	۰/۲٪+



قیمت به تومان