

نشت انرژی در سیلندرهای کمر مق

روز نوسان می‌کند. شکافی که پیش‌تر در حد چند میلیون جبران این ناترازی برای دولت رایگان نیست؛ اقتصاددانان مطرح می‌کنند موموی مدرن نیست، این سطوط تولید جاده

روز نوسان می‌کند. شکافی که پیش‌تر در حد چند میلیون جبران این ناترازی برای دولت رایگان نیست؛ اقتصاددانان مطرح می‌کنند

سومی مدرن نیست، این طوط تولید جاده

محاسبات ارائه‌شده از سوی مسئولان سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی در گفت‌وگو با خبرگزاری‌ها نشان می‌دهد که بین ۴۰ تا ۵۰ درصد از شکاف میان مصرف فعلی بنزین و مصرف بهینه و استاندارد، مستقیماً به پایین بودن استاندارد فنی خودروها بازمی‌گردد.

اگر تنها تفاوت ۳ لیتری مصرف خودروهای ایرانی صدی ۸.۵ لیتر در برابر استاندارد متعارف

بنزین

ارزش نجفی با اشاره به ریشه‌های شکل‌گیری ناترازی سوخت در کشور به صمت گفت: تا پیش از سال ۱۳۹۵ که واردات خودرو آزاد بود، سالانه حدود ۵۵ تا ۵۶ هزار دستگاه خودرو وارد کشور می‌شد که این امر به ایجاد تعادل در بازار کمک شایانی می‌کرد. اما با تصویب ناگهانی پیام ممنوعیت واردات

واداشته و از حاشیه امن فعلی مصرف سوخت پرهیز به برای ناکارآمدی خودروسازان با وارد

کلاف سردرگم حساسیت

وی با انتقاد از رویکردهای س

گفت: جامعه به شدت درمانده نیست



محاسبات ارائه شده از سوی مسئولان سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی در گفت‌وگو با خبرگزاری‌ها نشان می‌دهد که بین ۴۰ تا ۵۰ درصد از شکاف میان مصرف فعلی بنزین و مصرف بهینه و استاندارد، مستقیماً به پایین بودن استاندارد فنی خودروها بازمی‌گردد.

اگر تفاوت ۳ لیتری مصرف خودروهای ایرانی صدی ۸۵ لیتر در برابر استاندارد متعارف

اقتصاد، وقتی قیمت سوخت را بالا می‌برد، فعالان اقتصادی این هزینه را در محاسبات خود لحاظ کرده، آن را به قیمت نهایی کالا می‌افزایند و به مصرف‌کننده منتقل می‌کنند؛ این یعنی تورم زنجیره‌ای. تجربه ۲۵ آبان ۱۳۹۸ گواه همین مدعاست. در آن مقطع قیمت بنزین به سه هزار تومان (حدود ۳۲ سنت معادل قوب خلیج فارس) و نرخ دلار به ۹ هزار ۸۰۰ تومان رسید؛ اما فقط سه ماه بعد، با وقوع التهابات سیاسی و شروع پاندمی کرونا دلار به ۲۰ هزار تومان افزایش یافت.

آرش نجفی با اشاره به ریشه‌های شکل‌گیری ناترازی سوخت در کشور به صمت گفت: تا پیش از سال ۱۳۹۵ که واردات خودرو آزاد بود، سالانه حدود ۵۵ تا ۵۶ هزار دستگاه خودرو وارد کشور می‌شد که این امر به ایجاد تعادل در بازار کمک شایانی می‌کرد؛ اما با تصمیم ناگهانی برای ممنوعیت واردات به بهانه‌هایی نظیر بر مصرف بودن خودروها یا مدیریت منابع ارزی، بازار چنان متلاطم شد که امروز کنترل آن از دست دولت خارج شده است.

وی با طرح این پرسش که سیاست‌های حمایتی دولت تا چه زمان به کاهش مصرف سوخت در کشور منجر شده است، افزود: «روزی چند خودروی داخلی داریم که بتوانند پرچم بهینه‌سازی مصرف را به دست بگیرند و موجب رضایت مردم شوند؛ واقعیت اینست که ما سوخت را بد مصرف می‌کنیم و سیاست‌های حمایتی نیز به جای آنکه به بهینه‌سازی منجر شود، صرفاً حمایت تولیدات ناکارآمد بوده است.

رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران با تأکید بر اینکه چرا افزایش قیمت بنزین فرمول شکست خورده‌ای است؟

وی با اشاره به تجربه تلخ آبان ماه ۱۳۹۸ خاطرنشان کرد: در

حال باید دید چرا خودروسازان پیشرانهای کم‌صرف را وارد بازار نمی‌کنند؟ سال‌ها پیش، پروژه‌های پر سر و صدایی مانند موتور ۳ سیلندر ملی یا پلنقم‌های هیبریدی در مراسم‌های بزرگ و قوی رونمایی شد. با این حال، گزارش‌ها نشان می‌دهد ورود این موتور به مدام به تعویق افتاده و آخرین بده‌ها، ورود پیشرانهای کم‌صرف جدید را به سال ۱۴۰۶ و پس از آن موکول کرده است. حفظ خطوط تولید پیشرانهای مستهلک برای خودروسازان سودآورتر از سرمایه‌گذاری سنگین روی موتورهای کم‌حجم پربرداره است؛ چراکه هزینه رانی بنزین اضافی را به خودروساز، بلکه بوجه عمومی کشور و مصرف‌کننده نهایی از طریق پمپ‌ها و پارانها می‌پایان می‌دهد.

ناآرامی‌های مزین بیش از آنکه یک بحران رفتاری در سمت مصرف‌کننده باشد، یک بحران ساختاری در سمت عرضه و طراحی صنعتی است. سال‌هاست که بار سنگین ناترازی بر دوش افکار عمومی گذاشته می‌شود و بحث‌ها حول محور گرانی سوخت یا کنترل مصرف می‌چرخد اما داده‌های رسمی مجلس و وزارت نفت آشکار می‌کند که شکاف اصلی در محفظه احتراق موتورهای دهه‌های گذشته پنهان است.

مادامی که چرخه اسقاط خودروهای فرسوده قفل باشد و خودروسازان به تولید پیشرانهای مرمصرف با رانندگان پایین متعهد بمانند، هیچ فرمول قیمتی با سهمیه‌بندی قادر به نجات کشور از گرداب واردات بنزین نخواهد بود. راهکار واقعی در فشار بر یک مردم بلکه در ارتقاء استانداردهای اسقاط تولید، واردات فناوری‌های روز و هیبریدی و از هر یک خارج کردن میلیون‌ها ارباب فرسوده‌ای است که روزانه میلیون‌ها سرمایه‌ریزی ملی کشور را در آسمان دود می‌کنند.

توت اول
مهرماه ۱۴۰۶



کمیسیون ملی
انتخابات
جمهوری اسلامی ایران
کمیسیون ملی انتخابات
جمهوری اسلامی ایران

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

گرفته شده است

برابر رای شماره ۸۵۸۰/۳۲۷۱۰۰۴۵۳۴۱-۱۴۰۵/۰۶/۲۱ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهد متعلق به پنج تصرفات مالکانه بااعراض متناقضه آقای بهروز یوسنانی کلاته عباس آباد فرزند امیر اسبیت به ششادباگ یک قطعه زمین مرزویی به مساحت ۴۲۰/۷۳ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۱۸۷ فرعی از ۱۱۲- اصلی واقع در اراضی چایدره خراسان رضوی یعنی ۹ حوزه ثبت ملک مشهد متعلق به پنج از محل مالکیت علی السستانی محرز

تاریخ انتشار توت اول: ۱۴۰۵/۰۲/۲۵

تاریخ انتشار توت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰