

۱۴ گزارش یک
مهران ابراهیمیان

و رعایت استانداردها در به دنبال گران کردن خودروهای تولیدی داخل هستند، صنعت حمل و نقل و ترکیب سبد انرژی در جهان دستخوش تحولات سریعی است که از چشمان انحصار گر صاحبان صنایع خودرو و دور نگه داشته می شود. کشور انگلیس تولید و عرضه خودروهای تک‌پایه سوخت‌های فسیلی‌سوز را از ۱۴ سال دیگر ممنوع کرده است و پس از انگلستان، کشورها و شهرهای دیگری همچون فرانسه، هند، چین، مادرید اسپانیا، مکزیک و آتن یونان نیز می‌خواهند روند تولید و فروش خودروهای بنزینی و دیزلی را متوقف کنند.

پیشتر نیز شرکت خودروسازی ولوی سوئد اعلام کرده بود تا سال ۲۰۲۰ تولید خودروهای بنزینی را به‌طور کامل متوقف کرده و خودروهای هیبریدی و برقی را جایگزین آن خواهد کرد. هم‌اکنون در نروژ از پنج خودرو یک خودرو الکتریکی است و جاده‌های بین شهری آلمان نیز میزان خودروهای برقی زیادی هستند. در هفته‌ای که گذشت حداقل دو خیر دربارہ تکنولوژی ساخت خودروهای برقی منتشر شده است که در یکی از ساخت اولین کامیون برقی خیر داده شده و در دیگری از ساخت اتوبوس برقی پرورترا با اندازه حدود ۴۰ فوت و توضیح داده‌ا‌ه‌ا‌ست‌ که‌ به‌ ازای هر بار شارژ و یا سرعتی کم، مسافتی به طول ۱۷۷۲ کیلومتر را بپیماید. نسل پیشین این اتوبوس قادر بود با یک بار شارژ کامل مسافتی معادل ۲۵۰ کیلومتر (۵۶۰ مایل) را طی کند.

این اتفاق در واقع انقلاب و موهبتی بزرگ برای شهرهای آلوده جهان مانند تهران است اما همچنان دولت نگاهش به واردات این خودروها که علی‌القاعده گران‌تر از خودروهای بنزینی و گازوئیلی است، نگاهی همراه با ولع به درآمد‌های گمرکی و سایر هزینه‌های آن است. این در حالی است که آلودگی صوتی و زیست‌محیطی آن بسیار پایین‌تر بوده و به تبع به عنوان یکی از عوامل مهم پیشگیری در بروز بیماری‌های شهرهای آلوده به شمار می‌رود، البته گفته می‌شود تعرفه خودروهای هیبریدی کمتر از خودروهای خارجی بنزین‌سوز است اما در سال جاری رویه به گونه‌ای پیش‌رفت‌که واردات خودروهای هیبریدی از سوی واردکنندگان با استقبال مواجه نشود. این عدم‌استقبال به دلیل منافعی است که از سوی واردکنندگان در کنار دولت از خودروهای کم‌مصرف هیبریدی عاید آنها می‌کند.

با این حال شهر تهران به عنوان یک شهر آلوده که از دو روز دیگر با هم‌زیر بار ترافیک مهم‌راه آلوده‌تر خواهد شد و در ماه‌های آینده روزهای آلودان را به تعطیلی خواهد کشاند، نیازمند برخورد مهر آمیزتری است و باید اعضای شورای شهر تهران در تعامل با دولت خواستار تعدیل نگاه اقتصادی دولت در حوزه حمل‌ونقل عمومی به‌خصوص در استفاده از خودروهای هیبریدی در ناوگان تاکسیرانی باشد.

تصمیم‌سازان برای شهر تهران می‌توانند به عنوان مطالبه‌ای بحق به دنبال اعمال تعرفه صفر درصد موتورسیکلت‌های برقی باشند تا از یک سو تولیدکنندگان داخلی را به لزوم رویکرد جدید مجاب کنند و از سوی دیگر در کاهش واقعی آلودگی هوا گام‌های مؤثر و منطقی‌تری بردارند.

بدیهی است کاهش آلودگی هوا و آلودگی صدا با این شیوه خود یکی از عوامل کاهشدهنده آلودگی تهران خواهد بود؛ کسانی که در کشیدن شهر پر استرس جهان زندگی می‌کنند و عوامل مذکور از مؤثرترین عوامل استرس و تحمیل هزینه‌های سنگین درمانی به‌شمار می‌رود.

■ **رانت و انحصار تحولات را نمی‌بیند!**

اکنون این سؤال مطرح است که چرا مدیران کلاشهر تهران و خودروسازان ما نسبت به این تغییرات هیچ واکنشی ندارند؟

فریبار رحمانی این بار نوشته است. پاسخ را می‌توان در این موضوع یافت که بازار خودرو در ایران رانتی و انحصاری است. همین موضوع هم سبب شده

گزارش یک

سود خالص بیمه ملت ۴۳ در صد ریخت باز نشتستان ضرر کردند



در حالی که مدت زمان زیادی از خرید بلوک ۵و۱۲ درصدی بیمه ملت برای بازنشتستان صندوق بازنشتستگی نمی گذرد اما سود خالص این شرکت بساتنی حدود ۵۰درصد رویه رو شده است، این در حالی است که در زمان خرید بلوک مذکور برای صندوق باز نشتستگی کشوری ح صرف و حدیث‌های زیادی به راه افتاده که چرا اصلا این معامله انجام گرفت. به گزارش «نود اقتصادی» سود خالص شرکت بیمه ملت، شرکت فعال در صنعت بیمه در انتهای سال ۹۵ دست کم ۴۳ درصد ریزش داشته که در نوع خود یک رقم قابل توجه به‌شمار می‌آید. سود خالص شرکت بیمه ملت در سال ۹۵ حدود ۲۲۲/۲۱۷ میلیون ریال بوده؛ عددی به مراتب پایین‌تر از سود خالص سال ماقبل از آن.

سود خالص این شرکت بیمه‌ای در سال ۹۴ در محدوده ۵۶۴/۳۰۰ میلیون ریال بوده که در قیاس با عدد سال بعد از آن، یعنی در سال ۹۵، خود رویکنر تفاوت فاحش در سود خالص کسب شده این شرکت است. هیئت مدیره شرکت بیمه، در گزارشی برای توضیح علت افت ۴۳ درصدی سود خالص شرکت مورد اشاره در سال ۹۵ به این جمله بسنده کرده که افزایش خسارت معوق دلیل اصلی این امر بوده است؛ جدای از این امر، گفته می‌شود شرکت بیمه ملت در سال گذشته ۵۹ نماینده خود را تعدیل کرده است.

از قرار معلوم، تعداد نمایندگی‌های این شرکت بیمه‌ای در سال ۹۵ به عدد هزار و ۱۲ رسیده حال آنکه این رقم در سال ماقبل از آن در محدوده هزار و ۷۱ نمایندگی بوده که این امر خود گویای ریزش ۵۹نمایندگی شرکت بیمه ملت در سال ۹۵ بوده است.

نکته قابل تأمل آن است که اواخر سال ۹۵ بود که معاون سرمایه‌گذاری هلدینگ مالی صندوق بازنشتستگی کشوری عنوان داشت، بلوک ۳۴۹ میلیون سهمی معادل ۱۲/۲۵ درصدی سهام شرکت بیمه ملت در بورس عرضه شد که بدون رقابت برای اختصاص به بازنشتستان صندوق بازنشتستگی کشوری خریداری شد. به گفته سیدفرهنگ حسینی این سهام از طریق کد واسط برای بازنشتستان صندوق بازنشتستگی کشوری خریداری شده است و هلدینگ مالی صندوق بازنشتستگی کشوری براساس توافق صورت گرفته با کانون بازنشتستان متولی انجام این معامله برای بازنشتستان و تخصیص سهام به بازنشتستانی است که مایل به خرید سهام باشند.

سهام به صورت مستقیم به بازنشتستان متقاضی منتقل می‌شود و سود نقدی سالانه این سهام تخصیص یافته به بازنشتستان نیز به‌طور مستقیم به خودبازنشتستان پرداخت خواهد شد. گفتنی است در زمان انجام معامله مذکور حرف و حدیث‌هایی در رابطه با این معامله شکل گرفت، بدین ترتیب حال که یک‌سال از سهامداری هزاران بازنشته از سهامداری بیمه ملت نگذشته است، سهامداران با افت سود خالص این بنگاه پذیرایی شدند.

۴ جوان

اقتصاد

سرویس اقتصادی۸۸۹۸۴۳۳

رانت و انحصار تر مز خودروهای برقی شده است

چرا خودروسازان و اعضای شورای شهر در میان تلفات جاده‌ای و مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا به خودروهای برقی و هیبریدی بی توجهند؟



خودروسازان انگیزه تولید یا مونتاژ خودروهای برقی را نداشته باشند. از آن طرف واردکنندگان خودرو و هم نمی‌خواهند بازاری که سال‌ها در مشت‌شان بوده را از دست بدهند و ریسک واردات خودروهای برقی را به جان بخرند. شاید هم در توقافتشان اجازه چنین کاری را در بازار شبه‌دولتی خودرو ندارند. به گفته او خودروسازان داخلی هم آنقدر منفعت در تولید همین چند قلم خودروی بی کیفیت دارند که حاضر نیستند کار از هر مرحله مطالعاتی به عملیاتی برسانند؛ خودروهای بی کیفیتی که بالای جان مردم شده‌اند، چه در میزان تصادف‌ها و چه در نقششان در آلودگی هوا!

آمارهای بانک جهانی نشان می‌دهد، مرگ و میر زودرس ناشی از آلودگی هوا در ایران در دو دهه گذشته رشد کرده و از ۱۷ هزار نفر در سال ۱۹۹۰ به بیش از ۲۱ هزار نفر در سال ۲۰۱۳ رسیده است. تبعات اقتصادی این معضل نیز هر سال ۲۲میلیارد دلار معادل ۸۰هزار میلیارد تومان برای کشوری هزینه دارد. یکی از مهم‌ترین مزایای خودروهای الکترونیکی کاهش آلودگی هواست، به‌خصوص در کلاشهری مانند تهران. چندسال قبل تحقیقی از سوی جمعی از دانشجوین انجام بود که نتیجه آن تحقیق نشان می‌داد، خودروی برقی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

حل مشکلات شرکت هیگو و آذرآب نیازمند اراده انقلابی است

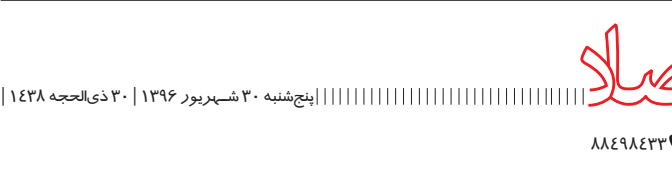
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، گفت: اتلاف وقت و فرصت دادن به افرادی که تلاشی برای حل مشکلات نمی‌کنند راه به جایی نمی‌برد، این انتظار وجود دارد تا وزیر صنعت با حضور تمامی مسئولان ذی‌ربط یک جلسه فوق‌العاده را برگزار کند.

سیدمهدی مقدسی در گفت‌وگو با خانه ملت، در خصوص اعتراض کارکنان هیگو و آذرآب اراک، اظهار داشت: متأسفانه به رغم پیگیری‌های به عمل آمده، در روزهای گذشته اخبار تلخ و ناگوارى را از این دو شرکت شنیده‌ایم.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه با وجود جلسات متعدد با وزیر صنعت، معدن و تجارت، معاونان این وزارت، استاندار استان مرکزی، مدیرعامل بانک کشاورزی، مدیرعامل بورس، شرکت کارگزاری بانک کشاورزی و برگزارى جلسه سه ساعته در روز دوشنبه هفته گذشته با وزیر صنعت، معدن و تجارت گشایشی در خصوص مشکلات این دو شرکت به‌وجود نیامده است، گفت: کارگرای که چندین ماه است حقوقی دریافت نکرده‌اند، امید خود را برای آینده از دست داده‌اند. نماینده مردم اراک، کیمیاچان و خنداب در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه امیدواریم وزیر صنعت، معدن و تجارت در این زمینه یک تصمیم جدی اتخاذ کند، اضافه کرد: از روز گذشته با وزیر صنعت و بانک کشاورزی صحبت‌هایی کرده و هشدارهای لازم را نیز به آنها داده‌ام، از مسئولان این انتظار وجود دارد به‌رغم رفع مشکلات قشر کارگر بر زخم‌های آنها کمک نمانند.

جانشین‌پروری، حلقه مقفوده مدیریت پیر در اقتصاد

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت تهران گفت: پیشکسوتان بخش خصوصی همانند یک ار توش‌قوی و مستحکم در مواقع ضروری به پشتوانه جوانانی که در عرصه مدیریت اقتصادی گام برداشته‌اند، بایستند و از تجربیات خود به جوانان منتقل می‌کنند اما هیچ‌گاه برای اسکانداری مجدد، وارد عرصه میدان اقتصادی نشوند. محمدرضا مرتضوی در تودیع و معارفه رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان ایران به اینکه جوانان باید پشتکار خود را در مدیریت به رخ مدیران از کار افتاده بکشند، گفت: پیشکسوتان عرصه بخش خصوصی همانند ارتش یک کشور برای جوانان تلقی می‌شوند. پیشکسوتان این عرصه باید همانند یک ارتش قوی و مستحکم در مواقع ضروری به پشتوانه جوانانی که در عرصه مدیریت اقتصادی گام برداشته‌اند بایستند و تجربیات خود را به جوانان



براساس سرعت رشد خودروهای برقی و تغییر سبد غول‌های خودروسازی وضعیت فعلی نفت خام را با وضع سابق زغال سنگ قیاس کرده است که سهم آن با تجاری شدن نخستین اتمپیل‌ها از سوی کمپانی فرد کمتر و کمتر شده و در نهایت باعث شد زغال سنگ قافیه را به نفت خام بیازد.
بهبود تکنولوژی‌ها در آینده فاکتوری کلیدی برای پایین نگه داشتن بهای نفت خام در مدت طولانی خواهد بود.
مطالعات اخیر ما حاکی از این مسئله است که تکنولوژی‌های جدیداز جمله اتمپیل‌های برقی و زئرتورهای خورشیدی تأثیرات بیشتری را در نیر بسازوکار تقاضا برای نفت خام در درآمدت خواهند گذاشت.

با افزایش وسایل حمل و نقل الکتریکی و انرژی خورشیدی، جهان ممکن است در آستانه انقلابی در حمل و نقل قرار بگیرد که سرنوشت بازار نفت خام را همان‌گونه که سرنوشت زغال‌سنگ تغییر کرد، دگرگون کند.

مقاله اخیر در صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی می‌کند خودروهای برقی تا سال ۲۰۴۰ معادل ۹۰درصد از موجودی خودروها در اقتصادهای

خودروسازان و واردکنندگان خودرو غیر قابل قبول بوده و برای حرکت در مسیر جدید نیاز به اختراع مجدد هم نیست و وقتی بیشتر خودروها در ایران مونتاژ می‌شود، چرا دربارہ خودروی برقی نشود؟ حداکثر کاری که خودروسازان انجام می‌دهند، مونتاژ خودروها در این فعالیت هم به‌طور قطع قرار

نیست کالای جدید و عجیبی را تولید کنیم و در این مورد هم دنباله‌رو خواهیم بود.

■ **ارزانی شدید تأمین انرژی از خورشید و باد**

اما این تمام ماجرا نیست زیر از منظر کارشناسان اقتصاد انرژی نیز لزوم ورود به استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و تحول در صنعت حمل و نقل و خودرو را در پیش‌بینی‌های خود به‌طور خیلی جدی برای کشورهایی که به اقتصاد انرژی‌های فسیلی وابستگی دارند، هشدار داده‌اند.

صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش خود نوشته است: تا سال ۲۰۴۰ قطعاً قیمت نفت بسیار ارزان‌تر از وضع فعلی بوده و تصور قیمت ۵دلار در هر بشکه در آن زمان تصوری بیهوده است. هر چند به‌طور کلی تکنولوژی‌های تولید نفت خام نیز تا آن زمان پیشرفت کرده و هزینه تولید را برای مساحیان این منبع طبیعی کاهش خواهد داد اما IMF

مخبر

مهر تأیید معاون وزیر صنعت بر واردات قاچاق از مناطق آزاد

معاون امور اقتصادی و بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به راهکارهای وزارت صنعت برای جلوگیری از واردات پوشاک قاچاق گفت: ما معتقدسیم یکی از راه‌های نشست کالای قاچاق به ویژه پوشاک به سرز زمین اصلی، مناطق آزاد است.

یدالله صادقی در گفت‌وگو با فارس در مورد اقدامات انجام شده در راستای جلوگیری از واردات پوشاک قاچاق گفت: وزارت صنعت، معدن و تجارت دستورالعملی برای اعطای نمایندگی به واردکنندگان پوشاک با چند شرط تنظیم کرد. معاون امور اقتصادی و بازرگانی وزارت صنعت افزود: در این دستورالعمل شرط اول این است که شرکت صاحب برند، حکم اعطای نمایندگی را امضا کند و این کار با واسطه انجام نشود. دومین شرط این دستورالعمل این بود که در دو سال اول فعالیت نمایندگی، ۲۰درصد حجم واردات در ایران تولید شود و سومین شرط هم بدین گونه رقم خورد که پس از دو سال ۵۰درصد از مقدار تولید پوشاک در ایران توسط نماینده قانونی به بازارهای هدف صادر شود. صادقی گفت: پیرو این دستورالعمل در حال حاضر حدود ۱۴ شرکت شرایط و دستورالعمل جدید برای واردات پوشاک را پذیرفته‌اند و مراحل ثبت نمایندگی آنها در حال انجام است.

با ابلاغ معاون اول رئیس‌جمهور

ضمانتنامه اجرایی موافقتنامه مالی ایران واگزیم بانک کره صادر شد

هیئت وزیران به پیشنهاد وزارت امور اقتصادی و دارایی، صدور ضمانتنامه کلی برای لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه مالی بین سیستم بانکی کشور و اگزیم بانک کره جنوبی را تصویب کرد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، هیئت دولت در جلسه ۱۳۹۶/۰۶/۲۶ به پیشنهاد وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد اصل ۱۳۸قانون اساسی تصویب کرد: وزارت امور اقتصادی و دارایی مجاز است به منظور تجهیز و تدارک منابع مالی خارجی مورد نیاز در چارچوب احکام برنام‌های توسعه و قوانین بودجه سنواتی، به نمایندگی از سوی دولت برای لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه مالی بین نظام بانکی کشور و اگزیم بانک کره جنوبی به مبلغ ۸میلیارد یورو منقده در تاریخ ۱۳۹۶/۰۶/۰۲ ضمانتنامه کلی مربوط را صادر کند. معاون اول رئیس‌جمهوری این مصوبه را به وزارت امور اقتصادی و دارایی ابلاغ کرده است.

حاجی دلپگانی:

تحقیق و تفحص از ایمیدرو در مجلس کلید خورد

تحقیق و تفحص از شرکت ایمیدرو به دلایل مختلف از جمله هزینه سفرهای خارجی این شرکت در مجلس کلید خورد. این در حالی است که وزیر اقتصاد دولت یازدهم یکی از مصدب‌یق فساد در بخش دولت را سفرهای خارجی بی حساب و کتاب و بی ضابطه بخش دولت عنوان کرده بود.

حسینعلی حاجی‌دلپگانی نماینده مردم شاهین‌شهر در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با فارس، گفت: تحقیق و تفحص از شرکت ایمیدرو در مجلس کلید خورد و هفته آینده این طرح به هیئت رئیسه مجلس تقدیم خواهد شد. وی افزود: از جمله محورهای این تحقیق و تفحص می‌توان به هزینه سفرهای خارجی این شرکت برای نمایندگان مجلس و سایر افراد و همچنین نحوه انتخاب و انتصاب اعضای هیئت مدیره شرکت‌های زیرمجموعه ایمیدرو اشاره کرد. نماینده مردم شاهین‌شهر در مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: موضوعات مربوط به انتخاب افراد برای سهام عدالت در این شرکت و همچنین عدم پیشرفت طرح‌های توسعه در اختیار شرکت ایمیدرو از دیگر محورهای تحقیق و تفحص است.

آکهی مسیر خط برق ۶۳ کیلوولت

چهار مداره خروجی از ایستگاه(بست) برق ۲۳۰ کیلوولت نوشهر

شرکت برق منطقه ای مازندران

شرکت برق منطقه ای مازندران به منظور اطلاع صاحبان اراضی و املاک واقع در مسیر و حریم خط برق فوق الذکر و جلب توجه آنان به مفاد مواد ۱۸ و ۱۹ قانون سازمان برق ایران، برابر تصویبنامه شماره ۱۲۷۲۷/ت/۵۰۷۳۲-هـ مورخ ۹۴/۲/۶ هیئت محترم وزیران، در مسیر و حریم خط برق مبادرت به درج آکهی می نماید. بدین توضیح که قریباً خط برق مذکور به شرح نقشه ترسیمی اجرا خواهد شد.

مطابق مصوبه شماره ۱۲۷۲۷/ت/۵۰۷۳۲-هـ مورخ ۹۴/۲/۶ هیئت وزیران حریم خط برق مزبور برابر با ۸ متر از فاز کناری خواهد بود و بر اساس تصویبنامه فوق الذکر اقدام به هر گونه عملیات ساختمانی و ایجاد و احیرم خطوط برق ممنوع می باشد. رعایت حریم خطوط نیروی برق برای مالکین الزامی است. مالکین درصورت وجود ابهام به آدرس ساری- میدان امام (ره) - شرکت برق منطقه ای مازندران- دفتر حقوقی مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۳۳۵۳۹۴۸-۰۱۱ تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی برق منطقه ای مازندران

