

«شرق» از مداخله‌های دولتی در صنعت برق، ناترازی‌های مالی نیروگاه‌ها و نگرانی سرمایه‌گذاران از آینده این صنعت گزارش می‌دهد

روزگار بغرنج برق

مهام سلیمان بیگی: «تابستان سخت» اصطلاحی است که چندی پیش علی‌اکبر محرابیان، وزیر نیرو به بار کرد تا شرایط بغرنج صنعت برق و احتمال بازگشت خاموشی در تابستان را مطرح کند. هم‌زمان با این مسئله بررسی عملکرد مالی نیروگاه‌های کشور حاکی از آن است که درآمد صنعت برق کشور سقوط کرده است. از آن سو صورت مالی بسیاری از شرکت‌های فعال در این بخش زیان دهی سنگین را گزارش می‌دهد. در کنار این مسئله استهلاک نیروگاه‌ها و بهره‌وری پایین، کمبود سسوخست نیروگاهی و رویگردانی سرمایه‌گذاران از این بخش، وضعیت نگران‌کننده‌ای را برای صنعت برق رقم زده است.

تابستان سخت برق

حال صنعت برق کشور خوب نیست؛ تا جایی که چندی پیش وزیر نیرو خبر داد تابستان سختی در پیش داریم و فقط به شرطی می‌توانیم بدون خاموشی از آن عبور کنیم که ۱۸۰ برنامه مدیریت مصرف برقی را که تدوین شده، اجرا کنیم.
با بر اعلام مجلس شورای اسلامی، دولت حدود ۱۲۵ هزار میلیارد تومان به شرکت برق به‌کار است و نهایتاً با تصمیم مجلس قرار شد که فقط ۳۰ هزار میلیارد تومان از این بدهی، آن‌هم از مسیر فروش اوراق پرداخت شود. کمی پیش مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی، فهرست شرکت‌های زیان‌ده سال ۱۴۰۱ را منتشر کرد؛ فهرستی که نام نیروگاه‌های حرارتی تولید برق با ۲۳ هزار میلیارد تومان زیان، در صدر آن بود. این گزارش حاکی از آن بود که کشور در سال‌های آینده توان کافی برای تزریق گاز به نیروگاه‌های تولید برق را ندارد. بر این مبنا احتمالاً برنامه‌های توسعه‌ای صنعت برق در صورت ادامه روند فعلی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تولید گاز، امکان تحقق ندارند.
بنابراین در صورت تداوم روند کنونی و بازنشته‌نشدن نیروگاه‌ها و تولید ۲۱۰ گیگاوات ظرفیت نامی حرارتی جدید تا تابستان سال ۱۴۰۴، کشور در آن تاریخ با کسری گاز روزانه حدود ۶۵ میلیون مترمکعب روبه‌رو خواهد شد. گزارش بازوی پژوهشی مجلس نشان می‌دهد اقتصاد و ساختار معیوب صنعت برق موجب ایجاد شکاف قابل توجهی بین درآمد‌ها و هزینه‌های این صنعت و انباشت بدهی‌های وزارت نیرو شده است. در واقع کمبود منابع مالی دولت منجر به انباشت بدهی به نیروگاه‌ها شده و به دلیل ناترازی مالی نیروگاه‌های کشور، طرح‌های توسعه‌ای نظیر ایجاد ظرفیت‌های جدید نیروگاهی، تبدیل نیروگاه‌های گازی به سیکل ترکیبی و توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر به کندی پیش می‌رود. همین موضوع در سال‌های اخیر موجب تشدید ناترازی تقاضا و تولید برق در ايام اوج مصرف انرژی شده است.

دخل و خرج برق

هزینه‌های شرکت توانیر در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۰۵ هزار میلیارد تومان بوده، در حالی که درآمد‌های آن حدود ۷۳ هزار میلیارد تومان برآورد شده است.
بنابراین این شرکت در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۱٫۶ هزار میلیارد تومان زیان به بار آورده که البته بخشی از آن به واسطه انتشار اوراق مالی اسلامی جبران شده است. در کنار این وضع، شرایط بخش

پاسخ انجمن شرکت‌های هواپیمایی به جوابیه وزارت راه و شهرسازی

وضعیت صنعت هوایی هشداردهنده است

روزنامه «شرق» در تاریخ ۱۰ بهمن سال جاری گزارشی با عنوان تحریم داخلی صنعت هوایی و مشکلات متعدد حاصل از مداخله دولت در این صنعت و تبعات نرخ‌گذاری تکلیفی بلیت هواپیم‌ا منتشر کرد که بلافاصله وزارت راه و شهرسازی در واکنشش به این گزارش توضیحاتی را ارائه داد و بر مبنای این توضیحات مدعی شد که تسهیلاتی در اختیار ایرانیان‌ها قرار داده است.
درحال‌حاضر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در پاسخ به جوابیه وزارت راه و شهرسازی نکات دیگری ارسال کرده است که در ادامه می‌خوانید.
انجمن شرکت‌های هواپیمایی در پاسخ به وزارت راه و شهرسازی نوشته است:

۱- صنعت حمل‌ونقل هوایی علی‌رغم تحریم‌های فرایزنده دشمنان نظام به‌ویژه دولت آمریکا با تلاش و کوشش مدیران و متخصصان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در طی سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی رشد قابل ملاحظه‌ای داشته به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۶ (و پس از اجرای قانون آزادسازی نرخ با جابه‌جایی بیش از ۳۰ میلیون مسافر و با رشد بیش از ۱۸ درصد نسبت به سال قبل از آن رکورد جدیدی ثبت کرد؛ اما از سال ۱۳۹۷ به بعد با اعمال قیمت‌های دستوری و دخالت نهادهای مختلف اجرایی و نظارتی این صنعت در وضعیت بحرانی قرار گرفته؛ به طوری که مدیران شرکت‌ها بدون در نظر گرفتن ملاحظات اقتصادی نگران ایمنی و بروز مخاطرات پروازی شده‌اند.
علیهذا با تاکید بر اینکه مدیران و سرمایه‌گذاران شرکت‌های هواپیمایی از دلسوزان نظام و انقلاب اسلامی و بعضاً از خلبانان و سرداران دوران دفاع مقدس هستند، به استحضار می‌رساند که بخش خصوصی این صنعت با دارا بودن بیش از ۵۱ درصد سهم جابه‌جایی مسافر و صندلی قابل عرضه با اتکا به قوانین مصوب موجود و برای اثربخشی بیشتر در اقتصاد کشور وارد این صنعت شده‌اند و اقدامات فراقانونی در جلوگیری از ادامه اجرای ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسعه و ماده ۵۳ قانون برنامه ششم توسعه و رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری که در کم نظم‌خواهی شرکت‌ها از عدم اجرای قانون صادر شده است، فعالان اقتصادی این صنعت را در تداوم و گسترش فعالیت خود و سرمایه‌گذاری جدید برای ورود ناوگان جدید با فعال‌کردن هواپیماهای زمین‌گیر دچار تردید اساسی کرده و دلسوزانه تاکید می‌شود که سیاست‌گذاری نادرست در قیمت‌گذاری دستوری و ادامه این وضعیت منجر به طولانی‌شدن دوره انتظار دریافت بلیت و کاهش منابع درآمدی شرکت‌ها و محروم‌شدن بسیاری از هم‌وطنان از حمل‌ونقل هوایی به‌ویژه در فرودگاه‌های کوچک‌تر شده و صرفه‌جویی در منابع بدون شک ایمنی پروازها را هم

تکمیل وجه متقاضیان سامانه یکپارچه عرضه خودروهای

داخلی با نوبت زمستان ۱۴۰۲، به اطلاع متقاضیان محترم و عاملیت‌های مجاز می‌رساند بر اساس اولویت مندرج در

لیست انتظار اعلام‌شده از سوی سامانه یکپارچه، امکان

فراخوان تعدادی از متقاضیان فوق، جهت تکمیل وجه و

ثبت‌نام نهایی در اسفندماه ۱۴۰۲ با مود تحویل حداکثر ۹۰

روز کاری فراهم خواهد بود.

تکمیل وجه متقاضیان سامانه یکپارچه عرضه خودروهای

داخلی با نوبت زمستان ۱۴۰۲، به اطلاع متقاضیان محترم

و عاملیت‌های مجاز می‌رساند بر اساس اولویت مندرج در

لیست انتظار اعلام‌شده از سوی سامانه یکپارچه، امکان

فراخوان تعدادی از متقاضیان فوق، جهت تکمیل وجه و

ثبت‌نام نهایی در اسفندماه ۱۴۰۲ با مود تحویل حداکثر ۹۰

روز کاری فراهم خواهد بود.

خصوصی فعال در صنعت برق نیز ظاهراً چندان تعریفی ندارد.
بازرترین مصداق آن این است که اخیراً بزرگ‌ترین نیروگاه خاورمیانه از سوی مهم‌ترین سهامدارش برای فروش عرضه شده است؛ بانک دی اعلام کرده ۷۰ درصد سهم‌های را که از نیروگاه دماوند در تملک دارد، به فروش می‌رساند.
به گفته فعالان حوزه به نظر می‌رسد این تصمیم بیشتر برای خلاصی از یک بنگاه زیان‌ده در صنعت برق گرفته شده و نمایانگر اوضاع تولید در کشور است.

بررسی صورت‌های مالی نیروگاه‌های خصوصی در نیمه اول سال جاری نشان می‌دهد سود دلاری این صنعت در شش ماه ابتدایی سال ۱۴۰۲، حدود ۱۵ میلیون دلار بوده است که این میزان نسبت به شش ماه ابتدایی ۱۱ سال گذشته افت بی‌سابقه نشان می‌دهد. در شش ماه ابتدایی سال‌های اخیر سود دلاری این صنعت عموماً بالای ۳۰ میلیون دلار بوده و آمار امسال یک سیگنال قوی در جهت تضعیف این صنعت در سال جاری است.

باید تاکید کرد این میزان درآمد در فصول سرد سال که عرضه گاز به صنایع کاهش دارد، کمتر هم شده و حاکی از حال ناخوش صنعت برق در سال جاری است، مصداق آن مجموع درآمد تابستان صنعت برق است که حدود دوهزار و ۳۵۰ میلیارد تومان بوده، اما مجموع درآمد دو ماه ابتدای پاییز اخیر صنعت برق، فقط هزار میلیارد تومان بوده است. در حال حاضر گزارش‌های مالی تعدادی از شرکت‌های بزرگ، مثل تولید برق عسلویه، مینا و تولید و مدیریت نیروگاه زاگرس کوثر نشان می‌دهد که این نیروگاه‌ها سودآور بوده‌اند؛ با این حال برخی از شرکت‌های دیگر زیان سنگین را تجربه می‌کنند. مثلاً گزارش ۹ ماهه حسابرسی‌نشده تولید برق ماه‌تاب کهنوج، زیان این شرکت را در انتهای مهرماه امسال ۷۰۵ میلیارد تومان نشان می‌دهد، در حالی که زیان سال گذشته آن، نصف این مبلغ و ۳۴۲ میلیارد تومان بوده است. این شرکت اکنون دوهزار و ۹۴۲ میلیارد تومان زیان انباشته دارد.

بهره‌وری نیروگاه‌های برق کمتر از ۲۰ درصد است

در حال حاضر صنعت برق کشور به‌جز ناترازی مالی، با دو مشکل بزرگ دیگر هم مواجه است؛ نبود تنوع در منابع اولیه تولید و بهره‌وری بسیار پایین. یکی از مهم‌ترین ابعاد امنیت انرژی در بخش برق، تنوع در منابع اولیه تولید آن است؛ اما در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد برق کشور توسط نیروگاه‌های حرارتی تولید می‌شود و علی‌رغم تکلیف

تحت تأثیر قرار می‌دهد. درحالی‌که تمکین وزارت راه و شهرسازی به قانون مترقی برنامه پنجم و ششم توسعه که با استفاده از تجربیات جهانی در این صنعت به تصویب رسیده کارآمدی دولت و اثربخشی فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی را در این حوزه به نحو درخور توجهی افزایش می‌داد و اینک به بخشی از اثرات و نتایج آزادسازی که به دلیل سیاست‌گذاری نادرست وزارت راه و شهرسازی کشور و مردم صنعت حمل‌ونقل هوایی از آن محروم شده‌اند، اشاره می‌شود.

۱-۱- کاهش قیمت بلیت و خدمات هوایی و امکان استفاده بیشتر اقشار مردم از سفرهای هوایی پس از آزادسازی همه شواهد و قرائن در دوره آزادسازی نرخ نه‌تنها حاکی از به حداقل رسیدن فروش بلیت در بازار سیاه و از سوی عوامل غیرقانونی بوده، بلکه دخالت و سفارش برای تهیه بلیت از طرف سازمان‌ها و اصولاً افراد دارای ارتباطات اداری نیز به حداقل خود رسیده بود.
شرایط مزبور موجب انتفاع شرکت‌های هواپیمایی از سود حاصله با دریافت نرخ مناسب شده و تقویت بنیه مالی موجب گسترش ناوگان و ارتقای سطح خدمات شد و از سوی دیگر عدم لحاظ ارتباطات (پارتی‌بازی) برای تهیه بلیت موجب اعتماد و اطمینان به سیستم اداری و توزیع خدمات کشور شد. لازم به ذکر است که در این دوره علی‌رغم انتفاع شرکت‌های هواپیمایی به ترتیب ذکرشده در بالا هرگز شاهد لجام‌گسیختگی نرخ‌ها در دوره بعد از آزادسازی نبودیم و نرخ بلیت به دلیل حضور کم‌رنگ دلال‌ها و واسطه‌ها و مجاری غیرقانونی به‌طور درخور توجهی ارزان‌تر از قبل از طرف شرکت‌های هواپیمایی عرضه شد. در مجموع به هنگام آزادسازی نرخ بلیت عرضه بلیت از بازار سیاه و شبکه دلالی به مسیر اصلی خود هدایت می‌شود و دست واسطه‌ها و دلالان ایجاد بازار سیاه از این صنعت کوتاه می‌شود.

۱-۲- در شرایط آزادسازی نرخ، اصولاً هرکس با توجه به نرخ بلیت سفر خود را تنظیم می‌کند و البته در ایام و ساعات پرتقاضا تهیه بلیت برای تمام افراد میسر نبوده ولی در عوض مکانیسم و تنظیمات بازار موجب تشویق اقشار با درآمد کمتر نیز می‌شود. به‌طور مثال در مسیر تهران-مشهد-تهران نرخ بلیت تهران به مشهد عصر چهارشنبه و صبح پنجشنبه‌ها و در مسیر مشهد به تهران روزهای جمعه به‌ویژه از ساعت ۱۱ صبح به بعد در سطح بالاتری عرضه می‌شود و هرکس با هر درجه از ارتباطات نیز بلیت خود را بر اساس نرخ تعیین‌شده با توجه به کشش بازار تهیه می‌کند.

جالب است که نرخ بلیت در همان روزها در مسیر برگشت یعنی مشهد به تهران

قانونی، سهم نیروگاه‌های تجدیدپذیر غیر از برقایی تنها حدود یک درصد است.
بعلاوه بیش از ۸۰ درصد از سوخت نیروگاه‌های حرارتی کشور وابسته به گاز طبیعی است که در نتیجه آن با افزایش مصرف گاز بخش خانگی در فصول سرد سال، برخی نیروگاه‌های حرارتی رو به استفاده از سوخت‌های جایگزین مثل گازوئیل و مازوت می‌آورند که نه‌تنها آلایندگی هولناکی دارد، بلکه طبق گفته کارشناسان مرکز پژوهش‌ها عدم‌النفق قابل توجهی را هم برای نیروگاه‌ها در پی دارد. علاوه بر این، همین ساختار غیرمتنوع بهره‌وری بسیار پایینی دارد تا آنجا که به گفته محمدنژاد، رئیس کمیته برق مجلس، برخلاف ادعای دولت مبنی بر اینکه متوسط راندمان نیروگاهی به ۳۹٫۵ درصد رسیده، هنوز بهره‌وری بسیاری از نیروگاه‌ها کمتر از ۲۰ درصد است و با استهلاک تجهیزات نیروگاهی در طول زمان، احتمال کاهش تولید برق از این محل هم وجود دارد.

مداخله دولت در بازار صنعت برق

حمیدرضا صالحی، دبیر سندیکای برق، در گفت‌وگو با «شرق» علت وضعیت فعلی صنعت برق را این‌گونه شرح می‌دهد: «باید پذیرفت که صنعت برق کشور درآمد کمتری نسبت به هزینه‌هایش دارد. این اتفاق از مجلس هفتم و بعد از برنامه سوم توسعه رخ داد که قرار بود هزینه‌های این صنعت به واسطه آن منطقی شود؛ چراکه هزینه‌ها هرساله بالا رفت ولی درآمد ثابت ماند. زمانی هم در ماده شش قانون صنعت برق آورده شد که باید مابه‌التفاوت هزینه و درآمد این صنعت در نظر گرفته شود و هر سال دولت آن را به مجلس اعلام کند، اما متأسفانه باز به این موضوع بی‌توجهی شد و دولت هم دیگر نتوانست در صنعت سرمایه‌گذاری کند. اکنون در بخش تولید شاهد هشتم که حدود ۶۰ درصد از نیروگاه‌ها غیردولتی و حوزه پیمانکاری هم عمدتاً دست بخش خصوصی است و فقط در بخش توزیع همچنان همه چیز دولتی است. با این حال اقتصاد صنعت برق کاملاً از مسیر دولت تعریف می‌شود». او معتقد است صنعت برق کشور دولتی است و دولت هم هرساله بودجه‌های عمرانی را برای این صنعت کم و کمتر کرده و هم‌زمان دسترسی را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم نکرده است. نهایتاً این موارد باعث شده شرکت‌های صنعت برق نتوانند در تولید برق فعالیت کنند تا ناترازی برطرف شود.

به گفته صالحی، برخلاف اینکه صنعت برق در همه دنیا صنعت

چهارشنبه و تهران به مشهد جمعه‌ها با ارقام پایین‌تر و خیلی اوقات حتی ارزان‌تر از هزینه وسایل نقلیه ریلی و جاده‌ای بوده و موجب تشویق سفر مسافران با درآمد کمتر در این روزها می‌شود.

۳-۱- افزایش درخور توجه سفرهای هوایی.

۴-۱- افزایش ایمنی خطوط هوایی و کاهش نرخ حوادث هوایی و افزایش توان شرکت‌ها برای ارتقای آموزش و کیفیت خدمات.

۵-۱- توسعه و بهینه‌شدن شبکه پروازی و برقراری پرواز در فرودگاه‌های مناطق محروم.

۶-۱- افزایش توانر پرواز و انطباق هرچه بیشتر خدمات پرواز با نیاز مسافران.

۷-۱- توسعه صنایع وابسته و تولید تجهیزات ساخت‌افزاری و نرم‌افزاری مورد نیاز حمل‌ونقل هوایی.

۸-۱- تضمین سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای افزایش ناوگان و فعال‌کردن هواپیماهای زمین‌گیر موجود و ایجاد هزاران فرصت شغلی.

۲- درحالی‌که نیاز ارزی شرکت‌های هواپیمایی برای امور جاری فعالیت‌های خود سالانه حدود ۸۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود، از ابتدای سال جاری تاکنون مبلغی حدود ۹۰ میلیون دلار ارز از طریق سامانه جامع تجارت به شرکت‌ها تخصیص یافته است و با توجه به ضرورت فوریت تأمین قطعات و فرایند طولانی تخصیص ارز در سامانه جامع تجارت و بانک مرکزی شرکت‌ها ناگزیر به تأمین قطعات از محل منابع ارز از خود با اعتباری هستند. ضمناً تاکنون هیچ‌گونه تسهیلات ارزی بدون سود به شرکت‌های خصوصی این صنعت تعلق نگرفته است.

۳- متأسفانه برخلاف ادعای مطروحه درباره ترخیص قطعات، اعلام می‌دارد

از پایان آبان‌ماه تاکنون (۱۴۰۲/۱۱/۱۴) به دلیل اتمام مهلت مصوبه مربوطه، مجوز ترخیص قطعات صادر نشده؛ به‌طوری‌که تاکنون بیش از ۲۰۰ بارنامه با ارزش قریب به یک میلیون دلار در گمرک رسوب کرده و برخی از کالا‌های واردشده به دلیل داشتن تاریخ مصرف حتی در صورت صدور مجوز ترخیص به دلیل احتمال بروز مشکلات ایمنی برای پرواز امکان استفاده را نخواهد داشت.
بنابراین نبود تصمیم‌گیری به‌موقع و اطلاع تمدید مجوز موجب اتلاف منابع شرکت‌ها در شرایط تحریمی و هزینه‌های ارزی صورت‌گرفته شده و هزینه انبارداری نیز به شرکت‌ها تحمیل شده است.

۴- در هیچ‌یک از کشورهای دنیا مالیات بر ارزش افزوده از بلیت هواپیما دریافت نمی‌شود. ضمن اینکه عوارض هلال‌احمر از سوی یا به‌عنوان خیریه تلقی و غیرقابل



سودده و ثروتمندی است، در دو دهه اخیر این صنعت طوری جلو برده شده که سرمایه‌گذار بخش خصوصی می‌کند تا جایی که ممکن است اقتصاد انرژی را در دست خارج شوند؛ چراکه همین حالا هم بخش خصوصی در حوزه پیمانکاری در حال زیان دهی است.

او تأکید می‌کند: «بسیاری از فعالان حوزه برق، هم‌اکنون طلب سنگینی از دولت دارند، طبق اعلام وزارت نیرو، دولت اکنون ۱۱۰ هزار میلیارد تومان به‌کار است که بخشی از آن بدهی مربوط به همین فعالان صنعت برق است و باید رویکرد حکمرانی در صنعت برق هرچه سریع‌تر تغییر کند. صنعت برق در تمام صنایع نقش آفرین است از فولاد تا پتروشیمی؛ بنابراین توسعه صنعتی ایران بدون توجه ویژه به این صنعت زیرساختی ممکن نیست».

کج سرمایه‌گذاران از صنعت برق

دبیر سندیکای برق بهره‌وری پایین در این صنعت را ناشی از ایرادهای ساختاری اقتصاد انرژی در کشور می‌داند و توضیح می‌دهد: «اگر ما اقتصاد انرژی را در دست تعریف نکرده باشیم، طبیعتاً در بهره‌وری هم به مشکل می‌خوریم؛ چون سیاست‌های کلی اقتصاد است که بهره‌وری را بالا می‌برد و اگر وزرات نیرو بودجه داشته باشد می‌تواند روی پروژه‌های بهره‌وری سرمایه‌گذاری کند، اما اکنون این بودجه را ندارد و به بخش خصوصی نیاز دارد. بخش خصوصی هم طبیعتاً زمانی روی بهره‌وری صنعت سرمایه‌گذاری می‌کند که اقتصاد انرژی این اجازه را به او بدهد». صالحی در نهایت درباره احتمال خروج سرمایه‌گذاران فعلی از این صنعت هشدار می‌دهد و می‌گوید: «قسمتی از بخش خصوصی اکنون عمیقاً درگیر این صنعت هستند و صاحبان نیروگاه، کارخانه و شرکت به شمار می‌آیند. این بخش تا امروز تلاش کردند به‌مانند چون عاشق این صنعت هستند، اما این دور از ذهن نیست که بخواهند برای رشد کسب‌وکار خود دیگر نباشد. این امکان است که به علت مشوق‌هایی که در دیگر کشورها وجود دارد، آنها کار خود را در کشور دیگری توسعه دهند. در مواردی هم حتی شاهد این موضوع بوده‌ایم که بخش خصوصی کسب‌وکار خود در این صنعت را به کشور دیگری برده است. این در حالی است که دولت هیچ مشوقی برای فعالان این صنعت در ایران ایجاد نکرده است و از نظر بهره‌وری و فاکتورهای سرمایه‌گذاری هم شاخص‌های خوبی در کشور نداریم، بنابراین فرار سرمایه از این صنعت قابل پیش‌بینی است».

ادامه از صفحه اول

تأملی درباره مدارس مسجدمحور

...بدون آنکه به صورت ساختاری برای رفع و حل مشکلات موجود تدبیری اندیشیده شود.

۱- مدرسی مانند مدرسه علوی، مدرسه نیکان، مدرسه مفید و مدرسه صالح از جمله مدارس دینی هستند که در سال‌های پیش با پس از انقلاب فعالیت می‌کنند. اضافه‌شدن عنوان مدارس مسجدمحور در حالی صورت می‌گیرد که تصویر روشنی از کارآمدی و ابعاد مختلف فعالیت‌های این دسته از مدارس دینی و مذهبی در دسترس نیست و مشخص نیست با وجود فعالیت این مدارس دینی چه نیازی به تأسیس مدارس جدیدی تحت عنوان مدارس مسجدمحور هست! در این شرایط افزوده‌شدن مدارس مسجدمحور بدون آنکه نیازسنجی ویژه‌ای صورت گرفته باشد و صلاحیت حرفه‌ای و تخصصی ارکان چنین مدرسی تعریف شود و نیز ساختار و قواعد و نظام و چارچوب این مدارس به صورت دقیق تعریف شود، می‌تواند چه کارکردی برای نظام آموزش و پرورش داشته باشد؟

۲- در برابر مکتب‌خانه‌ها که بخشی از نظام سنت‌محور آموزشی در ایران را تشکیل می‌دادند، نوع دیگری از مدارس دینی به پرورش طلاب علوم دینی اشتغال دارند. مشخص نیست تعریفی که از مدارس مسجدمحور صورت گرفته به کدامیک از مدارس سنت‌محور یعنی مکتب‌خانه‌ها یا مدارس دینی پرورش طلبه نزدیک است؟ اما آنچه مشخص است، این است که تحولات جاری و عمیق فرهنگی، اجتماعی و توسعه‌ای کشور و نیاز روزافزون کشور به توسعه علمی و فناوریانه، ولویت در تجدید ساختار آموزش و پرورش رسمی را آشکار می‌کند. نتایج امتحانات نهایی سال تحصیلی گذشته که وضعیت هشداربرانگیزی را نمایش می‌دهد، نشانه کوچکی از پیامد اجرای سیاست‌های نسنجیده کنونی است. در این شرایط تأسیس مدارس مسجدمحور با چه توجیه و اهدافی صورت می‌گیرد؟

۳- بروز برخی رفتارها و هنجارشکنی‌های احتمالی در این‌گونه مدارس، همچون دیگر مدارس دور از ذهن نیست؛ با این تفاوت که در صورت بروز چنین پدیده‌هایی، بازتاب آن متفاوت و سهمناک خواهد بود؛ مانند آنچه در گیلان روی داد با موضوع یک قاری قرآن که در افکار عمومی بازتاب زیادی داشت. در این‌صورت، پیامدهای تأسیس چنین مدرسه‌ی در فرهنگ عمومی چه خواهد بود؟ حرمت اماکن دینی و مذهبی به سادگی تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

اتخاذ تصمیم‌های کارشناسی نشده بر مبنای آرزوها و خواسته‌های گروهی، سیاسی یا جناحی بر سیاهه بلندبالای مسائل آموزش و پرورش بار بیشتری تحمیل می‌کند و کشور را بیش از گذشته درگیر مسائل پیچیده تازه‌ای خواهد کرد.

کندکاری اعلام شده و شرکت‌ها بر طبق قوانین مصوب با هزینه‌های خود مکلف

به دریافت و پرداخت مالیات بر ارزش افزوده، عوارض هلال‌احمر و پرداخت آن به

دولت شده‌اند. درحال‌حاضر ۱۱ درصد از قیمت هر بلیت هواپیما به‌عنوان مالیات بر

ارزش افزوده (۹ درصد) و عوارض هلال‌احمر (۶ک درصد) و عوارض ایمنی (۳۰

هزار ریال) و عوارض مسافری فرودگاه (۷۰ هزار ریال) به حساب‌های مربوطه دولت واریز می‌شوند؛ درحالی‌که در همه مشاغل و حرفه‌ها مالیات بر ارزش افزوده جداگانه محاسبه و از خریداران کالا یا خدمات اخذ می‌شود، متأسفانه مالیات بر ارزش افزوده بر روی بلیت هواپیما در سرجمع قیمت دریافتی منظور و در افکار عمومی به‌عنوان دریافتی و درآمد شرکت هواپیمایی تلقی می‌شود.

۵- طبق ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمد‌های دولت، شرکت فرودگاه‌ها و

ناوبری هوایی می‌تواند عوارض فرودگاهی را به صورت ربایی یا ارز دریافت کند و درحالی‌که شرکت‌های هواپیمایی بلیت را به ریال عرضه می‌کنند، شرکت فرودگاه‌ها هزینه عوارض فرودگاهی را ارزی محاسبه و با احتساب نرخ تسعیر ارز (۳۸۵ هزارو ۳۲۲ ریال برای هفته جاری) از شرکت‌ها اخذ می‌کند و سؤال این است که اگر دولت به دنبال ارزان‌بودن سفر هوایی است، چرا خدمات خود را به دلار می‌فروشد و حاضر به صرف‌نظر کردن از بخشی از درآمد خود برای کمک به کاهش قیمت بلیت نیست و می‌خواهد از جیب بخش خصوصی برای کسب محبوبیت هزینه کند؟

۶- سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان متولی صنعت حمل‌ونقل هوایی و سازمان حاکمیتی نظارت کامل بر عملکرد شرکت‌های هواپیمایی را بر عهده دارد؛ اما متأسفانه وزارت راه و شهرسازی با بی‌اعتنایی به قانون مصوب مجلس شورای اسلامی و تمکین‌نکردن به رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری و وדרزن این سازمان، نظرات تخصصی و کارشناسی این سازمان را ندیده گرفته و به صورت غیرقانونی مبادرت به پلمب دفاتر شرکت‌های هواپیمایی پارس و زاگرس در فرودگاه مهرآباد کرده و دیگر شرکت‌ها را تهدید کرده و درحالی‌که ادعا می‌شود سازمان تعزیرات دفاتر شرکت‌ها را پلمب کرده، مدارک موجود حاکی از عدم قبول مسئولیت سازمان مذکور برای پلمب دفاتر شرکت‌هاست.

با عنایت به مراتب فوق مجدداً تاکید می‌کنیم حل مشکلات فعلی صنعت حمل‌ونقل هوایی فقط با رعایت کامل قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی و تمکین به رای قضات شریف و دانشمند هیئت عمومی دیوان عدالت اداری و پذیرش نظرات تخصصی و کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری در رده‌های تصمیم‌گیری وزارت راه و شهرسازی و دولت محترم امکان‌پذیر است و عدم پذیرش فرایندهای قانونی و رویه‌های جاری در صنعت حمل‌ونقل هوایی احتمال بروز تبعات و خسارات جبران‌ناپذیری را در پی داشته و موجب محرومیت بیشتر مردم از حمل‌ونقل هوایی خواهد شد.

جایگزینی خودروی ریسپکت ۲ با خودروی فیدلیتی و دیگنتیتی که از تاریخ ۱۴ لغایت ۲۲ بهمن‌ماه ۱۴۰۲ فعال است، اقدام کنند.

بدیهی است در صورت واریز وجه و مشارکت در طرح‌های جایگزینی، امکان فراخوان و تکمیل وجه برای خودروی درخواستی ثبت‌شده در سامانه یکپارچه جهت این گروه از متقاضیان کان‌لم‌یکن تلقی خواهد شد.

گرامی نیز این فرایند بر اساس اولویت لیست انتظار

اعلام‌شده از سوی سامانه یکپارچه و پس از تأمین ارز، تأمین قطعات منفصله و قطعیّت در تولید، مراتب در سال ۱۴۰۳ و بر اساس تیراژ تولید ماهانه، اطلاع‌رسانی صورت خواهد پذیرفت.

همچنین این گروه از متقاضیان محترم می‌توانند در صورت تمایل، نسبت به ثبت‌نام و تکمیل وجه در طرح

بدیهی است اطلاع‌رسانی لازم درخصوص زمان فراخوان

ثبت‌نام و تکمیل وجه، متعاقباً از طریق ارسال پیامک

به شماره همراه مندرج در سامانه یکپارچه این گروه از

متقاضیان صورت خواهد پذیرفت. همچنین به‌منظور رفاه

حال متقاضیان گرامی، مهلت زمان تکمیل وجه، در این

مرحله از فراخوان، از ۲۲ ساعت (مهلت قانونی) به ۱۰ روز

تقویمی افزایش خواهد یافت. درخصوص سایر متقاضیان