

خبز

خیز بلند گروه بهمن در بازار خودروهای تجاری:

تنوع محصول

و قیمت‌های بدون رقیب

گروه بهمن در رویداد معرفی کامیونت فورس F38 و کشنده بایک X9 قیمت این محصولات را اعلام کرد. بر همین اساس کشنده ۵۶۰ بایک بخاری بایک X9 پنج میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری و کامیونت فورس F38 نیز ۸۹۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد. در این همایش اعلام شد کشنده بایک X9 با کاراتی دوساله و بدون محدودیت پیمایش (برای اولین بار در ایران) عرضه می‌شود.

محمدی: تنها خودروسازی هشتم که کاراتی دوساله بدون محدودیت پیمایش داریم

محمّدی، مدیرعامل گروه بهمن در آیین رونمایی از کامیونت فورس F38 و کشنده بایک X9 با اشاره به توانمندی این مجموعه در تولید خودروهای تجاری گفت: گروه بهمن ۱۲ خودروی تجاری تولید می‌کند که تمامی آن استاندارد ۸۵گانه و الزامات مربوط به شماره‌گذاری را دارد. وی همچنین در تشریح سیاست‌های قیمت‌گذاری و خدمات پس از فروش گروه بهمن گفت: این مجموعه همواره سیاست قیمت‌گذاری منصفانه و ارائه بهترین خدمات پس از فروش را پیگیری می‌کند که مقایسه قیمت محصولات این گروه با محصولات مشابه بازار خود مؤید این موضوع است. همچنین کسب برترین رتبه‌های خدمات پس از فروش برای پنج سال متّادای تأیید می‌کند که این مجموعه با جدیت بحث جلب رضایت مشتری را دنبال می‌کند.

محمّدی در رویداد معرفی دو محصول تجاری بهمن‌دیزل یادآور شد: امروز شاهد برگزاری رویداد معرفی فورس ۳۸ (F38) به عنوان سبک‌ترین خودروی تجاری باری و ورود به بازار کشنده بایک X9 به عنوان بزرگ‌ترین و پرقدرت‌ترین خودروی تجاری گروه بهمن هشتم.

محمّدی همچنین از ۳۲۰ پروژه در حال اجرا خبر داد که ارزشی بالغ بر دو هزار میلیارد تومان دارد و این پروژه‌ها شامل تولید انواع خودروی تجاری، سواری و اتوبوس خواهد شد. وی افزود: در انتهای سال بزرگ‌ترین خدمات پس از فروش بهمن در منطقه کیمراس افتتاح خواهد شد. محمّدی همچنین از معرفی دو محصول در حوزه تجاری- مسافری توسط شرکت اسنا (از شرکت‌های عضو گروه بهمن) در پایان خرداد ماه خبر داد.

حضری: بهمن دیزل بهترین جایگاه در خودروهای تجاری را از آن خود می‌کند
حسین حضری مدیرعامل بهمن‌دیزل در آیین رونمایی F38 و معرفی کشنده بایک گفت: هدف بهمن‌دیزل کسب برترین جایگاه در حوزه تولید و فروش خودروهای تجاری است. وی در ادامه تأکید کرد: صنعت حمل‌ونقل فرسوده است و بهمن‌دیزل می‌تواند نقش مثبتی در نوسازی این ناوگان داشته باشد که معرفی این دو محصول برای پاسخ‌گویی به نیاز بازار در سبک‌ترین و سنکین‌ترین نیاز تجاری کشور است.

وی در تشریح این محصولات افزود: کامیونت فورس F38 از یک موتور دو لیتری بهره می‌برد که می‌تواند ۲۰٫۵ تن بار را حمل کند. تولید این کامیونت از تیرماه ۱۴۰۳ آغاز خواهد شد. به همین ترتیب کشنده بایک X9 با ۵۶۰ اسب بخار قدرتمندترین کشنده تولیدی در ایران است.



مدیرعامل گروه بهمن‌دیزل گفت: قیمت‌گذاری منصفانه یک شعار نیست و کشنده ۵۶۰ اسب بخاری بایک X9 پنج میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده این در حالی است که سازمان حمایت از مصرف‌کننده این محصول را بالغ بر شش‌میلیارد و یکصد میلیون تومان ارزش‌گذاری کرده است.

حضری همچنین درخصوص اهمیت رضایتمندی مشتری گفت: کشنده بایک X9 با کارآنتی دوساله بدون محدودیت کیلومتر پیمایش را ارائه می‌دهد که این نشان‌دهنده اطمینان این شرکت از کیفیت محصول خود و همین‌طور جایگاه مشتری دارد.

وی درخصوص قیمت کامیونت فورس F38 گفت: بر اساس ارزیابی‌ها فورس F38 با قیمت ۸۹۵ میلیون تومان وارد بازار خواهد شد که با توجه به قابلیت‌های آن، بسیار ارزشمند است.

رویداد معرفی کامیونت فورس F38 و کشنده بایک X9 روز شنبه ۱۹ خرداد ۱۴۰۳ در هتل المپیک تهران با حضور مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل، مدیران شبکه عاملیت بهمن و رسانه‌ها برگزار شد.

مداخلات دولت‌ها در صنعت خودرو منجر به زیان انباشته ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی شد

خودرو در پیچ پاستور



نیهاد نیوان: صنعت خودرو سال‌هاست در ایران زمین‌گیر سیاست دولت‌هاست. در دولت سیزدهم، ابراهیم رئیسی فرامین هشت‌ماده‌ای برای توسعه و بهبود صنعت خودرو ابلاغ کرد، اما هیچ‌کدام از این فرامین به سرانجام نرسید و نشان داد که این دولت همچون سایر دولت‌های گذشته، عزمی جدی برای دست‌کشیدن از مداخله در صنعت خودروسازی ندارد. حالا در آستانه انتخابات چهاردهمین دوره ریاست‌جمهوری، زیان خودروسازان به عدد اعجاب‌انگیز ۲۰۰

هزار میلیارد تومان رسیده است و مشخص نیست در دولت چهاردهم چه سرانجامی پیدا می‌کند.

فرامین ۸ماده‌ای به جایی نرسید

شاید هیچ‌گاه صنعت خودرویی کشور در چنین موقعیتی قرار نگرفته بود که حالا همه از دولت آینده انتظار داشته باشد آنچه باید از سال‌ها پیش بازار خودرو به خود می‌دید، محقق شود. بی‌تردید حالا پس از خصوصی‌سازی خودروسازانی مثل ایران‌خودرو، همه منتظر به سرانجام رسیدن وعده‌های دولت سیزدهم و تحقق اهداف شعار سال مبنی بر جهش تولید و مشارکت اقتصادی هستند؛ ازاین‌رو است مطالبه عمومی واگذاری مدیریت دولتی این شرکت‌ها به بخش خصوصی. تا چندی دیگر با برگزاری انتخابات ریاست‌جمهوری، دولت چهاردهم کار خود را به‌طور رسمی آغاز خواهد کرد و وضعیت صنعت خودرو همچنان همان است که بود. این در شرایطی است که رئیس‌جمهوری دولت سیزدهم در اواخر سال ۱۴۰۰ و بازدید از شرکت ایران‌خودرو، فرامین هشت‌ماده‌ای برای توسعه و بهبود صنعت خودرو ابلاغ کرد. در واقع سیدابراهیم رئیسی دستور داد تولید خودرو ۵۰ درصد افزایش پیدا کند، واردات آزاد شود، زمینه عرضه خودروی اقتصادی و توقف تولید قدیمی‌ها فراهم شود و همچنین تولید و عرضه خودروی برقی و واگذاری سهام خودروسازان در دستور کار سیاست‌گذار خودرو قرار گیرد. اما هیچ‌یک از این امور در میدان عمل به تحقق کامل نرسید تا بازار خودرو در کشور همچنان آشفته باشد. برای مثال، در واگذاری مدیریت دولتی خودروسازی به بخش خصوصی، تنهاته اتفاق خاصی رخ نداده بلکه از همان سال ۱۴۰۱ تا به امروز سایه دولت بر این صنعت گسترده‌تر نیز شده است. از طرف دیگر، با آزادسازی واردات خودرو قرار بود ۲۰۰ هزار خودرو وارد کشور شود؛ حال آنکه در نهایت در سال ۱۴۰۲ حدود ۱۲هزار خودروی وارداتی از کم‌کارت کشور ترخیص شد.

وعده‌ی سرانجام افزایش ۵۰درصدی تولید خودرو

افزایش ۵۰درصدی تولید خودرو یکی دیگر از برنامه‌های ابلاغی رئیس‌جمهوری بود؛ به‌طوری‌که سال گذشته وزارت صنعت، معدن و تجارت وعده داده بود میزان تولید خودرو به یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید. اما این مهم محقق نشد و مجموع تولید خودروسازان به یک‌میلیون و ۳۴۰ هزار دستگاه رسید. در حال حاضر نیز طبق آمارهای منتشرشده از سوی دو خودروساز بزرگ کشور، تولید روزانه روند مثبتی ندارد و از طرف دیگر واردات خودرو به صورت قطره‌چکانی ادامه دارد. همچنین بد نیست بدانیم وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز در وضعیت فعلی بر واردات خودروهای برقی تمرکز کرده و به تعهدات ثبت‌نام‌های اسفند ۱۴۰۱ نیز پاسخ داده نشده است.

عبور از زمین باتلاقی با شجاعت در تصمیم‌گیری

دقیقه‌که به ایشان گوش می‌کردیم، یک‌دفعه متوجه شدم در گوشه لایه دو، سه نفر از برادران نشسته‌اند و جلسه آنها زودتر از ما تمام شد. موقع رفتن ما را دیدند که احوال‌پرسی کردند.

ک **در زمینه شفافیت و هوشمندسازی، تجربه نشان داده**

مدیران تن به اجرا نداده‌اند!

در همه حوزه‌ها همین است. اراده مهم است.

ک آقای وکلی اگر اراده باشد، شخصیتی با تفکرات جوان و متفاوت از آن نسل پدرخوانده‌ها اگر بخواد کاری کند، نیازمند ابزارهایی است. شما چند روز پیش به زمین سیاست ایران اشاره کردید و گفتید زمین سیاست‌ورزی به باتلاق شبیه است. در چنین زمینی آیا هیچ اراده‌ای ممکن است شکل بگیرد؟ یا ممکن است در باتلاق فرو برود؟

زمینی که من عرض کردم لزوما زمین سیاست نیست. عرض کردم زمینی که در آن بازی می‌کنیم، زمین گلی است که باتلاقی شده. به دلیل همین چیزهایی که صحبت کردیم و هزاران مسئله‌ای که فرصت بیانش نیست. ولی حیف است و معلوم است این میزان ناراضی‌تی که در جامعه وجود دارد، به دلیل این است که زمین باتلاقی شده. آنچه می‌کاریم، رویش دلخواه ملت نیست. این زمین باید تغییر کند.

ک یعنی امکان اصلاح زمین نیست؟

امکان اینکه بتوانیم در این زمین کاری انجام بدهیم، نیست. این دست‌فرمانی نیست که بتوانیم کف مطالبات ملت را پاسخ‌گو باشیم.

ک برای جابه‌جایی‌اش چه باید کرد؟

در تجربه تاریخی ما سابقه داریم که با تصمیمات خوب، زمین بازی را تغییر بدهیم. سال ۷۶ در نتیجه دادگاه میکونوس، دنیا ایران را فریز کرد. ما گرفتار فریز در روابط بین‌الملل شدیم. سفرا را فرارخواندند و وضعیت ایران آشفته شد. زمین بازی را تغییر داد. یعنی همان ایتالیا که جزء اولین کشورهای بود که سفیر را فرا خوانده بود، جزء اولین کشورهایی شد که در سفر آقای خاتمی به ایتالیا به استقبالش رفت. اروپایی‌ها صف کشیدند که آقای خاتمی به کشورپایشان سفر کند یا آنها بیایند.

همین برجام که تلاش می‌کنند نجس نشانش دهند، ولی یکن آدم منصف ایران پسا‌برجام را با

ایران پیش‌برجام مقایسه کند. پیش‌برجام گرفتار چه نوسانات داخلی و التهاباتی در بازار و وضع و روان مردم و گرفتار چه وضعی در بیرون بودیم. وقتی در مملکت شاهد التهابات بازار می‌شوید، همه اینها علامت رویی است، اثرات یک اتفاق بسیار وخیم، زیرین است. مردم اتفاقات وخیم زیرین را نمی‌بینند. مثل نمی‌بینند که نرخ تجارت خارجی ما معکوس شده که حالا گرفتار این التهابات شده‌ایم. یا مثلا نمی‌بینند کشورها بازارشان را به روی ما بسته‌اند. یا نرخ کالا به دلیل تحریم‌های کم‌رشدن، برای بازرگان گران تمام می‌شود به خاطر اینکه باید دور بزنند و هزینه‌های بیمه‌ای اجتنابی بپردازد. مردم اثر نهایی می‌بینند که التهاب است. آن التهابات عجیب و غریب پیش‌برجام را اگر حافظه مردم اجازه دهد مقایسه کنند با آرایش پسا‌برجام، اهمیت برجام

مداخلات دولت‌ها در صنعت خودرو منجر به زیان انباشته ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی شد

خودرو در پیچ پاستور

مدیریت خصوصی، حلقه مفقود خودروسازان
خصوصی‌سازی و از همه مهم‌تر مدیریت خصوصی، واژه گمشده صنعت خودروسازی است؛ به‌طوری‌که هیچ دولتی انگیزه چندانی برای این امر نشان نمی‌دهد و دولت سیزدهم با بهانه‌هایی همچون نبود خریدار اصلاح یا شکل‌گیری انحصار بیشتر با خصوصی‌سازی، نشان داد به این مسئله بی‌ربغبت است. اما در حال حاضر مهم‌ترین درد صنعت خودروسازی، قیمت‌گذاری دستوری خودرو است؛ به‌طوری‌که این امر سبب شده زیان انباشته

خودرو به مرز ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برسد و تولید همچنان با ضرر تداوم دارد. هرچند شورای رقابت در شرایط کنونی و با توجه به وضعیت خودروسازی کشور، مایل به افزایش قیمت خودرو است، باین‌حال، وزارت صمت مصلحت را در تداوم وضعیت کنونی می‌داند.

دولت از قیمت‌گذاری دست بکشد

با همه این اوصاف، به نظر می‌رسد دولت چهاردهم باید در ابتدا اولویت‌های صنعت خودرو را تبیین و در نهایت مسیرهای اجرای آن را فراهم کند. بنابراین پرواضح است یکی از ضرورت‌ترین این اقدامات باید آزادسازی قیمت خودرو باشد؛ به این معنا که وزارت صنعت، معدن و تجارت و شورای رقابت از قیمت‌گذاری دستوری دست بکشند و تعیین قیمت را به هیئت‌مدیره شرکت‌ها بسپارند. بنابراین اولویت اول به منظور ساماندهی بازار و صنعت خودرو و همچنین حذف دلالت و واسطه‌گران و حذف قیمت‌گذاری دستوری است.

دومین کارویژه دولت چهاردهم برای بهبود صنعت خودرو، افزایش تولید خودرو است؛ به‌طوری‌که خودروسازان با حذف قیمت‌گذاری دستوری و کاهش ضرر و زیان می‌توانند تیراژ خود را افزایش داده و بازار را از وضعیت کنونی نجات دهند. بدون شک ساماندهی واردات خودرو به کشور نیز باید یکی از اساسی‌ترین اقدامات این دولت باشد تا از انحصار بازار خودرو کاسته شود و قیمت و کیفیت خودروهای عرضه‌شده در بازار مناسب باشد؛ به‌طوری‌که کارشناسان، واردات هرچند مقطعی خودروهای ارزان‌قیمت و غیرلوکس را راهکار خلاصی بازار خودرو از آشفتنگی کنونی قلمداد می‌کنند. منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: نگاه وزارت صمت به واردات خودرو برای تنظیم بازار مثبت است و با توجه به اینکه مجری این موضوع وزارتخانه است، هر زمان نهادهای بالادستی اجازه دهند، کار را اجرایی خواهیم کرد. همچنین دولت چهاردهم باید دنبال واگذاری سهام دولت در خودروسازی‌ها باشد. سال‌هاست دولت با وجود سهام اندک بر این صنعت حکمرانی می‌کند. حالا وقت آن رسیده که «خودروسازی بدون دولت» هم امتحان شود. شاید بهبودی در وضعیت این صنعت ایجاد شود. در همین رابطه، ابون‌حسرن کاکالی، عضو هیئت علمی دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت، در واکنش به اینکه چرا با وجود قانون و تأکیدهای مقامات ارشد صنعت، وارداتی‌ها سهم کمتری از تولید کشور را به «شرق» گرفت؛ دلیل اینکه موضوع خصوصی‌سازی در هیچ‌یک از دولت‌ها انجام نمی‌گیرد، این است که ایران خودرو و سایپا با تمام مشکلات و هزینه‌هایی که برای دولت دارند، می‌توانند به دولت و نمایندگان مجلس قدرت ببخشند؛ چراکه هر دو شرکت در تمام شهرهای کشور نمایندگی فعال دارند و دولتی‌بودن آنها می‌تواند قدرت نفوذ مسئولان را برای توسعه برخی از سایت‌های خودروسازان بیشتر کند.

مشخص می‌شود. حداقل دو سال وارد دوره‌ای از آرامش شدیم.

هرچند دولت وقت از نظر من دولت بسیار کنودی بود، و الا اگر کند نبود، آن حجم از غریبی‌ها که برای سرمایه‌گذاری و قراردادیست می‌آمد، نتایج مثبتی نمی‌داشت. دوستی برای من تعریف می‌کرد آن زمان در هتل‌های تهران جان نبود؛ مدت‌ها در هتل‌ها برای این همه هیئت‌که می‌آمد جا نبود که می‌خواستند از این فرصت طلایی‌که برای ایران کاشوده شده بود، استفاده کنند و قرارداد ببندند. معتقد هستم کسی در این مملکت به دلیل اینکه باید خوش را بی‌سهم کند تا بتواند خودش را در مقابل حل مسائل ملت مشوش قرار دهد. و هزینه مسئولیتش را به جان بخرد، نداردیم.

ک به‌عنوان سؤال پایانی، برای رسیدن به تغییرزمین‌ورسیدن به یک اراده قوی و تصمیم، به مردم و همراهی‌شان نیاز داریم. مردمی که در انتخابات مجلس نشان دادند امیدشان را به صندوق‌های رای، اگر نکویم از دست داده‌اند، به حداقل رسانده‌اند. به‌عنوان جمع‌بندی، نظراتان را درباره مردمی‌گویدکه از اصلاح‌ناامید هستند یا امیدسپار دارند، البته در تعابیر و صحبت‌های قبلی تا آن‌موقع شده معتقدیم مردم به اصلاح اعتقاد دارند، ولی مردم حاقفل در یک ناامیدی قرار دارند و همین الان هم می‌بینیم با این‌همه اتفاقات و پشتوانه اساسی در رابطه با انتخابات زودهنگام، باز هم مردم درگیر نوع انتخاب نشده‌اند. این مردم را چطور می‌توان قانع کرد یا امید را چطور می‌توان دوباره تزریق کرد؟

قبل از پاسخ به فرمایش شما، یک جمله بگویم. بی‌تردید کشور ما در حال کلنگی شدن است. اما کشوری را که کلنگی می‌شود، با ذهن کلنگی نمی‌توان نوسازی کرد. در حالی که سرعت توسعه همسایگان ما با توجه به فناوری‌های جدید و هوش مصنوعی، باورنکردنی است و نرخ حسرت که در گذشته همگان حسرت اینجا را می‌خوردند، در مقایسه فاصله‌ای که اتفاق افتاده، تبدیل می‌شود به نرخ مهاجرت. یک جا هم گفتیم نظرات‌رای‌های مختلف را با تراز منابع انسانی می‌شد تراز کرد، ولی کشور گرفتار ناترازی در منابع انسانی می‌شود. یا به عبارتی، کشور در منابع دارایی‌اش کلنگی شده بود، در منابع انسانی‌اش که برگ برنده‌مان بود هم کلنگی می‌شود، به‌خاطر اینکه بخش نخبگان در حال مهاجرت است . معتقدم راهبرد نظام و رهبران نظام «که راهبرد درستی بوده»، این است که در مقابل انتخابات خوب و نتیجه خوب، انتخابات خوب مدنظام است. انتخابات خوب یعنی انتخابات مشارکتی. اما نتیجه خوب، یعنی نتیجه مطلوب گروه‌ها، همیشه این دو معادله وجود داشت. همیشه بخشی از حاکمیت غش می‌کرد به نتیجه مطلوب. در انتخابات ۹۸ گویا برای آقایان نتیجه مطلوب بود تا انتخابات خوب. یعنی هیچ‌گاه برایشان مهم نبود که ردیلت عدم انتخابات ترجیح دارد بر فضیلت اینکه چه کسی جای آقای وکلی در مجلس باشد. این معادله همچنان تا اینجا رسیده است. انتخابات خوب می‌تواند زمین بازی را که از نگاه من باتلاقی شده، تغییر دهد. البته خوش‌شانسی ملت باید این باشد که آرزوکنیم کسی پیدا شود که شجاعت تصمیمات راهبردی به نفع ملت را داشته باشد. کسی پیدا شود که تصمیمی در اساتای منافع ملت بگیرد و سرنوشت ملت را دگرگون کند. به چنین کسی در کشور نیاز داریم. البته فقط آن فرد کافی نیست. گاهی کسانی بودند که تصمیم‌گیر بودند، اما گرفتار تیم ناکارآمد بودند. آن تیم هم باید تصمیم‌گیر باشد. طبیعتاً چنین اراده‌ای در رئیس دولت وجود داشته باشد، در تیمش هم به‌طور طبیعی پیدا خواهد شد.

بازتاب

پاسخ‌توانیر

به گزارش «شرق»

شرکت توانیر در واکنشش به گزارش «ریخت‌وبپاش انرژی» مورخ ۲۵ اردیبهشت که در روزنامه «شرق» منتشر شد، توضیحاتی را ارسال کرده است که در ادامه می‌خوانید:

مردم، محور برنامه‌های دولت سیزدهم در مدیریت مصرف انرژی مطلب منتشرشده بیشتر به این مسئله می‌پردازد که «با وجود مصرف بالای انرژی در ایران و بهره‌وری پایین، دولت بر سیاست‌های افزایش تولید انرژی متمرکز بوده است و سیاست‌های صرفه‌جویی و بهینه‌سازی مصرف انرژی را نادیده گرفته است». این در حالی است که حتی در ۱۸۰ برنامه‌ای که امسال برای گذر از اوج بار تابستان تدارک دیده شده است؛ محور، مردم و صرفه‌جویی آنان در نظر گرفته شده‌اند و در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز روند به همین شکل بوده است. درواقع دولت سیزدهم در کنار افزایش ظرفیت تولید به دو طریق احداث نیروگاه‌های جدید و ارتقای ظرفیت نیروگاه‌های موجود، اولویت را به همراه‌کردن مردم در برنامه‌های مدیریت مصرف اختصاص داده و به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده تا مدیریت مصرف کاملا مردمی شود.

براساس برنامه وزارت نیرو در بخش خانگی در تابستان سال ۱۴۰۱، مشترکانی که زیر الگو مصرف می‌کردند، اگر در مقایسه با مدت مشابه سال قبل خود کمتر مصرف می‌کردند، مشمول پاداش صرفه‌جویی می‌شدند و در تابستان سال ۱۴۰۲ همه مشترکان، چه آتھایی که زیر الگو مصرف می‌کردند و چه حتی مشترکان بر مصرف اگر می‌کردند، را مشمول پاداش صرفه‌جویی می‌دانند. مشمول پاداش مدیریت مصرف می‌شدند؛ سیاستی که جواب داد و در تابستان ۱۴۰۲، مصرف برق بخش خانگی در چهارماه گرم سال با وجود افزایش دو میلیون مشترک و همچنین افزایش درخورتوجه دما به ۴۶ میلیارد کیلووات ساعت رسید که نسبت به سال ۱۴۰۰، دو میلیارد کیلووات ساعت کاهش داشت.

با توجه به موفقیت این طرح، در ادامه روند دو سال گذشته در تابستان امسال نیز علاوه بر پاداش مدیریت مصرف که در قبوض اعمال می‌شود، جوایزی جذاب و ویژه مانند صدها خودرو به مشترکان کم‌مصرف بخش خانگی اعطا خواهد شد.

در کنار سیاست‌های تشویقی، سیاست‌های تنبیهی برای مشترکان بدمصرف در نظر گرفته شده است. در وهله نخست این دسته از مشترکان در اولویت نصب کنترهای هوشمند قرار گرفته‌اند تا مصرف آنان از راه دور کنترل شود و در وهله بعدی نیز قرار است برق بسیار برمصرف‌ها با قیمت برق نیروگاه‌های تجدیدپذیر و تعرفه‌های مصرف برای مشترکان پلکانی محاسبه شود. با توجه به اصلاحات انجام‌شده در تعرفه‌های برق، پلکان‌ها به گونه‌ای طراحی شده است که سبب ایجاد انگیزه برای کاهش مصرف برق شود. به‌عنوان مثال، اگر مصرف مشترکی ۲۵۰ کیلووات ساعت در ماه باشد، باید ۱۳ هزارو ۷۵۰ تومان بپردازد، ولی اگر مشتری هزارو ۲۵۰ کیلووات ساعت در ماه یعنی پنج برابر مصرف کند، باید یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار تومان یعنی ۷۰ برابر بپردازد و این اختلاف رفته‌رفته افزایش می‌یابد. در ماه‌های گرم سال نیز با توجه به نصب تجهیزات هوشمند برای برمصرف‌ها، مصرف آنها محدود خواهد شد.

از آنجایی‌که در تابستان حدود ۳۰ هزار مگاوات از مصرف برق به سامانه‌های سرمایشی مربوط می‌شود، ارتقای سامانه‌های سرمایشی در دستور کار وزارت نیرو قرار گرفته است. به همین منظور، وزارت نیرو درصدد اجباری‌کردن استاندارد تولید کولر آبی با موتور بی‌آل‌سی است که با این استاندارد ۵۰ درصد در مصرف برق و ۳۰ درصد در مصرف آب صرفه‌جویی می‌شود. در زمینه کولرهای گازی نیز پیگیر ارتقای استاندارد است.

باید این نکته را مدنظر داشت که مقوله فرهنگ‌سازی فرایندی زمان‌بر است و در طولانی‌مدت جواب خواهد داد. فرهنگ را نمی‌توان یک شبه تغییر داد و ثمره این روندی که در سه سال گذشته در پیش گرفته شده است، در درازمدت به بار خواهد نشست.



پژوهش‌های پزشکی در دانشگاه علوم پزشکی تهران

« ابلاغ رای »	
با توجه به اینکه پرونده افراد مشروحه ذیل به علت غیبت در هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری کارکنان دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی مورد رسیدگی قرار گرفته و منجر به صدور رای شده و از ایشان نشانی در دسترس نمی باشد، براساس مقررات به نامبردگان ابلاغ می گردد، ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ انتشار به مدیریت توسعه سرمایه انسانی دانشگاه واقع در تهران – بزرگراه شهید چمران – اوین – جنب بیمارستان آیت ا… طالقانی مراجعه نمایند. بدیهی است پس از انقضاء مهلت مقرر رای صادره لازم الاجرا خواهد بود.	
م الف ۸۹۵	شناسه آگهی۱۷۲۹۲۳۱
روابط عمومی دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید بهشتی	