

دولت محدودیت‌های جدیدی برای مصرف سوخت اعمال کرد

کاهش ۱۰۰ لیتری سهمیه بنزین

شرق: سهمیه بنزین کارت‌های سوخت کم شد و برای سوخت‌گیری در استان‌های مرزی محدودیت‌های بیشتری اعمال شد. براساس اعلام وزارت نفت سهمیه بنزین سه هزار تومانی از ۲۵۰ لیتر به ۱۵۰ لیتر کاهش داشته است. علاوه‌براین در استان‌های مرزی کارت سوخت جایگاه‌داران جمع‌آوری شده است. همایون صالحی، رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت، به «شرق» می‌گوید که در سایر شهرهای کشور هم جایگاه‌داران تنها می‌توانند یک کارت سوخت داشته باشند و سهمیه محدود آن را فقط برای امور ضروری مثل سوخت آمبولانس‌ها یا خودروی پلیس و... اختصاص دهند. وزارت نفت مدعی است که مصرف سوخت از میزان تولید پیشی گرفته است و برای جلوگیری از واردات بنزین ناچار به اعمال محدودیت در مصرف بنزین شده است. هرچند که مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی تأکید کرده که مصرف سوخت خودروهای داخلی حدود دو برابر میانگین جهانی است و دولت برای کنترل مصرف سوخت، روی خودروسازان حساب باز کند.

کاهش ۱۰۰ لیتری سهمیه بنزین

سهمیه بنزین کارت‌های سوخت شخصی صد لیتر کمتر شد. جلیل سالاری، معاون وزیر نفت، در این زمینه به تسنیم توضیح داده است که سهمیه بنزین سه‌هزار تومانی در کارت‌های سوخت شخصی سراسر کشور از ۲۵۰ لیتر در ماه به ۱۵۰ لیتر در ماه کاهش داشته است. او همچنین تأکید کرده است: متوسط مصرف سوخت خودروهای داخلی ۱۰ لیتر به ازای پیمایش هر صد کیلومتر است که سهمیه ۲۵۰ لیتری بنزین سه‌هزار تومانی در کارت‌های سوخت خودروهای شخصی رقم بسیار بالایی بود که با توجه به بازنگری‌ای که صورت گرفت، در سراسر کشور این رقم به ۱۵۰ لیتر کاهش یافت.

معاون وزیر نفت با بیان اینکه «سهمیه ۶۰ لیتری بنزین هزارو ۵۰۰ تومانی در کارت‌های سوخت خودروهای شخصی تغییری نداشته است»، گفت: مردم در همه جایگاه‌های سوخت به کارت سوخت آزاد جایگاه‌داران دسترسی دارند و طبق بررسی‌ای که انجام شده بود، اغلب مردم از سهمیه دوم یعنی سهمیه بنزین سه‌هزار تومانی کارت‌های سوخت خود اصلا استفاده‌ای نمی‌کردند و سوخت‌گیری آزاد را اغلب با کارت جایگاه‌داران انجام می‌دادند.

سهمیه سوخت مرزنشینان کمتر شد

البته ماجرای کاهش سهمیه سوخت به همین جا ختم نمی‌شود و خبرها حاکی از آن است که سهمیه سوخت برخی استان‌ها که غالباً استان‌های مرزنشین هستند، کاهش داشته است؛ اتفاقی که اعتراض برخی نمایندگان استانی را هم به دنبال داشته است. فاروق اعظمی، نماینده استان سیستان و بلوچستان با اعتراض به کاهش سهمیه سوخت مردم این استان به پایگاه اطلاع‌رسانی شورای عالی استان‌ها گفته است که کاهش سهمیه بنزین در استان سیستان و بلوچستان سبب شده که قیمت هر لیتر بنزین آزاد در استان سیستان و بلوچستان به ۱۵ هزار تومان برسد. او در این

زمینه توضیح داده است که «مردم استان سیستان و بلوچستان در زمینه سوخت سهمیه متفاوتی از باقی مردم کشور دریافت می‌کنند. به‌طوری‌که هر خودرو ماهانه ۳۶۰ لیتر بنزین به قرار ۶۰ لیتر با قیمت هزارو ۵۰۰ تومان و ۳۰۰ لیتر با قیمت سه‌هزار تومان سهمیه دارد؛ یعنی اگر کسی ماهانه ۳۶۰ لیتر بنزین خود را مصرف می‌کرد، دیگر کارت سوخت برای بنزین آزاد وجود نداشت.

او افزود: به بهانه قاچاق بنزین این محدودیت برای مردم وجود دارد و به‌تازگی در تصمیمی عجیب این سهمیه از ۳۶۰ لیتر به ۲۶۰ لیتر کاهش یافته است و مردم با بحران بزرگی روبه‌رو شده‌اند. به‌طوری‌که قیمت بنزین آزاد در این استان به هر لیتر ۱۵ هزار تومان افزایش یافته است و کرایه حمل‌ونقل و کرایه تاکسی افزایش یافته است؛ زیرا استان سیستان و بلوچستان با جمعیت بالغ بر دومیلیون و ۷۰۰ هزار نفر، دومین استان پهناور از نظر وسعت کشور است و حدود ۱۱ درصد از خاک کشور را در بر دارد و همچنین تنها استانی که بالاترین جمعیت روستایی را در بر دارد و متأسفانه این استان در حوزه حمل‌ونقل عمومی و دسترسی به راه مناسب پایین‌ترین رتبه را در کشور دارد. به‌طوری‌که برای تردد بین شهرها و روستاهای این استان تنها وسیله نقلیه عمومی اتوبوس است که آن نیز در اکثر زمان‌ها پاسخ‌گوی حجم بالای مسافران نیست و مردم به‌ناچار از وسیله شخصی خود برای تردد مسیرهای بین‌شهری و روستایی استفاده می‌کنند و حالا با توجه به مسافت‌های طولانی بین‌شهری در این استان پهناور، نبود زیرساخت مناسب حمل‌ونقل عمومی و استفاده عموم از خودروهای شخصی، کاهش سهمیه سوخت خودروهای شخصی نه‌تنها راهکار مناسبی برای مبارزه با قاچاق سوخت در این استان نیست؛ بلکه به‌عنوان یک شوک تومری بزرگ لطمات درخورتوجهی را به شرایط زیست اقشار کم‌درآمد جامعه این استان وارد می‌کند. همایون صالحی، رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت،

به «شرق» می‌گوید که علاوه بر سیستان و بلوچستان سهمیه سوخت برخی دیگر از استان‌های مرزی مانند کرمانشاه، اردبیل و کردستان هم کاهش داشته و البته کارت سوخت جایگاه‌داران هم در این استان‌ها جمع‌آوری شده است.

او توضیح می‌دهد که دولت همچنین محدودیت‌های دیگری برای سوخت‌گیری در این استان‌ها قائل شده است. به‌طوری‌که هر خودروی شخصی در هر روز می‌تواند فقط ۳۰ لیتر سوخت بگیرد و اگر کسی قصد سفر داشته باشد، باید که خودروی خود را از چند روز قبل پر کند.

وزیر نفت: مصرف سوخت مردم بالا رفته است

جواد اوچی، وزیر نفت، در واکنش به کاهش سهمیه سوخت برخی استان‌های ایران در جمع خبرنگاران توضیح داده است که کاهش سقف بنزین آزاد در کارت سوخت تعدادی از استان‌ها از جمله سیستان و بلوچستان در راستای مدیریت مصرف و کنترل قاچاق انجام می‌شود و البته باید بررسی مجددی انجام شود. او در حاشیه مراسم بهره‌برداری و کلنگ‌زنی طرح‌های گازرسانی در هفته دولت همچنین توضیح داده است: این روزها با توجه به مسافرت‌ها بعد از کرونا، بالاترین حجم سفرها را شاهد هستیم که مصرف بنزین را تا ۱۳۰ میلیون لیتر در روز نیز بالا برده است و این در حالی است که تولید بنزین در تمام پالایشگاه‌های کشور بین ۱۰۲ تا ۱۰۴ میلیون لیتر در روز است. اوچی با بیان اینکه برای تأمین بنزین مورد نیاز کشور به سراغ ذخایر رفتیم، تأکید کرد: تلاش می‌کنیم تا در یک ماه آینده که همچنان سفرها زیاد است، مشکلی در تأمین بنزین کشور وجود نداشته باشد.

در روزهای اخیر رسانه‌های ایران نوشته‌اند که بین تولید و مصرف بنزین ناترازی رخ داده و مصرف بنزین از تولید آن پیشی گرفته است. هرچند که زمزمه‌هایی از کاهش تولید بنزین هم شنیده می‌شود اما دولت این موضوع را رد کرده است. به گزارش ایسنا جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت پالایش و

پخش فرآورده‌های نفتی، در همین زمینه توضیح داده است که تولید بنزین مانند سال‌های گذشته بوده و کاهش نداشته است و در حال حاضر تولید روزانه بین ۹۸،۹۴ و ۱۰۰ و ۱۰۴ میلیون لیتر است. در واقع تولید بر مبنای تعداد پالایشگاه و تعمیر اساسی در نظر گرفته می‌شود و به تناسب این مسائل، نوسان در تولید وجود دارد.

پیش‌ازاین ایسنا به نقل از افشین مهدوی، مدیر برنامه‌ریزی شرکت ملی پخش، خبر داده بود که میانگین مصرف بنزین در ایران، در چهارماه ابتدایی سال ۱۴۰۱، به حدود ۱۰۱ میلیون لیتر (۱۰۰میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر) در هر روز رسیده است. این در حالی است که میزان توزیع سراسری بنزین در همین محدوده زمانی، حدود ۱۰۷ میلیون لیتر (۱۰۷میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر) بوده. براساس این گزارش ادعا شده است که میزان مصرف روزانه بنزین در مدت مشابه سال ۱۴۰۰ تنها ۸۷ میلیون لیتر بوده که بیانگر افزایش ۱۴درصدی مصرف بنزین در سال جاری است.

خودروهای پر مصرف مقصر هستند

باین‌حال همایون صالحی، رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت، به «شرق» می‌گوید که مشکل عمده قاچاق سوخت سوخت‌بران و کولبران نیستند؛ بلکه کسانی هستند که به گفته مرزبانی خط لوله انتقال بنزین تا سواحل کشیده‌اند! او تأکید می‌کند که یک عامل عمده دیگر مصرف بالای سوخت در ایران خودروهای غیراستاندارد هستند که بنزین بالایی مصرف می‌کنند و دولت برای صرفه‌جویی در مصرف انرژی باید خودروسازان را به‌خند کند و از آنها پاسخ را بخواهد. در همین زمینه مرکز پژوهش‌های مجلس هم گزارشی منتشر کرده و توضیح داده که مصرف سوخت خودروهای داخلی حدود دوبرابر میانگین جهانی است. در همین زمینه مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارشی را با عنوان «بررسی رویکردهای مختلف به توسعه صنعت پتروپالایشگاهی در کشور» تهیه



کرده که نشان می‌دهد مصرف سرانه بنزین در ایران تقریباً دوبرابر میانگین جهانی است. در واقع دلیل اصلی مصرف بالای بنزین در کشور به کیفیت پایین خودروهای داخلی مرتبط است. براساس گفته‌های جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، تعداد خودروهای شخصی و موتورسیکلت در کشور حدود ۲۵ تا ۲۶ میلیون دستگاه است. اگر استاندارد جهانی را در این خودروها و موتورسیکلت‌ها داشته باشیم، ۵۰ درصد یعنی روزانه ۵۰ میلیون لیتر در روز، کاهش مصرف خواهیم داشت. این حجم کاهش، ارزش افزوده بالا و ارزآوری دارد.

علت صف طولانی بنزین چیست؟

صرف‌نظر از کاهش سهمیه بنزین، این روزها صف‌های طولانی بنزین در استان‌های مختلف کشور از جمله فارس، مازندران و خراسان گزارش شده است. درباره صف طولانی بنزین همایون صالحی، رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت به «شرق» می‌گوید چیزی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد نازل‌های سوخت کشور است و به دلیل تحریم پیداکردن و تعمیر قطعات آن دشوار است و همین موضوع موجب طولانی شدن صف‌های سوخت شده است. ناصر رئیسی‌فرد، رئیس انجمن کارفرمایی شرکت‌های زنجیره‌ای تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی کشور هم در همین زمینه به خبرنگاران گفته است: علت اصلی طولانی‌شدن این صف‌ها ناکارآمدبودن و منسوخ‌شدن سیستم‌های کارتخوان است؛ بنده نامه‌تندی به مدیریت سامانه هوشمند سوخت نوشتم و در این نامه اظهار کردم که در صورتی که ۵۰ درصد نازل‌های بنزین جایگاه‌های ما غیرفعال شود، ما آن جایگاه را تعطیل خواهیم کرد. در هر جایگاهی که تشریف می‌برید، حداقل ۵۰ درصد نازل‌ها به دلیل خراب‌بودن کارتخوان‌هایی که کارت‌های سوخت را می‌خوانند، از رده خارج شده است و قطعه و تعمیرکار مناسب ندارند و تعداد زیادی از آنها فرسوده است و قطعاتی که تعویض می‌کنند، ۲۴ ساعت بیشتر کار نمی‌کند.

خبر ویژه



گذاشته خواهد شد. شایان ذکر است گروه بهمن در روزهای یادشده از ساعت ۱۶:۰۰ تا ۲۲:۰۰ پذیرای بازدیدکنندگان و علاقه‌مندان خواهد بود.

دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی برگزار می‌شود؛ محصولات دیکیتی‌پرستیژ، ریسپکت، کشنده امپاور و ۴۶۰ برای اولین‌بار در مشهد به نمایش

گروه بهمن در نمایشگاه خودرو مشهد حضور می‌یابد

گروه بهمن با ارائه جدیدترین محصولات در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودروی مشهد حضور خواهد داشت.

این مجموعه با معرفی محصولات شرکت‌های بهمن‌موتور، سپاه‌موتور، بهمن‌دیزل، ایران‌دوچرخ و اسنا در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد شرکت خواهد کرد.

براساس این گزارش، گروه بهمن در فضایی بالغ بر هزارو ۵۰۰ مترمربع محصولات شرکت‌های زیرمجموعه خود را در معرض دید علاقه‌مندان و بازدیدکنندگان قرار خواهد داد. بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودروی مشهد از ۹ تا ۱۲ شهریور سال جاری در محل

آگهی فراخوان عمومی

موضوع فراخوان: شناسایی تأمین‌کنندگان سنسورهای ژئوفیزیک و طیف‌سنجی مورد نیاز امور معادن شرکت فولاد مبارکه

شرکت فولاد مبارکه در نظر دارد شرکت‌های فعال و توانمند تأمین‌کننده سنسورهای دارای کاربرد در ژئوفیزیک و طیف‌سنجی با پیمان با هدف اکتشافات مواد معدنی را شناسایی نماید. لذا از تأمین‌کننده‌گان فعال در این زمینه دعوت می‌گردد حد اکثر تا تاریخ ۱۹/۱۶/۱۴۰۱ نسبت به ارسال اسناد و مدارک ذیل به آدرس: اصفهان- کیلومتر ۷۵ جنوب غربی- شرکت فولاد مبارکه- کد پستی ۱۱۱۳۱۱۱۳۸۴ - مدیریت ارزیابی و اکتشاف ذخایر معدنی اقدام نمایند. در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۱۶۳۱۵۲۷۳۱۰۳ تماس حاصل فرمایند.

مدارک لازم:

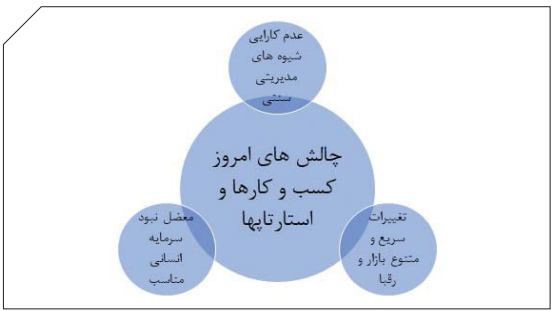
- رزومه شرکت
- ارائه مستندات لازم جهت بررسی توانمندی‌های مدیریتی و سازمانی در زمینه تأمین تجهیزات فوق و مشابه آن و نحوه پشتیبانی آن
- ارائه مستندات لازم جهت بررسی توانمندی‌های مالی از قبیل صورت‌های مالی حسابرسی شده و ...
- سوابق فروش سنسورهای مغناطیسی و طیف‌سنجی یا کالاهای مشابه آن در ۳ (سه) سال گذشته
- لیست کادر تخصصی و کارشناسی تمام وقت، مشاوران و همکاران پاره وقت به همراه رزومه کاری آنها
- سوابق رضایت‌نامه و تشویق‌نامه‌ها از خریداران قبلی
- سوابق فعالیت‌های اجرایی انجام عملیات ژئوفیزیک یا طیف‌سنجی در صورت وجود
- ارایه مدارک و سوابق هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد.

بدیهی است پس از بررسی مدارک از تأمین‌کنندگان توانمند جهت مراحل بعدی دعوت به عمل خواهد آمد.

روابط عمومی شرکت فولاد مبارکه اصفهان
۳۵-۱۴۰۱

کارآفرینی سازمانی، تنها راه نجات کسب‌وکارها و استارت‌آپ‌ها

باعث شده تا در حال حاضر دیگر معضل بی‌کاری وجود نداشته باشد؛ بلکه کار هست؛ اما کارکن نیست!



با وجود این سه چالش، چه ویژگی‌هایی باعث موفقیت کسب‌وکارها و استارت‌آپ‌ها می‌شود؟ آیا کسب‌وکارهای پیشرو در دنیا، صرفاً به واسطه سرمایه‌های دارند، توانسته‌اند به این جایگاه برسند؟ جواب این سوالات و رفع سه چالش مطرح‌شده، در به‌کارگیری مدل کارآفرینی سازمانی است.

در حال حاضر جدیدترین و کارآمدترین مدل کارآفرینی در دنیا، کارآفرینی سازمانی (Corporate Entrepreneurship) است که شاید جای آن در اکوسیستم کارآفرینی کشور ما خالی است. میلر در سال ۲۰۰۳، کارآفرینی سازمانی را فرایند ایجاد کسب‌وکار

بیش‌ازپیش اهمیت پیدا می‌کند؛ به‌طوری‌که شاید بتوان گفت یکی از دلایل اصلی شکست استارت‌آپ‌ها در همان مراحل ابتدایی شروع کار، همین موضوع است. ویلیامز و شفر در سال ۲۰۱۵ اعلام کردند یک سازمان کارآفرین دارای هفت مؤلفه اصلی با مدل کارآفرینی سازمانی است که شامل پیشگامی (Proactiveness)، ریسک‌پذیری (Risk-Taking)، رقابت‌جویی تهاجمی (Competitive Aggressiveness)، استقلال‌کاری (Autonomy)، ایجاد کسب‌وکار جدید (New Venture Creation)، نوآوری استراتژیک (Strategic Renewal) و نوآوری (Innovation) است.

این هفت مؤلفه همان دلایل موفقیت کسب‌وکارها و استارت‌آپ‌هایی است که از کارآفرینی سازمانی استفاده می‌کنند. در شماره بعد به جزئیات بیشتری از آن و بررسی نمونه‌های موفق کارآفرینی سازمانی خواهیم پرداخت.



سعید حشمتی، دکتای کارآفرینی از دانشگاه تهران: امروزه تپ‌وتاب کارآفرینی در کشور ما بسیار بالا گرفته است و در هر محفلی، صحبت از کارآفرینی و فواید و ویژگی‌های آن است؛ اما آیا واقعاً همه این اظهارنظرها، پشتوانه علمی و تجربی مناسب را دارد؟ آیا آن شناخت و آگاهی لازم درباره مقوله کارآفرینی در جامعه شکل گرفته است و فعالان اقتصادی با اصول و قواعد مهم و منتهای جدید کارآفرینی آشنایی کافی و لازم را دارند؟



طبق داده‌های دیده‌بان جهانی کارآفرینی ایران (GEM)، در دنیای امروز کسب‌وکارهای نوپا، استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان با سه چالش مهم و اساسی روبه‌رو هستند. اولین چالش، افزایش سریع رقابتی جدید

و تغییرات سریع و متنوع بازار است؛ به‌طوری‌که هرروز شاهد تأسیس کسب‌وکارها و استارت‌آپ‌های جدید هستیم. قاعدتاً در چنین شرایطی استارت‌آپ‌ها باید برای بقای خود، از نوآوری مستمر و شیوه‌های نوین مدیریتی استفاده کنند. در غیراین‌صورت به‌راحتی از گردونه رقابت حذف می‌شوند. دومین چالش، کارایی‌ناداشتن شیوه‌های مدیریت سنتی و منسوخ‌شده با توجه به تغییرات سریع بازار است. به‌عبارت‌دیگر شیوه‌های مدیریت سنتی، دیگر پاسخ‌گو نیاز کسب‌وکارهای موجود نیست، و سومین چالش، معضل سرمایه انسانی است. خروج نخبگان از کشور، نبود نیروی متخصص، توانمند و باتجربه، نبود خروجی مناسب دانشگاه‌ها برای دانشجویان و...