

در یادار ایرانی: مأموریت ناو گروه ۸۶ مرهون باور جوانان به توان داخلی است

فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: مأموریت ناو گروه ۸۶ مرهون باور جوانان به توان داخلی، دیپلماسی فعال و بهره‌مندی از انواع سامانه‌ها و تجهیزات پیشرفته بومی است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، فرمانده، کارکنان و خانواده‌های ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با رهبر انقلاب اسلامی دیدار کردند.در یادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش، مأموریت ناو گسروه ۸۶ را اقدامی تاریخی و مرهون باور جوانان به توان داخلی، دیپلماسی فعال و بهره‌مندی از انواع سامانه‌ها و تجهیزات پیشرفته بومی برشمرد که به افزایش عمق راهبردی، پیغام انزواگریزی و تحریم ناپذیری، معرفی ایران به عنوان قدرت مستقل و تقویت بانک اطلاعات دریایی منجر شده است.همچنین؛ امیردر یادار دوم فرهاد فتاحی فرمانده ناو گروه ۸۶نیسروی دریایی ارتش نیز به بیان گزارشی از ماموریت سفر به دور کره زمین پرداخت.

نان، آخرین سنگر معیشتی مردم را خراب نکنید

نماینده مردم سبزوار در مجلس با انتقاد از افزایش قیمت نان در برخی مناطق کشور خطاب به تیم اقتصادی دولت، گفت: نان آخرین سنگر معیشتی مردم را خراب نکنید.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی اصغر عنايستانی در نشست علنی مجلس شورای اسلامی در تذکری خطاب به وزیر نیرو، گفت: وزیر نیرو صدای کشاورزان مظلوم را بشنوید و چرا باید کشاورزان تولیدکنندگان نان ناوان ناترازی برق را پرداخت کنند.وقی افزود: قطع برق چاه‌های کشاورزی مخالفت عملی با شعار سال است و در حالی که وزیر نیرو قول حل مشکل کشاورزان خراسان را داده بود این مشکل کماکان پابرجا است.نماینده مردم سبزوار، جغتای، جوبین، خوشاب و داورزن در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از افزایش قیمت نان در برخی از استان ها، گفت: چرا وزارت اقتصاد طرح ساماندهی یارانه نان را به درستی اجرانمی کند و نباید اجازه داد بی تدبیری استاندار خراسان رضوی در گرانی نان به سایر بخش های کشور سرایت کند و از دولت می خواهم نان آخرین سنگر معیشتی مردم را خراب نکند.

دستگیری بیش از ۲۰۰۰ نفر در ارتباط با جرائم اقتصادی در کشور

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا از اجرای سه طرح سراسری برای برخورد با خودروهای شسونی، اختکار کالاهای اساسی و قاچاقی دام خیر داد و گفت که در جریان این طرح ها ۲۱۸۶ تن دستگیر شدند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سردار حسین رحیمی با بیان اینکه پلیس امنیت اقتصادی در راستای تحقق شعار سال و برخورد با مجرمان و مفسدان اقتصادی همواره اجرای ماموریت‌ها و طرح‌های مختلفی را برعهده دارد، گفت: در همین راستا نیز در روزهای اخیر سه طرح سراسری برای برخورد با مجرمان اقتصادی به مرحله اجرا درآمد. یکی از این طرح‌ها اجرای طرح سراسری جمع‌آوری و توقیف خودروهای شوتی بود که در جریان آن ۱۰۲۲ دستگاه انواع خودروی شوتی توقیف شد.رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا با بیان اینکه این ششمین مرحله از طرح سراسری مبارزه قاچاق کالا و ارز با اولویت جمع‌آوری و توقیف خودروهای شوتی بود، گفت: خودروهای شسونی علاوه بر اینکه در حوزه قاچاق مشکلاتی را برای کشور به همراه دارند در حوزه ترافیکی نیز مشکلاتی را برای شهروندان ایجاد می‌کنند و با اقدامات مجرمانه‌شان جان خود و دیگران را به خطر می‌اندازند. به همین دلیل نیز این طرح با محوریت پلیس‌های امنیت اقتصادی سراسر کشور در مبادی ورودی و خروجی، محل های دیو، محورهای مواصلاتی و ... به مدت ۷۲ ساعت به مرحله اجرا آمد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

چاپ: کارگر

بررسی چالش‌های حمل‌ونقل از منظر مرکز پژوهش‌های اتاق ایران؛

بخش اول

پیشنهادشش گانه بخش خصوصی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل در برنامه هفتم توسعه

سریه گروه ترانزیت – مرکز پژوهش‌های اتاق ایران در ادامه ارزیابی لایحه برنامه هفتم توسعه از نگاه بخش خصوصی، چالش‌های اساسی بخش حمل‌ونقل را بررسی کرده و ۶ پیشنهاد اصلاحی بخش خصوصی را برای بهبود جایگاه حمل و نقل ارائه کرده است.

در فصل دوازدهم لایحه برنامه هفتم توسعه، با عنوان «ترانزیت و اقتصاد دریامحور پرداخته است. در ماده (۵۶) این فصل شاخص‌های کمی، در ماده (۵۷) مدیریت ترانزیت، در ماده (۵۸) مشوق‌ها و حمایت‌ها، در ماده (۵۹) زیرساخت‌های ترانزیتی و در مواد (۶۰) تا (۶۳) نیز: «اقتصاد دریامحور» ارائه شده است. موضوعاتی که ذیل این فصل بخش، ایجاد ستاد ملی ترانزیت، تعیین متولی برای پنجره واحد خدمات یکپارچه ترانزیت، تعیین دستگاه سیاست‌گذار لجستیک در کشور، واگذاری بهره‌برداری از فرودگاه‌های کشور (به استثنای فرودگاه امام خمینی و فرودگاه مهر آباد تهران) به بخش خصوصی، واگذاری بخشی از وظایف تصدی‌گری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، تمدید مشوق‌ها و حمایت‌های موضوع قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی تا پایان برنامه، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های صادراتی، اعطای معافیت مالیاتی در مناطق آزاد تجاری – صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی برای واحدهای جدید صرفاً برای صادرات به خارج از کشور، تهیه مشوق‌ها و حمایت‌های دیگر به‌منظور افزایش رقابت‌پذیری ترانزیت از مسیر ایران، دریافت عوارض جاده‌ای، تهیه جدول عوارض جبران خسارات وارده به جاده‌ها، صدور بارنامه توسط معادن کشور، اعمال مدیریت یکپارچه در بنادر بازرگانی، مسافری و چندمنظوره ساحلی و شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات در بنادر بزرگ و پرتردد کشور، اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی کردن آن. اتاق ایران، بر این باور است که در لایحه برنامه هفتم توسعه، به نیازها و اقتضائات بخش خصوصی کشور در حوزه حمل و نقل و ترانزیت کمتر توجه شده است. بر این اساس، دیدگاه‌ها، ملاحظات و پیشنهادهای اصلاحی اتاق ایران در مورد این حوزه از لایحه در قالب گزارش حاضر ارائه شده است. گزارش در سه بخش تنظیم شده است. در بخش اول ضمن اشاره به چالش‌های حمل‌ونقل و پیشنهاد راهکارها، رویکرد دولت در لایحه برنامه نسبت به این چالش‌ها بیان می‌شود. در بخش دوم، احکام لایحه برنامه هفتم توسعه با پیشنهادهای اتاق ایران انطباق داده می‌شود. سپس، دیدگاه‌های کارشناسی اتاق ایران در مورد احکام لایحه برنامه ارائه می‌گردد. در بخش

سوم و نهایی گزارش احکام پیشنهادی و مغفول مانده لایحه در برنامه هفتم در حوزه حمل‌ونقل و با امعان نظر به نیازها و مقتضیات بخش خصوصی پیشنهاد و ارائه می‌شود. در ادامه این گزارش، چالش‌های اساسی بخش حمل‌ونقل بررسی شده است. اولین چالشش در این گزارش نبود مرجع هماهنگ‌کننده ترانزیت در کشور است: در صورتی که همه مبادلات کشورهای کریدور شمال – جنوب و یک‌سوم مبادلات چین و اروپا از مسیرهای ایران انجام شود و میزان درآمد مستقیم حاصل از ترانزیت برای کشور را ۷۵دلار برای هر تن در نظر بگیریم، به‌طور بالقوه امکان کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری از این مسیر برای ایران وجود می‌داشت. ایران در زمره معهود کشورهای است که از موقعیت بین‌المللی خاصی برای ترانزیت بار برخوردار است؛ اما به دلایل مختلف از جمله ناهماهنگی‌های داخلی در امر سیاست‌گذاری در ترانزیت نتوانسته از مزیت‌های متنوع آن استفاده کند. فارغ از موضوع تحریم‌ها، برخی مشکلات داخلی نیز مانع از دستیابی و بهره‌برداری ایران از مزیت‌های فراوان ترانزیت و پتانسیل‌های بالقوه کشور در این زمینه شده است. یکی از مهم‌ترین مشکلات عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی این بخش است.

چالش دوم حوزه حمل و نقل خودمالکی است: تا پایان سال ۱۴۰۰ به میزان ۸۷٫۹درصد مالکیت ناوگان حمل‌ونقل باری کشور خودمالکی (ملکی) راننده و ملکی شخص دیگر) و ۱۲٫۱درصد دیگر به‌صورت شرکی (ملکی شرکت‌موسسه، ملکی شرکائی بوده است. از نظر تعداد نیز از مجموع ۳۶۵هزار وسیله نقلیه عمومی باری ۲۲۱هزار دستگاه خودمالکی و ۴۴ هزار دستگاه به‌صورت شرکی تملک شده است. در نبود شرکت‌های توانمند در حوزه حمل‌ونقل، با رانندگانی مواجه هستیم که تمامی مراحل حمل بار را خودشان به‌تنهایی انجام می‌دهند که این موضوع علاوه بر ایجاد مشکلات مضاعف برای رانندگان، مشکلاتی را برای مسافران‌همنده بار نیز ایجاد می‌کند. مشکلات دیگری که به واسطه خودمالکی وجود دارد عبارت است از خودداری برخی از رانندگان در حمل برخی از بارها و یا تردد در برخی مسیرها و عدم تردد در مسیرهای دیگر، عدم امکان هماهنگی‌های کلان به دلیل فراوانی و تعدد رانندگان خودروها و بهره‌وری پایین سیستم حمل‌ونقل (به دلیل تردهای یکسر خالی، خواب بودن کامیون‌ها و ...).

چالش سوم حوزه حمل و نقل اتکای هزینه‌های جاری سازمان‌های زیربخشی حمل‌ونقل به درآمدهای آن‌ها است: وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل و بخش سوم و نهایی گزارش احکام پیشنهادی و مغفول مانده لایحه در برنامه هفتم در حوزه حمل‌ونقل و با امعان نظر به نیازها و مقتضیات بخش خصوصی پیشنهاد و ارائه می‌شود. در ادامه این گزارش، چالش‌های اساسی بخش حمل‌ونقل را بررسی کرده و ۶ پیشنهاد اصلاحی بخش خصوصی را برای بهبود جایگاه حمل و نقل ارائه کرده است. اولین چالشش در این گزارش نبود مرجع هماهنگ‌کننده ترانزیت در کشور است: در صورتی که همه مبادلات کشورهای کریدور شمال – جنوب و یک‌سوم مبادلات چین و اروپا از مسیرهای ایران انجام شود و میزان درآمد مستقیم حاصل از ترانزیت برای کشور را ۷۵دلار برای هر تن در نظر بگیریم، به‌طور بالقوه امکان کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری از این مسیر برای ایران وجود می‌داشت. ایران در زمره معهود کشورهای است که از موقعیت بین‌المللی خاصی برای ترانزیت بار برخوردار است؛ اما به دلایل مختلف از جمله ناهماهنگی‌های داخلی در امر سیاست‌گذاری در ترانزیت نتوانسته از مزیت‌های متنوع آن استفاده کند. فارغ از موضوع تحریم‌ها، برخی مشکلات داخلی نیز مانع از دستیابی و بهره‌برداری ایران از مزیت‌های فراوان ترانزیت و پتانسیل‌های بالقوه کشور در این زمینه شده است. یکی از مهم‌ترین مشکلات عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی این بخش است.

چالش سوم حوزه حمل و نقل اتکای هزینه‌های جاری سازمان‌های زیربخشی حمل‌ونقل به درآمدهای آن‌ها است: وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل و

عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی

عضو انجمن صنفی مدیران نشریات ایران

عضو تعاونی مطبوعات کشور

نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی بالاتر از پبشتی - پلاک ۵۴۶

طبقه سوم – واحد ۳

سازمان شهرستان ها: ۰۲۱۸۶۰۴۷۵۹۶



متولی لجستیک مطرح شده است. چالش پنجم فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل است: ناوگان باری کشور در پایان سال ۱۴۰۰ به‌طور متوسط سن ۱۹٫۳ سال را داشته است. وسایل نقلیه عمومی بساری زیر یک سال ۱٫۷درصد ناوگان باری کشور و وسایل نقلیه عمومی باری بالای ۵۰ سال ۱٫۲درصد ناوگان باری کشور را تشکیل داده است. بیشترین فراوانی به ترتیب مربوط به وسایل نقلیه باری با سن ۱۱ تا ۱۵ سال و ۶ تا ۱۰ سال بوده است. بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانسون هوای پاک، احراز فرسودگی ناوگان از سن ناوگان مستقل شده است. در این آیین‌نامه ضمن تعریف سن مرز فرسودگی، پس از سن فرسودگی، ضرورت انجام آزمون‌های فنی مربوط و تعداد دفعات مراجعه به مراکز مکانیزه سنگین و نیمه سنگین معاینه فنی به سه بار در سال افزایش پیدا کرده است و ناوگانی که دو بار متوالی در آزمون معاینه فنی مردود شود، فرسوده تلقی می‌شود. فرسودگی ناوگان علاوه بر بهره‌وری پایین آسیب‌های زیست‌محیطی و اقتصادی بالایی نیز به همراه دارد. یکی از مهم‌ترین آسیب‌های اقتصادی مصرف بالای سوخت است. مصرف بالای سوخت علاوه بر زیان اقتصادی، اثرات مخرب زیست‌محیطی هم به همراه دارد.

می‌دانند. کشورهایی دارای عملکرد ضعیف در بخش لجستیک با هزینه‌های بالا روبرو هستند. این امر نه‌تنها به دلیل هزینه‌های حمل‌ونقل بلکه به دلیل زنجیره‌های تأمین غیرقابل اتکا است که مانع اصلی همگرایی و رقابت در زنجیره ارزش جهانی محسوب می‌شود. طبق اطلاعات گزارش شاخص‌ها و نامگرهای عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸ متوسط شاخص لجستیک برای ۱۳کشور منطقه که صادرات ایران به آن‌ها از طریق جاده امکان‌پذیر است، معادل ۲٫۵ است که این رقم از عملکرد ۱۱۴ کشور از ۱۶۰ کشور فهرست پایین‌تر است. ایران با رتبه ۶۴ و شاخص LPI ۲٫۵۸ از تمامی کشورهای منطقه به‌جز ترکیه (با شاخص ۳٫۱۵) وضعیت بهتری دارد. مقدار این شاخص برای عراق و افغانستان به‌عنوان دو مقصد مهم صادرات جاده‌ای کشور، به ترتیب ۲٫۱۸ (رتبه ۱۴۸) و ۱٫۹۵ (آخرین رتبه یعنی ۱۶۰) بوده است. رویکرد لایحه؛ دولت در قالب بند (پ) ماده (۵۷) این لایحه، وزارت راه و شهرسازی را به عنوان دستگاه سیاست‌گذار لجستیک در کشور تعیین کرده است. در پیشنهاد اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران تعیین جایگاه و ساختار نهاد فرابخش و سیاستگذار لجستیک برای نهاد

شورای مهستان

آگهی مناقصه عمومی به شماره سامانه ۰۱۰۰۰۰۰۵۷۵۰۰۲۰۰۲

۶- هزینه درج آگهی در هر نوبت چاپ به عهده برنده مناقصه می باشد
۷- سایر شرایط در اسناد مناقصه درج گردیده است.
۸- در صورت بروز هر گونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد، ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود.
۹- کلیه مراحل برگزاری فرخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس
انجام خواهد شد
www.setadiran.ir
مرکز پشتیبانی و راهبری سامانه ۱۴۵۶-۰۲۱-

ردیف	فعالیت	محل اجرا	مدت اجرا	رشته و پیمانکار	مبلغ (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)
۱	احداث سالن ورزشی چند منظوره در فاز ۴	شهر جدید مهنستان	۱۲ ماه شمسی	رتبه ۵ اینپنه	۱۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

نوبت اول چاپ آگهی: ۱۴۰۲/۵/۱۰ نوبت دوم چاپ آگهی: ۱۴۰۲/۵/۱۶

علی گلرخی شهردار شهر جدید مهنستان

ساحل جزیره هنگام و کشتی غرق شده در نزدیکی ساحل

قاب دوربین



عکس: احسان پارسا

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسر آمد