

اخبار

اجرای طرح سنجش وزن بسته‌های غذایی و شوینده برای مقابله با کم‌فروشی

مدیرکل استاندارد تهران از اجرای طرح سنجش وزن بسته‌بندی فرآورده‌های صنعت غذایی و شوینده، در استان تهران به‌صورت آزمایشی، خبر داد.

به گزارش اداره کل استاندارد استان تهران، «عباس نوری» در این خصوص تصریح کرد: در پی افزایش میزان کم‌فروشی در برخی فرآورده‌ها، بویژه پس از اجرای طرح اصلاح بارانه‌ها، سازمان ملی استاندارد ایران با همکاری سازمان تعزیرات حکومتی و سازمان حمایت از حقوق تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، اقدام به بازرسی مشترک از واحدهای تولیدی صنایع غذایی و شوینده و همچنین توزین محصولات بسته‌بندی شده کرد.

وی با اشاره به اینکه این طرح با هدف رعایت حقوق مصرف‌کنندگان و مقابله با کم‌فروشی و نیز نظارت دقیق‌تر بر بازار، در استان‌های تهران و البرز که سهم ۴۰ درصدی از عرضه کل کشور را دارند، به‌عنوان استان‌های منتخب در حال اجراست، افزود: کمیته اقدام ویژه، با تلاش کارشناسان اداره کل استاندارد استان تهران، از تاریخ ۲۴ خردادماه سال جاری، کار خود را آغاز کرد و در این راستا، از واحدهای تولیدی استان بازرسی انجام شده است.
گفتنی است، بازرسی‌ها همچنان ادامه دارد و نتایج آن متعاقبا اعلام خواهد شد.

تسهیلات ویژه گمرک برای صادر کنندگان کالا به روسیه

گمرک ایران با صدور اطلاعیه‌ای نحوه برخورداری صادرکنندگان کالا به روسیه از تسهیلات ویژه پروژه کریدور ساده‌سازی شده گمرکی را اعلام کرد.

این نهاد در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: با توجه به توافقات اخیر با گمرک روسیه مقرر شده است در چارچوب طرح آزمایشی پروژه کریدور ساده سازی شده گمرکی به صادر کنندگان ایرانی برخی محصولات تسهیلات ویژه‌ای برای ترخیص کالا از گمرکات این کشور اعطا شود، بدین‌وسیله به شرکت‌های صادرکننده محصولات مذکور که حائز شرایط مندرج در فابل معیارها و شرایط انتخاب فعالان اقتصادی مجاز هستند اعلام می‌شود، ضمن مطالعه کامل مستندات انفرادی در بخش فعالان اقتصادی تارنامای گمرک ایران به آدرس *www.irtica.ir* IT نسبت به ثبت نام در سامانه فعالان اقتصادی مجاز مطابق فابل راهنمای نحوه ارسال اطلاعات (پیوست شماره ۲) اقدام کنند.
در بخش دیگری از این اطلاعیه آمده است: پس از ثبت‌نام و دریافت اطلاعات مورد نیاز، بررسی‌های لازم، برابر ضوابط و معیارهای مصوب فعالان اقتصادی مجاز مطابق فابل راهنمای نحوه ارسال اطلاعات (پیوست شماره ۲) در کمیته فعالان اقتصادی مجاز مستقر در دفتر مدیریت اطلاعات و برنامه‌ریزی انجام خواهد گرفت و فهرست اسامی واجدین شرایط بلافاصله به گمرک روسیه ارسال خواهد شد.

مشاغل نوظهور در راه است، غفلت نکنیم!

یک کارشناس حوزه کار با بیان اینکه باوجود حرکت دنیا به سمت مشاغل نوظهور، این امر در کشور ما مورد غفلت واقع شده است، گفت: باید در چشم انداز دستیابی به مشاغل آینده و حرکت به سمت و سوی تکنولوژی های نوین راه‌چه سریع تر تسسیم کنیم.

ناصر چمنی درباره ترسیم چشم انداز مشاغل آینده در کشور اظهار کرد: کشور ما کشوری صنعتی است و پایه‌های اصلی اشتغال کشور به دلیل منابع طبیعی ارزشمندی که داریم باید در این زمینه استوار باشد اما از نظر شرایط شغلی، دنیا در حال تغییر است و ما نیز ناچاریم با تغییر و تحولات دنیا پیش برویم، وی با بیان اینکه بسیاری از مشاغل آینده بر محور آی تی و اینترنت شکل خواهد گرفت، ادامه داد:ر دوران کرونا شاهد ایجاد مشاغل جدید در بستر اینترنت بودیم و فروشگاه‌های آنلاین و اینترنتی یکی پس از دیگری ایجاد شدند و کالاها و محصولات خود را عرضه کردند.

چمنی افزود: بسیاری از مشاغل خدماتی در بستر اینترنت توانستند به فعالیت خود ادامه دهند و فروش غذای آنلاین و البسه و پوشاک در فضای مجازی شیوه‌ای بود که باعث شد افراد تولیدات خود را با هزینه کمتر به فروش بگذارند و درآمدی برای خود داشته باشند.
این کارشناس حوزه کار بر لزوم حمایت دولت از کسب و کارهای اینترنتی تاکید کرد و گفت: اگر دولت به این محیط توجه نکند این شغل‌ها به مسیرهای دیگر خواهند رفت.
برخی از مشاغلی که در بستر اینترنت به رونق رسیدند به دلیل عدم حمایت و برخی سنگ اندازی‌ها تعطیل شدند و از بین رفتند بنابراین لازم است زیرساخت‌های مورد نیاز برای ایجاد و توسعه این کسب و کار را فراهم و نظارت بر فعالیت آنها اعمال شود.

وی در پایان با بیان اینکه علیرغم حرکت دنیا به سمت مشاغل نوظهور، این موضوع در کشور ما مورد غفلت واقع شده است، اظهار کرد: ما باید همزمان با رشد اقتصادهای مدرن و ظهور تکنولوژی‌های جدید برنامه‌ریزی کنیم و به صنعت و آی تی و مشاغل آینده توجه نشان بدهیم.
انگیز و غفلت کنیم، به این موضوع اهمیت ندهیم و غفلت نکنیم، تکنولوژی‌هایی سرکار می آیند که از آنها عقب خواهیم ماند بنابراین این باید چشم انداز دستیابی به مشاغل آینده و حرکت به سمت و سوی تکنولوژی های نوین را هرچه سریع‌ تر تسسیم کرد.

مآنده رسائل:یکی از توانمندیهای مهم کشورمان به منظور افزایش صادرات غیرنفتی، موقعیت برجسته جغرافیایی و مناسب بودن مسیرهای ترانزیتی و میسر بودن ارتباط با کشورهای همسایه می باشد.
دسترسی ایران به آبهای آزاد مانند خلیج فارس و دریای عمان، دریای خزر اهمیت ترانزیت کالای از ایران را دوچندان نموده است و مسیر های ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران موردتوجه بازرگانان قرار گرفته است.

کشورمان در طول سالهای متمادی، بدلیل شرایط ویژه سوق الجیشی و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب) از جمله مسیر راه های معروف اکو و ابریشم) که از نظر ترانزیتی موردتوجه بوده است، به شاهراه ملل لقب گرفته است.هر چند با گسترش دریانوردی، جاده ابریشم از رونق افتاد اما با پیشرفت سریع کشورهای جنوب و شرق آسیا، مجددا تجارت بین اروپا و آسیا رونق گرفت.

از آنجاییکه کرایه حمل پایین و زمان کوتاه بودن زمان حمل، از عوامل تاثیر گذار در تجارت می باشد، لذا انتخاب مسیرهای کوتاه و مقرون به صرفه مانند ایران که مسیر انتقال زمینی بار بین آسیا و اروپا را کاهش داده از مواردی است که مورد استقبال صاحبان کالای و شرکتهای حمل و نقل بین المللی قرار گرفته است.

پیشنهادهای مرکز بررسی‌های استراتژیک برای توسعه ترانزیت در کشور

اول همین هفته در جلسه کارگروه ترانزیت کشور به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور، پیشنهادهای مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری برای توسعه ترانزیت در کشور مطرح شد و مورد بررسی قرار گرفت.

در این جلسه که رئیس مرکز بررسی‌های استراتژیک، وزرای کشور، امور اقتصادی و دارایی، راه و شهرسازی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و رییس سازمان برنامه و بودجه حضور داشتند، ابتدا گزارشی در خصوص فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت کالا و انرژی از کشور ارائه و اعلام شد ظرفیت ترانزیتی کشور قابلتو درآمد ۲۰ میلیارد دلار در سال و ایجاد یک میلیون فرصت شغلی را دارد.

در ادامه این جلسه، پیشنهادهای مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری جهت توسعه ترانزیت در کشور مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و ضمن تأکید بر اینکه با تلاش جدی و اصلاح برخی رویه‌ها، افزایش ترانزیت در سال جاری قابل تحقق است.
از جمله پیشنهادهای دو جانبه شده از سوی مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری در این جلسه می‌توان به «تشکیل ستاد ترانزیت کشور به ریاست رئیس جمهوری یا معاون اول رئیس‌جمهور و استقرار دبیرخانه آن در مرکز بررسی‌های استراتژیک»، «حمل یکسره در بنادر، «تعریف مسیر سبز گمرکی»، «تمرکز خطوط جداگانه ترانزیت در پایانه‌ها»، «پیمان‌نامه دو جانبه شده از حوزه ترانزیت» و «بازگرداندن لوکوموتیوهای خارج از سرویس به خطوط ریلی» اشاره کرد که با اجرایی شدن این راهکارهای کوتاه مدت می‌توان به جهش ترانزیت در کشور در آینده نزدیک امیدوار بود.

در این جلسه همچنین محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور از توسعه ترانزیت به عنوان امری پر درآمد و اشتغال‌زا برای کشور یاد کرد و گفت: اگر ظرفیت‌های ترانزیتی کشور به شکل مناسب فعال و عملیاتی شود، ترانزیت می‌تواند به جایگزینی مناسب برای درآمدهای نفتی تبدیل شود.

اهمیت ترانزیت در اقتصاد کشور

چنانچه ترانزیت کالای از ایران افزایش یابد. صنعت حمل و نقل ، بیمه و بانکداری، گمرک و … نیز رونق می یابد و در نتیجه درآمدهای دولت افزایش می یابد.استمرار و افزایش ترانزیت کالای از ایران، همانطور که بطور مستقیم باعث فعال شدن و افزایش درآمد در راه آهن، کشتیرانی، بنادر و … می گردد در سایر بخشهای مرتبط نیز بطور غیرمستقیم نیز فرصت‌های جدید شغلی را ایجاد می نماید.
برخی از کشورها بدلیل شرایط جغرافیایی یا محصور درخسکی هستند و یا ترجیح می دهند برای ارتباط با سایر کشورها از مسیرهای مانیبری برای ارسال کالاهای خود به مقصد استفاده نمایند. لذا بدلیل منافع اقتصادی و عوامل موثر بر قیمت تمام شده کالا، تـجـار ترجیح می‌دهند کوتاهترین واقتصادی ترین مسیر را برای ارسال کالاهای خود انتخاب نمایند. به همین دلیل هرگونه اختلالی که مسیرهای اقتصادی ترانزیتی را متحول نماید، موجب اعتراض و مخالفت صاحبین کالال در سایر کشورها می گردد، فعال شدن محورهای ترانزیتی از ایران مورد توجه بسیاری از کشورهای حوزه CIS و یا کشورهای محصور در خشکی می باشد که تمایل به ارتباط بین آسیا و اروپا از طریق ایران را دارند لذا به دلیل تامین منافع اقتصادی خود به ثبات و امنیت در ایران نیز نیاز دارند.

مزیت های ترانزیتی ایران

۱- قرار گرفتن در مسیرهای کریدورهای ترانزیتی شمال – جنوب ودر نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورها روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خارودر، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می شود.

۲ – به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال – جنوب وتجهیز امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیتهای فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می باشد.

۳- بنادر شهیدرجایی، امیرآباد و بندر انزلی از جایگاه ویژه ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال – جنوب برخوردار بوده و علاوه بر بنادر



مذکور بنادر شهید باهنر، لنگه، بوشهر، چابهار، امام خمینی (ره) و نوشهر نیز از پتانسیلهای نقش آفرینی منحصر بفرد، برخوردار می باشند.

۴- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور (چابهار-سلېک): نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان انجام سرمایه گذاری های گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقل بویژه بخش دریایی، ایجادتسهیلات و زیرساختهای حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایتهای گسترده دولتی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور خواهیم بود.

برنامه‌های ششگانه و توسعه ترانزیتی کشور

برنامه ششم توسعه در بخش حمل‌ونقل بر گسترش زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری بخش ریلی تمرکز کرده‌است اما احکام و تکلیفی در حوزه جاده‌ای هم دارد.

زیرساخت‌ها مهم‌ترین ابزار توسعه محسوب می‌شوند و سهم موثری در نرخ رشد اقتصادی و تولید ناخالص ملی دارند. یکی از زیرساخت‌های تاثیرگذار در رشد اقتصادی، زیربنای‌های حمل و نقل در چهار بخش دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی است. هر یک از این شقوق در ۴۰ سال گذشته بنا بر سیاست‌گذاری‌ها و لزوم تحقق اهداف اسناد بالادستی از جمله برنامه‌های توسعه و اقتصاد مقاومتی پیشرفت‌هایی داشته‌اند و توانست‌اند عامل توسعه و رفاه و عدالت اجتماعی باشند.

در بین این چهار بخش، حمل و نقل جاده‌ای در طول دهه‌های گذشته بیشترین رشد کمی در زیرساخت‌ها را داشته‌است؛ به‌طوری‌که در ابتدای سال ۱۳۷ طول آزادراه‌های کشور ۷۶کیلومتر بوده که با گذشت چهار دهه به ۲۴۰۱ کیلومتر رسیده و رشد ۳۲ برابر داشته است، همچنین میزان طول بزرگراه‌های کشور در ابتدای پیروزی انقلاب ۳۵ کیلومتر بوده که طبق گزارش‌های رسمی این عدد در سال گذشته به ۱۸۱۲۲ کیلومتر رسیده است یعنی رشد ۵۱۸برابری.

طول راه‌های اصلی و فرعی هم در چهار دهه گذشته ۴۷ هزار کیلومتر بوده که به ۶۸ هزار کیلومتر رسیده‌است و رشد حدود ۱٫۵ برابری را نشان می‌دهد. همچنین میزان راه‌های روستایی آسفالته در این دوره زمانی مذکور از ۳ هزار کیلومتر به ۱۱۰ هزار کیلومتر رسیده و رشد ۳۷ برابری داشته‌است.

آغاز راه‌سازی در دوران بازرسی‌ها

آغاز برنامه توسعه اول به سال ۶۸ برمی گردد. مهم ترین محور و رویکرد این برنامه بازرسازی پس از جنگ است. هر چند بازرسازی زیرساخت‌های درآمدزا از جمله پالایشگاهها و بنادر در اولویت قرار داشت اما زیرساخت‌های جاده‌ای هم از یاد نرفته‌بود.

در اولین برنامه توسعه کشور به استفاده از موقعیت جغرافیایی در زمینه حمل و نقل بار و مسافر در سطح بین‌المللی به ویژه حمل ونقل هوایی و زمینی و ارائه خدمات ترانزیت پستی و مخابراتی، استفاده از شبکه ماهواره‌ای در حمل و نقل هوایی، دریایی و زمینی و اصلاح ساختار سازمانی حمل و نقل جهت تمرکز تصمیم‌گیری و هدایت امور حمل ونقل برون شهری و درون شهری اشاره شده‌است و بخش خدمات با تاکید بر رشد زیر بخش حمل ونقل تداوین و تنظیم شده که ماحصل آن آغاز افزایش طول راه های کشور بود.

اعتبارات در برنامه توسعه به زیرساخت‌های راهی رسید

در برنامه دوم جایگاه توجه به زیرساخت‌های حمل و نقل در بخش جاده تقویت شد به‌طوری‌که تخصیص اعتبارات به طرح‌های عمرانی وزارت راهو ترابری وقت هم‌ردیف طرح‌های وزارت نفت قرار گرفت.طبق سند برنامه دوم توسعه تا مبلغ هزار و شصتد میلیارد ریال به طرح‌های عمرانی وزارت راه و ترابری باید اختصاص می‌یافت.

یکی از مهم‌ترین بندهای برنامه دوم انتقال دانش فنی و آموزشی در اجرای طرح‌های عمرانی از جمله طرح‌های وزارت راه و ترابری بود که همین بنادز برنامه نقطهطفلی در راهسازی کشور محسوب می‌شود چرا که اجازه خرید ماشین‌آلات داده شد و استفاده دستگاهها از توان داخلی کشور در زمینه‌های طراحی و مهندسی و اجرا و ساخت و نصب تجهیزات و ماشین آلات از طریق مشارکت با شرکت‌های ایرانی یا واگذاری کار به آنها را مورد توجه قرار گرفت. وضعیت تخصیص اعتبارات و صدور مجوز واردات ماشین‌آلات راهداری و راهسازی باعث ادامه روند افزایش زیرساخت‌های جاده‌ای شد.

آغاز انقلاب ساخت راه‌های روستایی از برنامه سوم توسعه

تمرکز بر بخش حمل و نقل در برنامه سوم توسعه جدی‌تر شد چرا که در این سند توسعه، یک فصل جداگانه برای بخش حمل‌ونقل و توسعه زیرساخت‌های این حوزه در نظر گرفته‌شد. در ماده ۱۲۷ فصل ۱۷ بخش حمل‌ونقل به وزارت راه و ترابری اجازه داده شد که بخشی از منابع تولید نفت، تجهیزات و امکاناتی را که در راستای تحقق سیاست واگذاری، مازاد تشخیص می‌داد براساس آیین‌نامه‌ای مصوب

گزارش «اخبار صنعت» در خصوص فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت کالا و انرژی از کشور؛ بازگرداندن لوکوموتیوها به ریل

وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارائی، راه و ترابری و سازمان برنامه و بودجه به فروش برسانند یا به‌صورت اجاره به پیمانکاران و شرکتهای تعاونی راهداری تشخیص صلاحیت شده واگذار کند.

همچنین دولت موظف شد همه ساله اعتبارات خاصی را در لوابج بودجه به نحوی پیش‌بینی کند تا پس از پایان برنامه سوم، کلیه روستاهای بالایبیست خانوار از راه مناسب برخوردار باشند.
این دو دستور برنامه سوم توسعه عامل شروع ورود بخش خصوصی به ایجاد زیرساخت‌ها در بخش حمل و نقل شد و سرعت راهسازی با حضور پیمانکاران بخش خصوصی شدت گرفت. همچنین انقلاب ساخت راه‌های روستایی از همین برنامه سوم در سال ۱۳۷۹ بوده‌است هر چند که در سال‌های بعد انتقاداتی به این سیاست وارد آمد مبنی بر اینکه در حالی که اعتبارات به سمت ساخت راه‌های روستایی هدایت شده کشور با کمبود منابع برای احداث شبکه آزادراهی مواجه است.

احکام پر و پیمان برنامه چهارم برای زیرساخت‌های جاده‌ای
برنامه چهارم بندهای پُر و پیمایی در بخش توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل به ویژه وجه جاده‌ای دارد و در بین ۶ برنامه موجود بیشترین تکلیف را در این حوزه برای دولت و دستگاه‌های اجرایی تدوین و تنظیم کرده‌است. مهم‌ترین تکلیف برنامه چهارم در این بخش تدوین «برنامه توسعه حمل و نقل» است که در ماده ۲۸ قانون به این موضوع تاکید شده‌است و براساس آن برای تقویت اقتصاد حمل و نقل، بهره‌برداری مناسب از موقعیت سرزمینی کشور افزایش ایمنی و سهولت حمل و نقل بار و مسافر، دولت موظف بوده در چارچوب برنامه توسعه حمل و نقل کشور اهداف تعیین شده را در طول ۵ سال اجرای برنامه چهارم توسعه محقق کند.

اولین هدف از تدوین و تصویب برنامه توسعه حمل‌ونقل حذف کامل نقاط سانه‌خیز شناسایی شده در آزاد راه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی کشور بوده‌است. همچنین تکمیل حداقل۵۰درصد شبکه آزادراه بزرگراه مرتبط کننده مراکز استان‌ها، تکمیل ۱۰۰درصد شبکه گذرگاه‌های شمال –جنوب، شرق –غرب و بزرگراه‌های آسیایی در حدود کشور، تکمیل حداقل ۵۰درصد شبکه راه‌های اصلی مرتبط کننده شهرستان‌ها، تکمیل حداقل ۵۰درصد راه‌های فرعی مرتبط کننده روستاها، تکمیل ۱۰۰ درصد جمعیت راه‌ها و پوشش کامل آزادراه‌های کشور به سامانه کنترل هوشمند(I.T.S) از جمله اهداف تعیین شده در بخش زیرساخت‌های حمل ونقل جاده‌ای دراین برنامه بوده‌است.

شرط برنامه توسعه پنجم برای توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای

برنامه پنجم توسعه در بخش زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای حرف تازه‌ای برای گفتن نداشت. یک بار دیگر مهم‌ترین برنامه چهارم در این حوزه با تغییر عنوان و به نام «طرح جامع حمل و نقل کشور» با هدف پاسخگویی به تقاضاهای باफल و باقوه و دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حمل و نقل و محیط‌زیست تکرار و تاکید شده که از زمان تصویب طرح جامع، شروع تمام طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربنای‌های حمل‌و نقل فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی قابل اجرا است. البته این شرط برای اولین بار در برنامه ذکر و بر آن تاکید شد که نشان دهنده محدودیت منابع مالی دولت است.

همچنین در بخش دیگر آمده، دولت موظف‌است ساز و کارهای قانونی لازم برای کاهش سالانه ۱۰درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه را فراهم کند و از این رو احداث، ترمیم و نگهداری و ایمن‌سازی شبکه راه‌های روستایی در دستور کار قرار گرفت.

البته دولت در اجرای این برنامه میان‌مدت توانست عملکرد موفقی داشته باشد چرا که شیب تلفات ناشی از سوانح جاده‌ای نزولی شد و از ۲۷ هزار نفر در سال‌های ۸۸ و ۸۹ به حدود ۱۶ هزار و ۵۰۰ نفر در پایان برنامه پنجم توسعه رسید. اما به هر حال کاهش تصادفات جاده‌ای تکلیفی بود که در سایر برنامه‌ها ذکر شده‌بود.

صندوق توسعه حمل‌ونقل؛ یادگاری از برنامه ششم توسعه

برنامه ششم توسعه در بخش حمل‌ونقل بر گسترش زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری بخش ریلی تمرکز کرده‌است اما احکام و تکلیفی در حوزه جاده‌ای هم دارد. رهبری در ابلاغیه سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه با تاکید بر اولویت بخش ریلی و توجه به حوزه‌های راهبردی حمل ونقل و ساختمان خواستار توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار – خرمشهر با تاکید بر سواحل مکران شدند. همین یک جمله مهم‌ترین ماموریت برنامه ششم در بخش حمل و نقل را نشان می‌دهد.

یکی از محوری‌ترین موضوعات برنامه ششم اجرایی شدن پروژه‌های مصوب در ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی بوده‌است که بخش‌های ترانزیت و حمل و نقل هم شامل آن می‌شوند.

همچنین بند تکراری مبنی‌بر اینکه دولت موظف است ساز و کارهای قانونی لازم را برای کاهش سالانه ۱۰درصد از میزان تلفات جسانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور فراهم کند، آمده‌است. در بند دیگری از برنامه، دولت مکلف شده ساز و کارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ۱۰ درصد حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا، فراهم کند که برای تحقق این برنامه پروژه‌های تکمیل کریدور پرشین‌آباد شمال– جنوب و شرق به غرب و کریدور شماره ۱۰ در اولویت قرار گرفت.



بازار را با بخشنامه نمی توان اداره کرد؛

جولان تصمیمات غلط در مدیریت بازار

الگویی از تخصیص منابع اقتصادی کشور است که بهینه‌سازی مطلوبیت‌های فردی را با خیر جمعی به‌صورت متضمانه‌ای در یک راستا قرار می‌دهد.

سلاخوزری تصریح کرد: اگر فضای اقتصادی کشور را شبیه یک اتاق تصویر کنیم، حتی که حاضران در اتاق که همان اعضای جامعه هستند، از دمای اتاق داند وضعیت اقتصادی جامعه و عدای عده‌ای که نشانگر هزینه آن را نمایش می‌دهد که همان سطح قیمت‌هاست، دو پدیده در عرض یکدیگر هستند که هر دو از واقعیت فیزیکی دمای اتاق یا وضعیت عمومی

اقتصاد کشور تأثیر می‌گیرند.البته رئیس اتاق بازرگانی ایران، عنوان کرد: در نگاه اول حتی که حاضران از دمای اتاق داند و دمای که دماسنج نشان می‌دهد یا یکدیگر همبستگی دارند، اما این همبستگی ناشی از تأثیر گذاری میان این دو پدیده نیست، بلکه مبتنی بر تأثیرپذیری هر دو پدیده از یک واقعیت فیزیکی واحد، یعنی دمای اتاق است، به عبارت دیگر هر چند در شرایط عدای این دو پدیده یعنی حس حاضران از دما و عددی که دماسنج نشان می‌دهد، تحولاتی همبسته و همسو دارند؛ اما با مداخله در کارکرد دماسنج و دستکاری عددی که نشانگر آن نمایش می‌دهد، نمی‌توان احساس رضایت در اتاق را نسبت به دمای آن تغییر دادولی با اشاره به این‌که رویکرد کنترل دستوری قیمت‌ها نیز دقیقاً وضع سنتوری دارد، عنوان کرد: وضعیت بد معاش مردم بازنانی از اختلافاتی است که اکوسیستم تولید و تجارت بر اثر عواملی همچون سخت‌گیری‌های بین‌المللی، دخالت‌های ساختاری دولت در نظم بازار، پولی شدن کسری بودجه و … به آن مبتلا شده است.

سلاخوزری با اظهار بی‌تفاوتی، توضیحی قیمت‌ها یکی از اصلی‌ترین دلایل ناکارآمدی بازار در زمان خوردش به این موضوع نداد و گفت: بازار را نباید همزمان با رشد اقتصادهای مدرن و ظهور تکنولوژی‌های جدید برنامه‌ریزی کنیم و به صنعت و آی تی و مشاغل آینده توجه نشان بدهیم.

انگیز و غفلت نکنیم، به این موضوع اهمیت ندهیم و غفلت نکنیم، به این موضوع سرکار می آیند که از آنها عقب خواهیم ماند بنابراین این باید چشم انداز دستیابی به مشاغل آینده و حرکت به سمت و سوی تکنولوژی های نوین را هرچه سریع‌ تر تسسیم کرد.

وای دامه داد: به بیان دیگر، قیمت در سطح خرد ابزار انتقال اطلاعات میان بازرگانان اقتصادی، بازار ابزار پردازش این اطلاعات با اتکا به خرد جمعی جامعه و قیمت در سطح کلان باتزاب پردازش این اطلاعات برای رسیدن به

اخبار

توزیع سیمان فله ایراد دارد

دبیر انجمن صنفی تولید بتن آمده گفت: سیمان فله خیلی سخت به دست مصرف کننده اصلی می رسد و بیشتر محصول را دلانن می خردن.

محرم کرمیی اظهار کرد: بدون اینکه زیرساخت‌های لازم در وزارت صمت و بورس کالا برای عرضه سیمان در بورس فراهم شود، به بورس وارد شد. به همین دلیل دلانلا به اتحای مختلف از باگ های موجود استفاده کردند و بنیض بازار را در دست گرفتند.

دبیر انجمن صنفی تولید بتن آمده و قطعات پیش ساخته بتنی کشور افزود: نمی‌توان گفت بورس کالا، وزارت صمت و یا سیمانی‌ها مقصر هستند بلکه باید رویه اصلاح شود.

وی ادامه داد: در کشور میانگین ۵۵ میلیون تن سیمان تولید می‌شود که ۶۰ درصد به صورت فله است و فقط صنایع سیمان بر از این سیمان فله استفاده می‌کنند؛ بالغ بر ۹۰ درصد نیز برای بتن آماده استفاده می‌شود و مابقی برای تریچه، قطعات بتنی و … است بنابراین وقتی مصرف کننده کالا کاملاً مشخص است و سیمان از طریق بورس به دست این مصرف کننده نمی‌رسد پس یک جای کار ایراد دارد.

کرمیی با اشاره به اینکه هم اکنون میزان تولید از میزان مصرف پایین‌تر است تصریح کرد: سیمانی‌ها باید عرضه را بیشتر کنند تا به دست همه برسد؛ نکته مهم‌تر آنکه سیمان خیلی سخت به دست مصرف کننده اصلی می‌رسد و بیشتر محصول را دلانن می خرن. وی افزود: یک شنبه هفته گذشته هزار نفر در بورس خرید کردند ۹۰۰ نفرشان قابل ردیابی نیستند. سیمان وجود دارد منتهی توزیع آن با مشکل همراه است.

دبیر انجمن صنفی تولید بتن آمده و

وقتی مشتری برای خرید در صف می‌ماند کیفیت را چه کسی کنترل می‌کند؛ سیمان کالا وقتی در بورس عرضه می‌شود باید یک قیمت تقریباً باثباتی داشته باشد در حالی که هم اکنون هر تن سیمان فله از یک میلیون و ۲۰۰ هزار تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان قیمت دارد.

کرمیی با اشاره به کیفیت سیمان گفت:

سختی زیادی برای خرید در صف می‌ماند کیفیت را چه کسی کنترل می‌کند؛ سیمان کالا وقتی در بورس عرضه می‌شود باید یک قیمت تقریباً باثباتی داشته باشد در حالی که هم اکنون هر تن سیمان فله از یک میلیون و ۲۰۰ هزار تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان قیمت دارد.

وقتی مشتری برای خرید در صف می‌ماند کیفیت را چه کسی کنترل می‌کند؛ سیمان کالا وقتی در بورس عرضه می‌شود باید یک قیمت تقریباً باثباتی داشته باشد در حالی که هم اکنون هر تن سیمان فله از یک میلیون و ۲۰۰ هزار تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان قیمت دارد.

وقی افزود: اگر اجبار نباشد واحدهای تولید بتن آماده استان تهران از سیمان تهران و آبیگ خرید نمی‌کنند زیرا کیفیت سیمان‌های دیگر بهتر است، البته غیراستاندارد نیستند و استاندارد را پاس می‌کنند اما استاندارد کف قهصیه است؛ یعنی باید برای کیفیت به دنبال بالاتر از آنچه استاندارد خواسته حرکت کنیم.

دبیر انجمن صنفی تولید بتن آمده و قطعات پیش‌ساخته بتنی کشور اظهار کرد: صنایع سازمان بر پرانه بهره برداری و نشان استاندارد دارند بنابراین باید سیمان فله را از نظرات دقیق به این صنایع اختصاص دهند.

غیر از این صنایع، شخص دیگری سیمان فله استفاده نمی‌کند.

کاهش شدید صادرات زعفران

نایب رئیس شورای ملی زعفران از کاهش شدید صادرات زعفران در ماه های اخیر خبر داد و گفت: فقط در فروردین ماه صادرات طلای سرخ ۶۰ درصد کاهش یافته است.

غلامرضا مریدی از کاهش شدید صادرات زعفران در ماه‌های اخیر خبر داد و گفت: فقط در فروردین ماه صادرات طلای سرخ ۶۰درصد کاهش یافته است.

وی با بیان اینکه تا پایان سال گذشته صادرات زعفران ۱۹ درصد کاهش یافته است، افزود: در دی و بهمن و اسفند ۱۴۰۰ صادرات زعفران به ترتیب ۵۸ درصد، ۳۳ درصد و ۲۸ درصد کاهش داشته است.

میری میزان کاهش صادرات زعفران را در فروردین اردیبهشت ۱۴۰۱ به ترتیب ۶۰ درصد و ۱۹ درصد اعلام کرد.

این فعال بخش خصوصی با اشاره به دلایل این اتفاق، تاکید کرد: اگر شرایط به همین شکل ادامه داشته باشد، شاهد شدت کاهش صادرات طلای سرخ خواهیم بود.

وی با بیان اینکه صادرات یک کیلوگرم زعفران برای هر صادر کننده رسمی حدود ۱۲ میلیون و ۸۱۰ هزار تومان هزینه سربرار دارد، توضیح داد که اولاً نرخ پایه گمرکی ۱۹۸۸ دلار است در حالی که صادراتکنندگان زعفران را کیلویی ۱۳۰۰ دلاا می‌فروشند بنابراین باید ۳۰۰ دلار دیگر از بازار آزاد تهیه کنند و تحویل سامانه نیما دهند.میری با انتقاد از این سیاست گفت که وقتی ارزش حاصل از صادرات وارد کشور می‌شود صادرکنندگان باید آن را با قیمت ۲۶ هزار تومان تحویل سامانه نیما بدهند در حالی که قیمت ازز در بازار آزاد ۳۲ هزار تومان است بنابراین در همین حلقه فقط واردکننده ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان زیان می‌کند ضمن اینکه برای آوردن ارز به کشور نیز باید ۳ درصد هزینه شودوی ادامه داد: علاوه بر این عنوان شده که برای صادرات محصولات کشاورزی و در بحث آب مجازی نیز نیم درصد تعرفه برای زعفران اعمال شده است.

میری با اشاره به اینکه با توجه به شرایط فوق صادرکنندگان تمایلی به صادرات زعفران ندارند، تاکید کرد که قاچاقچی‌ها از این شرایط سو استفاده و زعفران را از کشور خارج می‌کنند و آن را ۲۰ درصد زیر قیمت در بازارهای هدف به فروش می‌رسانند.

وی در بخش دیگری از سخنان خود به قیمت زعفران نیز اشاره و حداقل نرخ آن را ۲۴ میلیون و حداکثر قیمت آن ۳۸ میلیون تومان اعلام کرد و گفت: این نرخ است که ما زعفران را از کشاورزان خریداری می‌کنیم.