گزارش ۲

وحید عظیم‌نیا

گزارش «جوان» از مصوبات سفر اوایل دهه ۸۰ رهبر معظم انقلاب به سیستان‌وبلوچستان

۶ دولت مسبب در وضع کنونی سیستان‌وبلوچستان

■ ادامه از صفحه اول

■ **مصوبات بر زمین‌مانده**

فارغ از طرح‌هایی که رئیس سازمان مدیریت‌وبرنامه‌ریزی دولت موسوم به اصلاحات اعلام کرد و به طور کامل عملیاتی نشد، مجموع طرح‌های مصوبه برای رشد استان سیستان‌وبلوچستان عبارتند از:

۱- طرح مقابله با خشکسالی و تسریع در احداث چاه نیمه‌چهارم: چاه نیمه‌ها به منابع ذخیره طبیعی آب گفته می‌شود که در گذشته به سه بخش چاه نیمه یک، ۲ و ۳ تقسیم‌بندی شده بودند که حداقل با ۱۶سال تأخیر، در دولت یازدهم چاه نیمه‌چهارم ساخته و راه‌اندازی شد. چاه نیمه‌های یک، ۲ و ۳ آب زاهدان و سیستان را تأمین می‌کنند و چاه نیمه‌چهارم با ظرفیت بیش از یک‌میلیون مترمکعب پشتیبان چاه نیمه‌های دیگر است.

۲-اجرای طرح آبیاری تحت‌فشار: طرح انتقال آب به دشت سیستان با ۱۲سال تأخیر در ابتدای سال ۱۳۹۳ مصوب و با عنایت رهبر معظم انقلاب، بخش اول اعتبار آن با رقم ۵۰۰میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی تخصیص و جهت اجرا به وزارت جهاد کشاورزی و وزارت نیرو ابلاغ شد. با توجه به خشکسالی‌های ۲۰ساله سیستان‌وبلوچستان این طرح می‌تواند با تأمین آب مطمئن در طول سال نویددهنده رونق کشاورزی منطقه باشد.

۳- ایجاد و اصلاح‌شبکه‌های آبرسانی: این طرح بعد از دو دهه همچنان به سرانجام نرسیده است. خرداد امسال رئیس مرکز جهاد آبرسانی وزارت نیرو در سفر به سیستان‌وبلوچستان اعلام کرد اصلاح و توسعه شبکه توزیع و خطوط فرعی تمامی روستاهای دچار تنش آبی سیستان به منظور کاهش اثرات ناشی از کم‌آبی و محدودیت‌های منابع آبی در طرح جهاد آبرسانی لحاظ و در حال انجام است.

۴- توجه ویژه و نگاهی جدید و از زاویه اهمیت فراوان این منطقه در ارتباط ایران با اقتصاد و تجارت‌جهانی به عنوان دروازه تجارت کشور با مناطق شرقی جهان و قاره آسیا: تاکنون طرحی جامع در این راستا تهیه و اجرایی نشده است. این در حالی است که استقرار در کنار آب‌های آزاد بین‌المللی خارج از تنگه هرمز، برخورداری از هزارو ۱۰۰کیلومتر مرز خاکی با کشورهای پاکستان و افغانستان و ۳۰۰کیلومتر مرز ساحلی در کنار دریای عمان، نزدیکی مناطق ساحلی استان با کشورهای حوزه خلیج‌فارس و دریای عمان، شبه‌قاره هند و کشورهای آفریقایی و همچنین شرایط ممتاز استان برای تصدی نقش بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا و آسیای مرکزی با آب‌های شرقی و جنوبی و شاخ آفریقا، موقعیت جغرافیایی ویژه و مناسبی برای استان سیستان‌وبلوچستان مهیا کرده است.

۵-استفاده از ظرفیت بندر دریای‌عمان: استفاده از ظرفیت بندر چابهار صرفاً در حد چند اقدام باقی مانده و اخیراً نیز ستاد توسعه سواحل مکران تشکیل شده اما از این ظرفیت آنطور که انتظار می‌رفت، استفاده نشده است. «جوان» پیش‌تر در گزارشی با عنوان «کمربند مهار ایران را باید با «مکران» باز کرد» به اهمیت بند چابهار پرداخته است.

۶- ایجاد منطقه ویژه تجاری در زابل: آیین کلنگ‌زنی و آغاز عملیات اجرایی منطقه ویژه اقتصادی سیستان با یک‌سال تأخیر سال ۱۳۹۹ اجرا شد.

۷- سرمایه‌گذاری روی مرز دریایی طولانی و همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و استفاده از ظرفیت ترانزیتی استان: این موضوع تقریباً هیچ پیشرفتی نداشته، این در حالی است که وجود اسکله‌های مهم کشتیرانی (اسکله نصب سریع شهید بهشتی، اسکله شهید کلانتری، اسکله ایران بندر)، امکان اتصال استان و مرز پاکستان به شبکه راه‌آهن سراسری، ظرفیت تبدیل به پل ارتباطی ریلی اروپا به آسیای جنوب‌شرقی، وجود بندر چابهار به عنوان تنها بندر مهم کشور در سواحل دریای عمان و شرق تنگه هرمز مزیت بزرگی در راه توسعه صنعتی استان به شمار می‌رود.

۸-احداث بازارچه‌های مرزی: در حوزه بازارچه‌های مرکزی اقداماتی صورت گرفته است، به طوری که در حال حاضر هفت بازارچه در حوزه صادرات و واردات کالا فعال هستند.

۹- پیگیری ستاد توسعه محور شرق، رفع نواقص احتمالی آن و گزارش مستمر فعالیت‌های انجام‌شده: پیگیری چنین ستادی بیشتر در باتلاق شعار گیر کرده است. وزیر راه‌وشهرسازی دولت دوازدهم، سال ۱۳۹۷ در جریان سفری به سیستان‌وبلوچستان، بعد از ۱۶سال تأخیر صرفاً به این جمله بسنده کرد که «توسعه محور شرق از اولویت‌های دولت است!».

۱۰-فعال‌شدن سازمان عمران سیستان: برخی مسئولان دولت دوازدهم پس از ۱۸سال در جلسه‌ای از احیای سازمان عمران سیستان صحبت کردند و تاکنون خبری از چنین سازمانی وجود نیست.

۱۱-آغاز طرح گازرسانی به استان: یکی از مصادیق نقض صریح عدالت اجتماعی، محروم‌کردن سیستان‌وبلوچستان از انرژی خدادادی گاز است که طی چند دهه گذشته هنوز به طور کامل به این استان گازرسانی صورت نگرفته است. به گفته مدیر عامل شرکت گاز سیستان‌وبلوچستان، برای هفته دولت امسال ۲۲طرح گازرسانی در سیستان‌وبلوچستان آماده بهره‌برداری و کلنگ‌زنی است.

۱۲- توجه جدی به معادن استان: سیستان‌وبلوچستان با قرار داشتن روی کمربند فلزی و معدنی جهان، رنگین‌کمانی از معادن را در خود جای داده و احیای ۹معدن راکد استان در دولت سیزدهم نشان از نگاه ویژه دولتمردان برای بهره‌گیری از این ظرفیت خدادادی در جهت ایجاد اشتغال و توسعه همه‌جانبه این نقطه از ایران اسلامی است، با این حال به دلیل ضعف مدیریت وزارت صمت در دولت‌های گذشته از جمله دولت فعلی، وضعیت معادن استان در بلاتکلیفی قرار دارد و آورده قابل لمسی برای مردم در پی نداشته است.

۱۳- توجه ویژه به مسئله امنیت عمومی و مرزها در استان و برخورد جدی با باندهای قاچاق: در حوزه مبارزه با قاچاق و امنیت عمومی مرزها شهدای زیادی تقدیم و اقداماتی از سوی نهادهای غیردولتی انجام شده است.

۱۴- حمایت‌از صنایع دستی سیستان‌وبلوچستان و ایجاد صنایع کوچک در منطقه: مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی دولت سیزدهم پس از ۱۹سال تأخیر، سال ۱۴۰۰ در نشستی اعلام کرد نخستین شهرک صنفی صنعتی کشور در سیستان‌وبلوچستان ایجاد می‌شود و برای ایجاد چنین شهرکی باید اراضی لازم اختصاص یابد.

۱۵- مبارزه با هر گونه تلاش تفرقه‌افکنانه برای ایجاد دودستگی در میان شیعه و سنی. ۱۶- خانه‌سازی برای محرومان. ۱۷- برق‌رسانی به روستاها. ۱۸- بهبود وضع بهداشت عمومی. ۱۹- رسیدگی به مسئله آبزیان و احداث بنادر صیادی. ۲۰- ایجاد استخرهای پرورش‌میگو. ۲۱- رسیدگی به دامداری منطقه. ۲۲- احداث کارخانه سیمان. ۲۳- احداث کتابخانه مرکزی دانشگاه. ۲۴- احداث زمین‌های ورزشی. ۲۵- بهبود راه‌های استان از جمله راه زابل به نهبندان و بیرجند از دیگر مصوباتی است که یا ناقص مانده یا اصلاً اجرایی نشده‌اند.

جایگاه ایران در زنجیره ارزش تولید خودروهای برقی هدف‌گذاری شود

در سال‌های گذشته هرازگاهی از خودرویی برقی رونمایی اما به دلیل نبود زیرساخت‌ها و حمایت‌های دولتی در میانه راه رها شده است. اگر تا ۵ سال آینده فقط ۱۰درصد بازار را به سمت این خودروها ببریم، موفق عمل کرده‌ایم

گزارش یک

بهناز قاسمی

به‌رغم انواع رونمایی‌ها از خودروهای برقی در کشور، تاکنون خبری از تولید انبوه این خودروها نشده است. تولید این خودروها موضوعی بود که در بند ۲ فرمان هشت‌ماده‌ای رئیس‌جمهور به آن تأکید شده بود، اما با گذشت ۱/۵سال از صدور این فرمان، برنامه راهبردی برای آن نوشته نشده است. اخیراً نوسازی ناوگان تاکسیرانی با ۵۰هزار خودروی برقی و ۲۰۰هزار موتور برقی در شهر تهران در دستور کار دولت قرار گرفته است. کارشناسان بر ترسیم نقشه راه برای واردات و تولید این خودروها تأکید دارند و معتقدند واردات خودروهای برقی بهتر از توقف تولید خودروهای فسیلی است، زیرا هم رقابت ایجاد می‌کند و هم اینکه خودروسازان برای ایجاد خط تولید این خودروها ترغیب می‌شوند، اما نکته قابل توجه این است که باید جایگاه ایران در زنجیره ارزش تولید این خودروها مشخص شود و صرفاً مونتاژکار نباشیم.

■■■

تولید خودروهای برقی یکی از اصلی‌ترین چالش‌های صنعت خودرو در کشور است. سیاست جهانی توسعه محصولات پاک و ناترازی مصرف بنزین، بیشتر از گذشته خودروسازی را زیر ضرب انتقادات قرار داده است، ضمن اینکه کشورهای همسایه ایران مانند ترکیه که دیرتر وارد صنعت خودرو شده، اکنون با تولید خودروی توگ و عرضه آن به بازارهای جهانی به دنبال رقابت جدی در خاورمیانه است؛ رقابتی که قطعاً صنعت خودروی کشور ما با بیشتر از ۶۰سال سابقه در آن حضور ندارد. تاکنون چندین رونمایی از خودروهای برقی در کشور داشته‌ایم. از سال ۱۳۹۹ تاکنون هرازگاهی خودروسازان بخش خصوصی از تولید خودروهای برقی سخن می‌گویند، به طوری که در اسفند سال ۱۴۰۰ اولین خودروی برقی ملی با قیمت ۲۷۰میلیون تومان از سوی خودروسازی جنوب رونمایی شد. میزان داخلی‌سازی این خودروی برقی ۸۰درصد اعلام شد. قرار بود تولید این خودرو در خرداد ۱۴۰۱ آغاز و عرضه آن تا پایان سال ۱۴۰۱ محقق شود و از سال ۱۴۰۳، سالانه ۱۰هزار دستگاه از این خودرو ساخته شود.

به رغم تمام این وعده‌ها تاکنون خبری از تولید انبوه این خودروها نشده است. خودروسازان نبود زیرساخت‌ها را یکی از چالشی‌ترین موارد می‌دانند و معتقدند از آنجا که هزینه‌های تولید خودروهای برقی به طور معمول بالاتر از خودروهای احتراق داخلی است، انتظار می‌رود وزارت صمت و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری از آن حمایت کنند.

تولید خودروی برقی سال‌هاست به عنوان یکی از برنامه‌های اصلی وزارت صمت اعلام شده، اما برنامه راهبردی برای آن ارائه نشده است. بنا بر آمار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در دو ماه تابستان امسال مصرف بنزین ۱۲/۵درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته، از این رو تولید و حتی واردات خودروهای برقی در دستور کار این وزارتخانه قرار گرفته است. عباس علی‌آبادی، وزیر صمت در جریان جدیدترین اظهارات خود، مدعی عرضه هزاران دستگاه موتورسیکلت و خودروی برقی به بازار شده است. وی در جریان انعقاد قرارداد با شهرداری تهران در مرداد ماه می‌گوید: از امروز می‌توانیم با قدرت اعلام کنیم نهضت برقی‌سازی حمل‌ونقل تهران آغاز شده و به همین منظور با همکاری شهرداری تهران، وزارتخانه‌های کشور، نفت و نیرو برنامه داریم تا پایان سال شاهد حضور ۲۰۰هزار موتور و ۵۰هزار خودروی برقی در شهر تهران باشیم.

■ کریمی: سرمایه‌گذاری برای تولید خودروهای برقی سودآوراست

هر چند تولید خودروهای برقی سال‌هاست در دستور کار همه کشورها قرار گرفته است اما کارشناسان می‌گویند دولت پیش از آغاز هر کاری باید زیرساخت‌های مورد نیاز این خودروها را ایجاد کند. حسن کریمی‌سنجری، کارشناس و تحلیلگر حوزه خودرو در گفت‌وگو با «جوان» با دفاع از همت دولت در تولید و واردات خودروهای برقی می‌گوید: سرمایه‌گذاری در حوزه خودروهای برقی سودآور است، به شرطی که زیرساخت استفاده از این خودروها فراهم شود. استفاده از این خودروها در ناوگان عمومی تاکسیرانی و اتوبوس‌ها بسیار اقتصادی است.

وی می‌افزاید: هزینه‌های خرید، استفاده و نگهداری این خودروها مجموعاً اقتصادی است. درست است که قیمت این خودروها به نسبت خودروهای فسیلی گران‌تر است اما هزینه و فایده خودروهای برقی بسیار بالاتر از خودروهای بنزینی است. یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های تولید این خودروها بحث تأمین برق است. دولت نباید فقط به ایستگاه‌های شارژ سطح شهر بسنده کند بلکه باید امکان شارژ باتری‌ها با برق خانگی نیز فراهم شود.

کریمی با اشاره به پلن کشورهای توسعه‌یافته در تولید خودروهای برقی می‌گوید: به رغم برنامه‌های بلندمدت این کشورها در تولید خودروهای برقی، هنوز ضریب نفوذ خودروهای فسیلی بیش از برقی‌هاست و آنها همچنان بازار را دست خودشان دارند. در ایران هزینه‌های تأمین انرژی فسیلی در مقایسه با وضعیت موجود تولید برق فراهم‌تر است، از این رو باید در قالب یک برنامه پنج ساله استفاده از این خودروها ترویج و فرهنگ‌سازی شود. بهترین گزینه استفاده از این خودروها در ناوگان تاکسی و اتوبوسرانی و موتورسیکلت است. قطعاً برای ترغیب مردم و ایجاد انگیزه برای خودروسازان دولت باید حمایت‌هایی را در نظر بگیرد تا برنامه پنج‌ساله‌اش با موفقیت پیش برود. در سال‌های گذشته هرازگاهی از خودرویی برقی رونمایی اما به دلیل نبود زیرساخت‌ها و حمایت‌های دولتی در میانه راه رها شده است. اگر تا پنج سال آینده فقط ۱۰درصد بازار را به سمت تولید این خودروها ببریم، موفق عمل کرده‌ایم.

کریمی می‌افزاید: در این سال‌ها خودروسازان نشان داده‌اند یا انگیزه ندارند یا اینکه بازار و سرمایه مورد نیاز را برای تولید خودروهای برقی ندارند. طبیعی است فشار واردات خودروهای هیبریدی، بازار رقابتی ایجاد می‌کند. قطعاً مسیر توسعه خودروهای برقی افق باز و وسیعی است. به مرور زمان با افزایش تکنولوژی، قیمت تمام‌شده این خودروها نیز کاهش می‌یابد. همانطور که قیمت باتری‌های این خودروها در مقایسه با پنج سال گذشته ارزان‌تر شده است.

وی در پاسخ به اینکه آلودگی زیست‌محیطی باتری این خودروها بالاست و همین مورد نقص بزرگی برای خودروهای هیبریدی است، می‌گوید: با استفاده از روش دفع صحیح پسماندها و لاشه‌های باتری این خودرو این نقص نیز برطرف می‌شود اما مزیتش این است که دیگر آلودگی شناور جاری نداریم. آلودگی ناشی از سوخت‌های فسیلی به قدری برای سلامتی انسان آسیب‌رسان است و هزینه‌های سلامت زیادی را به دولت و جامعه تحمیل می‌کند که آلودگی‌های زیست‌محیطی باتری در مقابل آن بسیار ناچیز است.

■ بیگی: جایگاه ایران در زنجیره ارزش تولید خودروهای برقی هدف‌گذاری شود

میلاد بیگی، تحلیلگر حوزه خودرو در گفت‌وگو با «جوان» به مصائب و چالش‌های خودروهای برقی اشاره می‌کند و می‌گوید: در اعلام مزیت‌های خودروهای برقی نباید دچار اغراق شویم. ورود به این صنعت مانند هر فناوری دیگری قطعاً مزایا و معایبی دارد که باید آسیب‌شناسی و مرتفع شود. ابتدا باید متولی صنعت جایگاه کشور را در زنجیره ارزش خودروهای برقی هدف‌گذاری کند؛ اینکه قرار است باتری این خودروها را تولید کنیم، در بخش الکتروموتور فعال باشیم، در تولید یا صادرات و مونتاژ این خودروها به هاب منطقه تبدیل شویم و دهها پرسش دیگر که باید طرح و پاسخ داده شود یا اینکه صرفاً قرار است مونتاژکار باشیم. قطعاً مونتاژ این خودروها تفاوت خاصی با واردات‌شان ندارد و ارزش افزوده چندانی نصیب کشور نمی‌شود.

وی با اشاره به ایجاد آلودگی وسیع خودروهای فرسوده و سنگین در مراکز استان‌ها و پایتخت می‌افزاید: همزمان با ورود خودروهای برقی به بازار باید خروج خودروهای فرسوده جدی گرفته شود، ضمن اینکه باید برای آلودگی‌های زیست‌محیطی باتری این خودروها هم چاره‌ای اندیشیده شود.

بیگی با اشاره به هزینه‌های تعمیر و نگهداری این خودروها بعد از شش تا هفت سال می‌گوید: این خودروها بعد از شش تا هفت سال با خراب‌شدن باتری، هزینه گزاف ایجاد می‌کند، ضمن اینکه ناوگان تاکسیرانی به دلیل استفاده فراوان، به سرعت مستهلک می‌شود، از این رو متولی این صنعت باید استهلاک بالای ناوگان عمومی را مدنظر قرار دهد و در کوتاه‌ترین زمان برای رانندگان تاکسی خرج‌تراشی نشود. این کارشناس خودرو می‌افزاید: قیمت خودروهای برقی حداقل ۱/۵برابر خودروهای فسیلی است و اگر دولت حمایت نکند، قطعاً مورد استقبال قرار نمی‌گیرد.

■ نتیجه‌گیری

دولت سیزدهم در دو سال گذشته نشان داده است شجاعت خاصی در انجام کارهای غیرممکن دارد. اکنون نیز تولید و واردات خودروهای هیبریدی در دستور کار دولت قرار گرفته است، هر چند برخی این ایده وزیر صمت را بلندپروازانه می‌دانند و معتقدند با توجه به شرایط و وضع حاکم، هیچ وقت عملی نمی‌شود و نخواهد شد.

گفت‌وگو

انتقاد تعاونی‌های تأمین بار صنایع پایین‌دستی پتروشیمی از مصوبه افزایش قیمت پایه

اتحادیه سراسری تعاونی‌های تأمین بار صنایع پایین‌دستی پتروشیمی در مکاتبه‌ای با رئیس‌جمهور از افزایش ۳۰درصدی نرخ ارز جهت محاسبه قیمت پایه محصولات پتروشیمی در بورس کالا انتقاد و از آن به عنوان ضربه هولناک با تبعات تورمی یاد کرده است.

به گزارش تسنیم، هفته گذشته افزایش ۳۰درصدی نرخ ارز جهت محاسبه قیمت پایه محصولات پتروشیمی در بورس کالا اعلام شد. این اقدام حاشیه‌های بسیار زیادی را به دنبال داشت. این اتفاق در حالی از سوی دولت انجام شد که وزیر اقتصاد صراحتاً تغییر نرخ تسعیر ارز جهت محاسبه قیمت پایه در بورس کالا را رد کرده بود. سید احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد در گفت‌وگو با تسنیم گفته بود که همچنان نرخ تسعیر محاسبه قیمت پایه برمبنای سابق(نرخ تسعیر ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومانی) خواهد بود. این مسئله به دلیل تأثیری که روی صنایع پایین‌دستی دارد، در نهایت منجر به افزایش قیمت مواد اولیه تولید و افزایش قیمت مصرف‌کننده و تورم می‌شود، این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که دولت تأکید جدی بر سیاست‌های کنترل تورمی خود داشته است.

در آخرین واکنش به افزایش ۳۰درصدی نرخ پایه محصولات پتروشیمی در بورس کالا حسین دُر، رئیس هیئت مدیره اتحادیه سراسری تعاونی‌های تأمین‌بار صنایع پایین‌دستی پتروشیمی طی مکاتبه‌ای با رئیس‌جمهور نسبت به افزایش نرخ پتروشیمی‌ها اعتراض کرده است. وی در این مکاتبه این سؤال را مطرح کرده که چرا دولت با این اقدام خود سیاست‌های تثبیت را که در حال ثمره دادن بود، زیر سؤال برده است. در بخشی از این مکاتبه آمده است: «شایعه تصمیم تغییر ارز پایه محصولات پتروشیمی از ۲۸هزارو ۵۰۰ به ۳۷هزارو ۵۰۰ تومان(حدود ۳۲درصد) مربوط به زمستان سال گذشته بوده و از هفته اول فروردین ماه امسال این تصمیم اجرایی شد که با درایت حضرتعالی و ملغی شدن این تصمیم شاهد بازگشت و عقب نشینی تدریجی قیمت‌ها بودیم.

برخی مسئولان امر این افزایش قیمت را برای حذف رانت پتروشیمی‌ها از رقابت‌ها می‌دانند که می‌توان در جواب گفت، اگر نیت شما تصاحب این درآمد به نفع دولت بود چرا این درآمد را با افزایش قیمت پایه تصاحب کردید؟ آیا نمی‌توان با وضع مالیات بر صادرات پتروشیمی‌ها یا مالیات بر درآمد اتفاقی ناشی از رقابت در بورس کالا، چندین برابر این درآمدها را برای دولت محقق کرد؟ لذا از ما بپذیرید که انگیزه دست‌اندرکاران این اقدام در دولت افزایش درآمد دولت نبوده است. با مداقه در نرخ دلار کشف‌شده محصولات پلیمری در هفته قبل از اعلام این تصمیم اشتباه، شاهد آن هستیم که اکثر گریدهای پلیمری با نرخ دلار کشف‌شده زیر ۳۷هزارو ۵۰۰تومان معامله شده‌اند. مدیران دولتی که مدعی هستند با این افزایش قیمت پایه شاهد تورم نخواهیم بود، چه جوابی برای اکثر کالاهایی که نرخ دلار کشف شده آنها زیر ۳۷هزارو ۵۰۰تومان بوده‌اند، دارند؟

با وجود این واکنش‌ها و حاشیه‌هایی که پیش از این نیز به وجود آمده بود، همچنان خبری از واکنش دستگاه‌های مسئول از جمله بانک مرکزی نیست و این نهادها نسبت به افزایش ۳۰درصدی نرخ ارز جهت محاسبه قیمت پایه محصولات پتروشیمی در بورس کالا سکوت کرده‌اند. این انتظار وجود دارد مسئولان در خصوص علت این تصمیم‌گیری شفاف‌سازی کنند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «جوان»:

برنامه هفتم بر توسعه فناوری و تقویت اعتبار مالیاتی تمرکز کرده است

محمدحسین فرهنگی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در مورد ضرورت و اهمیت توجه به توسعه فناوری و پیش‌بینی بندی در لایحه هفتم توسعه در مورد تقویت سیاست مهم اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه برای طرح‌های توسعه صنعتی کشور گفت: بحث توسعه صنعتی کشور در برنامه پنج ساله هفتم توسعه مطرح است، از همین رو تمرکز بر توسعه زنجیره ارزش بسیار مهم است و تمرکز باید روی تحقق توسعه فناوری و تکمیل زنجیره ارزش باشد، از همین رو مشوق مالیاتی هدفمند این حوزه، یعنی اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه در این زمینه بسیار اهمیت ویژه‌ای دارد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «جوان» در مورد اعتبار مالیاتی برای شرکت‌هایی که در حوزه طرح‌های صنعتی کار می‌کنند، گفت: شرکت‌های دانش‌بنیان ابتکارات جدیدی هستند که در حوزه حمایت از حرکت‌های نو در حوزه تولید و ارتباط دانشگاه و صنعت در جهت توسعه فناوری‌های نوین صنعتی در حال شکل‌گیری است و مدام رو به توسعه هستند و با وجود آنها می‌توان آینده مناسبی را برای روش‌های ابتکاری در تولید و ورود آنها به صحنه اقتصاد پیش‌بینی کرد. فرهنگی اظهار کرد: چون این روش‌ها، روش‌هایی جدید هستند، طبیعی است قشرهای جدیدی که در گذشته اندیشه تولید نداشتند، ورود پیدا کنند، آنها تأثیرگذاری‌های‌شان را خواهند داشت و طبیعتاً هر کدام می‌توانند نیاز کشور را رفع کنند.

وی ادامه داد: این طرح‌ها به افزایش ثروت ملی و گشایش‌های اقتصادی کمک می‌کنند. وقتی می‌گوییم طرح و پروژه یا دانش‌بنیان طبیعتاً هر کدام از یک منظر در راستای خودکفایی کشور قدم برمی‌دارند و این قابل‌تحسین است و حمایت از آنها را نیز لازم و ضروری می‌کند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در ادامه افزود: موضوع اعطای اعتبار مالیاتی نه تنها نباید تهدید شود بلکه باید در این برنامه مستقل از قانون جهش تولید دانش‌بنیان تسهیل و تقویت شود و دستگاه‌ها نیز ملزم به انجام این سیاست مهم هستند. نباید توسعه فناوری را در شرایط تحریمی محدود کنیم.

Javanonline.ir

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان تلفنی آگهی می‌پذیرد
۸۸۵۴۵۴۸۸

آگهی اختصاصی موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سند رسمی برابر ماده ۳ وماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف

برابر آرای صادره هیئت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سند رسمی مستقر درواحد ثبتی تصرفات مالکانه بلامعارض آقای/خانم محمد رضا شاهینی به شماره شناسنامه ۷۶ به شماره ملی ۲۱۲۱۴۶۰۳۱۴ صادره از گرگان فرزند حسین متقاضی کلاسه پرونده ۱۴۰۱۱۴۴۱۲۰۰۱۰۰۰۷۶۶ درششدانگ یک قطعه زمین که دران احداث بنا شده است به مساحت ۶۷,۶۵ مترمربع از پلاک ۲-اصلی واقع دراراضی یله باغ بخش ۳ حوزه ثبت ناحیه ۲ گرگان طبق رای صادره حکایت از تصرفات متقاضی دارد،لذا به منظور اطلاع عموم مراتب دردونوبت به فاصله پانزده روز اگهی میشود ازاین رو اشخاصی که نسبت به رای صادره فوق الذکر اعتراض داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی بمدت دوماه اعتراض خود را با ذکر شماره پرونده به این اداره تسلیم وپس ازاخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض به مرجع ثبتی دادخواست خود را به مرجع ذیصلاح قضایی تقدیم وگواهی تقدیم دادخواست را به این اداره ارایه نمایند.

تاریخ انتشارنوبت اول:۱۴۰۲/۰۶/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۲/۰۶/۲۱
شناسه آگهی: ۱۵۵۳۳۱۶ رییس اداره ثبت اسنادواملاک منطقه دو گرگان
حجت اله تجری

آگهی دعوت مجمع عمومی مؤسس
کانون انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های تعمیرات و نگهداری تأسیسات نفت، گاز و پتروشیمی

اولین مجمع عمومی کانون مذکور، ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۲۳ در محل شیراز به نشانی خیابان قصردشت خیابان شهید بهشتی (خلدبرین)، کوچه یک، پلاک ۱۷ برگزار می گردد.از کلیه انجمن های صنفی مربوط دعوت می شود در جلسه مذکور شرکت نمایند.دستور جلسه :- تصویب اساسنامه - انتخاب اعضای اصلی و علی البدل هیأت مدیره و بازرسان - انتخاب روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی های کانون

هیات موسس: ۱-شرکت پتروصنعت جنوب
۲-شرکت پتروفک خاورمیانه
۳-شرکت پتروپارسیان صنعت جنوب

آگهی اختصاصی موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سند رسمی برابر ماده ۳ وماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف

برابر آرای صادره هیئت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سند رسمی مستقر درواحد ثبتی تصرفات مالکانه بلامعارض اقای/خانم فاطمه گرگیج به شماره شناسنامه ۴۹۷۰۲۵۹۶۹۰ بشماره ملی ۴۹۷۰۲۵۹۶۹۰ صادره ازآق قلا فرزند برات متقاضی کلاسه پرونده ۱۴۰۱۱۱۴۴۱۲۴۸۰۰۰۰۷۹۳ درششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است به مساحت. ۱۳۳ ۲۴ مترمربع از پلاک ۳ اصلی واقع دراراضی اوزینه بخش ۳ حوزه ثبت ناحیه ۲ گرگان طبق رای صادره حکایت از تصرفات متقاضی دارد،لذا به منظور اطلاع عموم مراتب دردونوبت به فاصله پانزده روز آگهی میشود ازاین رو اشخاصی که نسبت به رای صادره فوق الذکر اعتراض داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی بمدت دوماه اعتراض خود را با ذکر شماره پرونده به این اداره تسلیم وپس ازاخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض به مرجع ثبتی دادخواست خود را به مرجع ذیصلاح قضایی تقدیم وگواهی تقدیم دادخواست را به این اداره ارایه نمایند.

تاریخ انتشارنوبت اول:۱۴۰۲/۰۶/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۲/۰۶/۲۱
شناسه آگهی: ۱۵۵۰۴۳۹ رییس اداره ثبت اسنادواملاک منطقه دو گرگان
حجت اله تجری

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی ساده
(شماره: ۸۷۱۱۰۰۵۴) **نوبت دوم**

شرکت انتقال گاز ایران
منطقه ۸ عملیات انتقال گاز

۱- کد فراخوان در پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات: ۵۳۱۵۳۷۵۲
۲- شماره فراخوان در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۲۰۹۱۵۹۲۰۰۰۰۴۰
۳- موضوع تجدید مناقصه: خرید سنسور وایبرشن و شارژ آمپلی فایر B&K (تقاضای شماره ۴۵۷۲۸۰۱۱۴۱)
۴- نام و نشانی مناقصه گزار: شرکت انتقال گاز ایران (منطقه ۸ عملیات انتقال گاز) / تبریز، کیلومتر ۱۵ جاده آذرشهر
۵- میزان و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: ۷۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال مطابق بند الف ماده ۵ آیین نامه تضمین معاملات دولتی (تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ تاریخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲) در وجه شرکت انتقال گاز ایران، منطقه ۸ عملیات انتقال گاز)
۶- آخرین مهلت دریافت (دانلود) اسناد تجدید مناقصه و فرمها: روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۲۹ ساعت ۱۶:۰۰
۷- آخرین مهلت عودت (بارگذاری) اسناد تجدید مناقصه و فرمها: روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۱۹ ساعت ۱۱:۰۰
۸- زمان گشایش پاکات: روز یک شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۲۳ ساعت ۱۰:۰۰ اتاق کمیسیون مناقصات.
جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت اینترنتی www.nigcdist8.ir
شناسه آگهی: ۱۵۶۲۳۳۷ **روابط عمومی منطقه ۸ عملیات انتقال گاز**