واگذاری ۵۳ حلقه چاه شهرداری تهران به وزارت نیرو جهت تامین آب شرب

مشاور وزیر نیرو در امور آب و آبفا، از واگذاری ۵۳ حلقه چاه در اختیار شهرداری تهران به وزارت نیرو با هدف تقویت منابع آب شرب این کلانشهر خبر داد. محمد جوان‌بخت، مشاور وزیر نیرو در امور آب و آبفا و مدیرعامل سابق شرکت مدیریت منابع آب ایران در جلسه تکریم و معارفه معاونان جدید و پیشین وزیر نیرو در امور آب و آبفا اعلام کرد: در جلسه با شهردار تهران مقرر شد، ۵۳ حلقه چاه که دارای کیفیت مطلوب برای شرب هستند، برای تأمین پایدار آب شرب تهران به وزارت نیرو واگذار شود.

وی با اشاره به برنامه‌های شهرداری تهران برای افزایش استفاده از پساب در آبیاری فضای سبز گفت: بنا بر تأکید شهردار تهران، توسعه آبیاری با پساب جزو اهداف اصلی یکی دو ماه آینده شهرداری است. به گفته وی، میزان مصرف پساب توسط شهرداری که اکنون حدود ۲۳ میلیون مترمکعب در سال است، طی ماه‌های آینده به ۵۶ میلیون مترمکعب خواهد رسید و در صورت تکمیل فرآیند جمع‌آوری پساب از تمامی تصفیه‌خانه‌ها، این رقم می‌تواند به ۲۰۰ میلیون مترمکعب افزایش یابد.

در ادامه حمیدرضا جانباز، معاون سابق سرمایه انسانی وزارت نیرو و معاون جدید وزیر نیرو در امور آب و آبفا، به تشریح اقدامات دوره مسئولیت خود و همچنین چشم‌انداز جدید صنعت آب پرداخت.

جانباز در این جلسه گفت: در دوره مسئولیت خود در معاونت سرمایه انسانی، تحقیقات و فناوری اطلاعات تلاش کردیم براساس تکالیف برنامه هفتم توسعه، اصلاح ساختار سازمانی صنعت آب و برق را با جدیت دنبال کنیم؛ موضوعی که دغدغه جدی رئیس‌جمهور محترم نیز بود و در این راستا جلسات متعددی با همکاران سازمان برنامه و بودجه و سازمان اداری و استخدامی برگزار شد و خوشبختانه کلیات ساختار بخش برق نهایی و بسته مربوطه آماده ارائه شد.

معاون سابق سرمایه انسانی، تحقیقات و فناوری اطلاعات وزارت نیرو افزود: یکی از محورهای مهم در برنامه هفتم، موضوع استقرار نظام حکمرانی داده‌محور بود. در این بخش نیز با تلاش همکاران، اقدامات مؤثر و ارزشمندی انجام گرفت که زمینه تحول دیجیتال در صنعت آب و برق را تقویت خواهد کرد.

وی درباره اقدامات انجام‌شده در بخش تحقیق، نوآوری و صلاحیت حرفه‌ای نیروی انسانی تصریح کرد: در این حوزه نیز گام‌های مهمی برداشته شد؛ از جمله طراحی و اجرای نظام صدور گواهی صلاحیت حرفه‌ای برای فعالان صنعت آب و برق که می‌تواند به ارتقای کیفیت و استانداردهای تخصصی نیروی انسانی کمک کند.

معاون سابق سرمایه انسانی وزارت نیرو در خصوص دیگر اقدامات خود در دوره تصدی معاون سرمایه انسانی، تحقیقات و فناوری اطلاعات وزارت نیرو ادامه داد: یکی از دستور کارهای مهم وزارت نیرو در ماه‌های گذشته راه‌اندازی پارک علم و فناوری صنعت آب و برق بود که این مهم نیز مراحل نهایی خود را طی کرده و برای بهره‌برداری کامل نیازمند همراهی و حمایت مدیران عامل شرکت‌های مادر تخصصی است.

تمرکز وزارت نیرو بر روی هوشمندسازی و بازچرخانی منابع آب است

همچنین وزیر نیرو در این نشست با بیان اینکه سرمایه انسانی ارزشمندترین دارایی این وزارتخانه است، از تمرکز این وزارتخانه بر روی هوشمندسازی و بازچرخانی منابع آب به منظور افزایش پایداری در صنعت آب و برق خبر داد.

عباس علی‌آبادی گفت: مدیرانی که امروز منصوب می‌شوند، باید تمام همت خود را برای خدمت به کشور به کار گیرند و هرکس در شرایط دشوار، مسئولیت بخشی از صنعت آب و برق کشور را می‌پذیرد، لایق قدردانی است. وی افزود: بازسازی نظام حکمرانی آب و برق مهم‌ترین ماموریت کنونی وزارت نیرو است و برای تحقق آن باید محیط کسب‌وکار و اقتصاد صنعت آب و برق جذاب شود.

علی آبادی با اشاره به صدور مجوز احداث بیش از ۱۰۰ هزار مگاوات نیروگاه خورشیدی گفت: مجوزهای صادر شده نشان‌دهنده فرصت‌های جدید برای سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک و عزم وزارت نیرو برای توسعه این نوع انرژی در کشور است.

وزیر نیرو درباره تبدیل مشکلات به فرصت ادامه داد: خشکسالی و چالش‌های گذشته به ما امکان داد تا معضلات ریشه‌دار را اصلاح کنیم و یکی از این موارد، الگوی مصرف است که نیازمند تغییر و بهینه‌سازی است. علی آبادی افزود: یکی از مشکلات ما در مسیر تأمین آب و برق پایدار، الگوی مصرف است، زیرا بسیاری از چالش‌های حوزه مصرف در محدوده خارج از الگو و توسط پرمصرف‌ها ایجاد می‌شود و این شیوه تناسبی با شرایط کشور ندارد.

وزیر نیرو ادامه داد: هوش مصنوعی و بهره‌برداری از داده‌ها آینده صنعت آب و برق است؛ باید با اتکا به ظرفیت‌های خود، پیگیری مستمر تحقیق و توسعه را ادامه دهیم و از دنیا عقب نمانیم. علی آبادی درباره مدیریت منابع آب گفت: در شرایط خشکسالی، بازچرخانی آب اهمیت دوچندان یافته و باید جدی گرفته شود. بازچرخانی باید تا حدی جدی گرفته شود که جز عوامل طبیعی مانند تبخیر، مسیر دیگری برای خروج آب از چرخه وجود نداشته باشد. همچنین باید بارگذاری‌های جدید جمعیتی نیز متناسب با منابع آب کشور در نظر گرفته شود و اجازه گسترش بی‌رویه جمعیت در یک محدوده خاص داده نشود.

فیلترشکن‌ها؛ قاتلان خاموش کیفیت اینترنت

یک کارشناس معتقد است: یکی از پیامدهای استفاده از فیلترشکن کاهش سرعت اینترنت است چراکه یک سرور واسط اطلاعات را رد و بدل می‌کند و باعث می‌شود سرعت اینترنت در اغلب مواقع کاهش یابد؛ اما مسئله اصلی زمانی است که تلاش می‌شود این فیلترشکن‌ها به طرق مختلف از کار بیفتند و درنتیجه کیفیت اینترنت دریافتی حتی برای کاربرانی که از فیلترشکن استفاده نمی‌کنند هم پایین بیاید.

حامد بیدی، کارشناس حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات، در گفت‌وگو با ایسنا، درباره آسیب فیلترشکن‌ها اظهار کرد: فیلترینگ در سطح امنیت کاربران از جنبه‌های مختلفی قابل بررسی است که یکی از اصلی‌ترین آنها استفاده از فیلترشکن‌های رایگان است.

وی افزود: فیلترشکن‌های رایگان اغلب اپلیکیشن‌هایی هستند که ممکن است دسترسی‌های زیادی از گوشی کاربر بگیرد و درنهایت اطلاعاتی را از گوشی کاربر با اهداف تجاری یا شبیه جاسوس افزارها گرفته و از اطلاعات شخصی استفاده کنند. بیدی ادامه داد: فیلترشکن‌های بسیاری هم در دسته فیلترشکن‌های رایگان قرار می‌گیرند، به گونه‌ای که از داده‌های کاربر مانند ترافیک ورودی و خروجی اینترنت در گوشی کاربر با اهداف گفته شده استفاده می‌کنند.

او ادامه داد: ازسوی دیگر بسیاری از باج افزار یا جاسوس‌افزارها در قالب فیلترشکن از طریق فروشگاه‌های نرم افزار غیررسمی برای دانلود گذاشته می‌شوند. در واقع در برخی شرایط این فیلترشکن‌ها از طریق یک فایل در شبکه‌های اجتماعی برای کاربران ارسال و دانلود و از آن برای حمله به منابع امنیتی علیه سرورها یا کاربران دیگر استفاده می‌شود.

این کارشناس حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات با بیان اینکه ممکن است فیلترشکن‌ها به ابزاری برای حملات DDOS تبدیل شوند، گفت: حملات DDOS یکی از انواع حمله‌های هکری برای پایین آوردن و از کار انداختن سرور وب سایت است.

او ادامه داد: موارد گفته شده آسیب‌هایی است که از طریق فیلترشکن‌های رایگان ایجاد می‌شود. فیلترشکن‌های پولی نیز می‌توانند بسیاری از آسیب‌های گفته شده را داشته باشند. به طور مثال رفتار کاربر ایرانی توسط یک سرور یا شخص ثالث قابل رصد است و اینکه از چه سکوهایی استفاده می‌کنند، همه قابل سوءاستفاده است و می‌تواند امنیت شخصی کاربران را در معرض خطر قرار دهند. همه این موارد خطراتی است که برای خود کاربر جدا از مشکلات انبوه امنیتی برای شبکه و ساختار آن به وجود می‌آید.

وی با اشاره به اینکه یکی از پیامدهای استفاده از فیلترشکن کاهش سرعت اینترنت است، گفت: این موضوع در چند حالت ممکن است اتفاق بیفتد. به هر حال چون یک سرور واسط اطلاعات را رد و بدل می‌کند، به صورت طبیعی باعث می‌شود که سرعت اینترنت در اغلب مواقع کاهش یابد. اما مسئله اصلی زمانی است که تلاش می‌شود به طرق مختلف فیلترشکن‌ها از کار بیفتند که این باعث می‌شود کیفیت اینترنت دریافتی حتی برای کاربرانی هم که از فیلترشکن استفاده نمی‌کنند پایین بیاید.

بیدی در باره موانع موجود برای رفع فیلترینگ گفت: آنچه که مشخص است این بوده که موضوع اقتصادی در اولویت لایه‌های سیاستگذاری قرار ندارد و سیاست‌های اتخاذ شده که به خودتحریمی اقتصاد دیجیتال منجر شده است، شرایط را در این حوزه نامناسب‌تر کرده است.

تولید خودروهای کم‌مصرف و باکیفیت، مطالبه مردم و دولت

نارضایتی مصرف‌کنندگان از کیفیت خودروهای داخلی و مصرف بالای سوخت، همزمان با تأکید رئیس‌جمهور بر ارتقای فناوری، بار دیگر ضرورت اصلاح سیاست‌های صنعت خودرو را برجسته کرده است که کارشناسان راه‌حل را در حمایت دولت و تعامل با صنعت خودروسازی جهان می‌دانند.

به گزارش ایرنا، مسیر تازه صنعت خودرو با اخطار رئیس‌جمهور به خودروسازان برای کیفی‌سازی و بهینه سازی در مصرف سوخت کلید خورده است تا خودروسازان با تأکید بر فناوری‌های جدید و عبور از چالش‌ها بتوانند، رضایت مصرف کنندگان را جلب کنند.

موضوع کیفیت تولید خودروهای داخلی و با مصرف سوخت پایین نه تنها مطالبه مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور است که در ۲۵ آبان ماه در جلسه هیات دولت خطاب به وزیر صمت نسبت به کیفی سازی خودروها اخطار داد بلکه از مهمترین دغدغه‌های مصرف کنندگان نیز به شمار می‌رود. بسیاری از نارضایتی خریداران خودرو از کیفیت پایین خودروها و عدم توجه به فناوری‌های روز دنیاست از این رو گرایش بخشی از مصرف کنندگان به سمت خودروهای وارداتی به خاطر کیفیت آنها است.

تأکید بر ورود خودروسازان به فناوری‌ها و انتقال فناوری‌های روز دنیا یکی از موضوعات مهمی است که هر چند خودروسازان داخلی شروع کرده‌اند ولی هنوز تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله زیادی دارند. صنعت خودرو از سال ۱۳۹۷ با تحریم‌های بین‌المللی روبرو شد گرچه این تحریم‌ها باعث شد خودروسازان با محدودیت‌های ارتباطی و تعاملی با جهان صنعت روبرو شوند ولی ازسوی دیگر تلنگری برای ورود آنان به سمت طرح‌های توسعه‌ای شد.

تحریم‌های بین‌المللی سرعت رشد صنعت خودرو را در داخل کشور کاهش داد و ازسوی دیگر نیز خودروسازان با مشکلات مختلفی از جمله تجهیزات قدیمی، زیان انباشته، قیمتگذاری دستوری و مسائل ارزی روبرو هستند که ریشه در چند دهه دارد.

بخشی از خطوط مربوط به تولید نسل جدید خودروهای هیبریدی و سی ان جی توسط شرکت‌های بزرگ خودروساز در داخل کشور راه‌اندازی شده‌اند که آثار آن کاهش مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری و دستیابی به خودکفایی است اما این برنامه‌ها کافی نیست و نیاز به سیاست‌های توسعه‌ای و تشویقی دارد.

در ادامه فرصت یک ساله رئیس‌جمهور به خودروسازان، مدیران عامل شرکت‌های ایران خودرو و سایپا ضمن استقبال از تولید خودروهایی با کاهش آلایندگی، بهینه‌سازی مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری و ارتقای توان رقابت‌پذیری، اقدام به ارائه طرح‌های توسعه‌ای کردند. در خصوص الزام خودروسازان به تولید خودروهای با کیفیت و کم مصرف و مسیر پیش روی صنعت خودرو با «سعید مدنی و مجتبی نظری» از کارشناسان صنعت خودرو به بحث و گفت‌وگو نشستیم.

سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به چالش‌های خودروسازان گفت: درحال حاضر، بخش عمده‌ای از شرکت‌های خودروسازی - مانند سایپا که هنوز خصوصی نشده - توسط دولت اداره می‌شوند و دولت مدیریت، قیمتگذاری، روش‌های فروش و سیاست‌های مربوط به این صنعت را تعیین می‌کند. وی ادامه داد: در کمتر از یکسال گذشته مدیریت یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی به بخش خصوصی واگذار شده است و این روند باید در سایر خودروسازان نیز اعمال شود تا بتوانند برنامه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای را ارائه کنند.

این کارشناس صنعت خودرو، تأکید کرد: خودروسازان، به ویژه در حوزه فناوری، توانایی مالی و فنی لازم برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بزرگ مانند توسعه موتورهای جدید یا گیربکس‌های اتوماتیک را ندارند، چرا که بودجه و توان مالی کافی ندارند و بیشتر تمرکز آنها بر پرداخت حقوق و هزینه‌های جاری است. وی خواستار توجه و حمایت دولت از برنامه‌های توسعه‌ای خودروسازان شد تا با اصلاح فضای کسب‌وکار و فراهم کردن زیرساخت‌های لازم، صنعت خودروسازی بتواند مسیر توسعه را طی کند.

مدنی به محدودیت‌های ناشی از مسائل سیاسی و تحریم‌ها اشاره کرد و گفت: یکی از پیش نیازهای طرح‌های توسعه‌ای و انتقال دانش و فناوری در صنعت خودروسازی نیاز به تعامل با سایر شرکا و خودروسازان بزرگ جهان است. وی گفت: شرایط تحریمی باعث شده است خودروسازان نتوانند ارتباط کامل و آزاد با بازارهای جهانی برقرار کنند و هزینه‌های سنگینی بابت این محدودیت‌ها بپردازند. این وضعیت، فضای کسب‌وکار و اقتصاد کشور را دچار نوسان‌های مکرر می‌کند و برنامه‌ریزی بلندمدت را دشوار می‌سازد.

لزوم تقویت روابط صنعتی و تجاری با کشورهای همسایه

این کارشناس صنعت خودرو گفت: ریشه مشکلات صنعت خودروسازی برای ورود به تولید خودروهای پیشرفته و به روز، در نبود ارتباطات اقتصادی و فنی مناسب با جهان است که منجر به عقب‌ماندگی در فناوری‌ها و حلقه‌های مفقوده‌ای مانند موتور و گیربکس می‌شود.

مدنی با اشاره به ورود شرکت‌های خودروساز به عرصه خودروهای پیشرفته و با کیفیت گفت: در آینده صنعت خودرو، استفاده از گیربکس‌های دستی کاهش یافته و جای خود را به گیربکس‌های اتوماتیک خواهد داد. پروژه‌های مربوط به توسعه گیربکس‌های اتوماتیک در دوره‌های قبل آغاز شده بود، اما به دلیل تغییر مدیران و بی‌توجهی، فراموش شده است ضمن اینکه سرمایه‌گذاری در این حوزه نیازمند هزینه‌های سنگین است، اما خودروسازان به دلیل بدهی‌های انباشته و زیان‌های هنگفت، توانایی سرمایه‌گذاری ندارند.

وی گفت: دولت باید در این زمینه وارد عمل شده و از طریق مشارکت‌های خارجی و سرمایه‌گذاری‌های بزرگ، صنعت را نوسازی کند، اما محدودیت‌های ارزی و نبود سرمایه‌گذار خارجی این امر را دشوار ساخته است و ادامه این روند تعامل، اجازه رقابت را از تولیدکنندگان می‌گیرد.

این کارشناس صنعت خودرو بر نقش روابط سیاسی و دیپلماتیک در توسعه صنعت خودرو تأکید کرد و گفت: پس از برجام، انتظار می‌رفت که سرمایه‌گذاری خارجی و همکاری‌های فنی افزایش یابد، اما به دلیل تنش‌های سیاسی، این فرصت‌ها از دست رفتند. در نتیجه، صنعت خودرو کشور بیشتر وابسته به چین شده است و دیگر ارتباطات قوی با شرکت‌های جهانی مانند رنو، پژو، نیسان و دیگران از بین رفته است.

وی گفت: محدودسازی صنعت خودرو به چندین کشور و این وابستگی، آینده صنعت را به سمت مونتاژ و کارگاه‌سازی سوق می‌دهد، نه توسعه فناوری و تولید محصولات با کیفیت و رقابتی. مدنی یکی دیگر از چالش‌های صنعت خودرو را تغییر مداوم مدیران عامل و سرپرستان در شرکت‌های خودروسازی دولتی دانست و گفت: این امر ناشی از سیاست‌های دولت و تغییرات مدیریتی مکرر است که برنامه‌ریزی بلندمدت را مختل کرده است؛ از این رو نبود برنامه‌ریزی منسجم و نبود سازمان برنامه و بودجه فعال، روند پیشرفت فناوری و توسعه فناوری‌های جدید مانند موتورهای مدرن را کند و غیرقابل پیش‌بینی کرده است.

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه مشکلات صنعت خودرو در ایران ریشه در سیاستگذاری‌های ناپایدار، نبود ارتباطات جهانی، مدیریت ناکارآمد و نبود سرمایه‌گذاری‌های لازم دارد گفت: برای بهبود وضعیت، نیازمند اصلاحات ساختاری، افزایش سرمایه‌گذاری، برقراری روابط بین‌المللی و برنامه‌ریزی بلندمدت است تا صنعت خودروسازی بتواند در مسیر توسعه و رقابت جهانی قرار گیرد.

وی تأکید کرد: اصلاحات ساختاری در صنعت خودروسازی ایران ضروری است باید ابتدا زیرساخت‌ها و فضای کسب‌وکار مناسب برای بنگاه‌های اقتصادی فراهم شود تا بتوان انتظار توسعه و بهبود این صنعت را داشت. به گفته وی، بدون این اصلاحات، صنعت خودرو در ایران نمی‌تواند رقابت‌پذیر و توسعه‌یافته شود، تنها با ایجاد بستر مناسب و برنامه‌ریزی منسجم، امکان رشد و پیشرفت در این صنعت فراهم خواهد شد.

کیفیت بنزین در میزان سوخت خودروها اثر گذار است

مجتبی نظری، کارشناس صنعت خودرو نیز با اشاره به اینکه بیشتر خودروهای تولیدی با موتور بنزینی است، گفت: مشکل اصلی این است که بنزین عرضه‌شده در داخل کشور استانداردهای لازم را ندارد و کیفیت آن پایین است، بنابراین خودروهای بنزینی نمی‌توانند به خوبی کار کنند و آلایندگی افزایش می‌یابد. وی افزود: در چند سال اخیر، بنزین یورو ۴ و بنزین سوپر در بازار عرضه نمی‌شود، که این موضوع تأثیر منفی بر عملکرد موتور و مصرف سوخت خودروها دارد.

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: مصرف‌کنندگان باید از بنزین با کیفیت بالا استفاده کنند تا مصرف سوخت پایین‌تر و کارایی بهتر داشته باشند، اما درحال حاضر این امکان وجود ندارد. سیستم توزیع بنزین نیز دچار مشکل است و این مسائل نیازمند اصلاحات و استانداردسازی است.

وی با اشاره به اینکه دولت نقش زیادی در توسعه و ارتقای صنعت خودرو دارد گفت: نمونه‌هایی مانند توقف تولید خودروهای مدرن و پیشرفته مانند زانتیا به دلیل موانع و محدودیت‌های داخلی و تحریم‌های خارجی است که اجازه نمی‌دهد فناوری‌های جدید وارد بازار شوند.

نظری گفت: مسائل مختلفی باعث شده است تا شرکت‌ها نتوانند فناوری‌های روز را پیاده‌سازی کنند و توسعه دهند ضمن اینکه مدیریت و تصمیم‌گیری‌های نادرست در بخش‌های مدیریتی و اداری، همراه با دخالت افراد غیرمتخصص و وابسته، مشکلات زیادی برای صنعت ایجاد کرده است. این کارشناس صنعت خودرو گفت: مراکز تحقیقاتی نیز تحت تأثیر سیاست‌های سیاسی قرار گرفته و خروجی‌های مطلوب نداشته‌اند، زیرا افراد سیاسی و وابسته در سمت‌های کلیدی قرار گرفته‌اند.

وی با بیان اینکه قیمتگذاری دستوری خودرو، باعث دلال‌بازی و سودجویی شده است، گفت: منافع دلال‌ها بر منافع مصرف‌کننده و تولیدکننده ترجیح داده می‌شود. این سیاست‌ها، علاوه بر کاهش رقابت و شفافیت، به کاهش سودآوری و زیان‌های سنگین در صنعت خودرو منجر شده است. در نتیجه، صنعت خودرو در وضعیت بحرانی قرار دارد و نیازمند اصلاحات اساسی است.

نظری با اشاره به اینکه تولید خودروهای هیبریدی و برقی درحال اجرا است گفت: اکنون یکی از شرکت‌های بزرگ خودروساز، قصد دارد تا پایان سال، خودروهای هیبریدی با مصرف حدود ۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر را عرضه کند و طی یک سال آینده، فناوری‌های جدید و به‌روزرسانی‌های بیشتری ارائه دهد. وی گفت: زیرساخت‌های لازم برای خودروهای برقی در کشور هنوز فراهم نشده است، زیرا نیازمند تامین برق پایدار و توسعه شبکه برقی است که درحال حاضر این امکانات وجود ندارد.

این کارشناس صنعت خودرو گفت: اصلاحات در سیاست‌های دولتی، کاهش دخالت‌های غیرتخصصی، اصلاح نظام قیمتگذاری، توسعه زیرساخت‌های برقی و حمایت از فناوری‌های نوین، از جمله راهکارهای ضروری برای بهبود وضعیت صنعت خودروسازی در ایران است. این اقدامات باید با تمرکز بر تخصص‌گرایی و کاهش نفوذ افراد وابسته و سیاسی انجام شود تا صنعت خودرو بتواند به سمت توسعه و رقابت‌پذیری حرکت کند.

وی با بیان اینکه اینکه صنعت خودروسازی به عنوان صنعت مادر است گفت: این صنعت وابسته به صنایع دیگر مانند پتروشیمی، فولاد و صنایع مرتبط است و تولیدات این صنایع نقش مهمی در زنجیره تولید خودرو دارند. در سطح جهانی، هیچ کشوری ادعا نمی‌کند که تمامی خودروهای خود را به صورت کامل در داخل تولید می‌کند، زیرا مزیت‌ها و امکانات لازم در هر کشور متفاوت است.

تجدید آگهی فراخوان عمومی (ارزیابی کیفی) نوبت اول

شرکت آب منطقه ای بوشهر

شرکت سهامی آب منطقه ای بوشهر در نظر دارد به منظور اجرای پروژه ذیل که بر اساس فهرست بهای پایه آبیاری و زهکشی سال ۱۴۰۴ برآورد گردیده، مطابق مشخصات زیر نسبت به انتخاب پیمانکار ذیصلاح اقدام نماید، لذا از کلیه پیمانکاران واجد صلاحیت که دارای سابقه کاری مرتبط هستند دعوت می شود از تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۵ تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۶ ساعت ۱۵ برای خرید اسناد ارزیابی کیفی به سامانه ستاد به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.

ردیف	شماره فراخوان	موضوع مناقصه	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	محل اجرا	مدت اجرا	رشته و حداقل پایه	دستگاه نظارت	محل تامین اعتبار
۱	۲۰۰۴۰۰۱۴۳۱۰۰۰۰۲۸	نگهداری و تعمیرات (لایروبی) زهکش‌های شبکه دالکی	۹۶/ ۱۳۷/ ۰۸۱/ ۰۱۷	استان بوشهر، شهرستان دشتستان	۳ ماه	۱ -نگهداری و تعمیرات	معاونت حفاظت و بهره برداری شرکت آب منطقه ای بوشهر	استانی

۱ - قیمت خرید اسناد ارزیابی مبلغ ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ریال می باشد که می بایست به حساب شماره IR ۶۳۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۰۳۴۰۳۰۱۸۸۱۸ به نام تمرکز وجوه درآمد شرکت آب منطقه ای بوشهر نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و شناسه حساب ۳۱۵۱۰۳۴۷۳۲۹۵۰۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ واریز و و فیش واریزی را به شرکت آب منطقه‌ای بوشهر، دفتر قراردادها تحویل دهند. ۲- آخرین مهلت بارگذاری مدارک به صورت الکترونیکی در سامانه ستاد تا ساعت ۹صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۲ می باشد. ۳ - پاکت‌ها در ساعت ۱۰روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۲ گشوده خواهد شد حضور یک نفر نماینده از طرف پیشنهاد دهندگان در جلسه افتتاح پیشنهاد آزاد است. ۴- هزینه درج آگهی در دو نوبت به عهده برنده مناقصه می باشد. ۵- به پیشنهادات فاقد امضاء مشروط و مخدوش، مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد. ۶- کلیه اسناد استعلام ارزیابی و مدارک ارائه شده باید به مهر (الکترونیکی) و امضا صاحبان امضای مجاز تعهدآور برسد. ۷- ارائه کد شناسایی ملی الزامی می باشد. ۸- حضور یک نفر به عنوان نماینده هر شرکت در جلسه بازگشایی پاکات بلامانع می باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول : ۱۴۰۴/۰۹/۰۵ * تاریخ انتشار نوبت دوم : ۱۴۰۴/۰۵/۰۶**

شرکت سهامی آب منطقه ای بوشهر

آغاز عرضه ارز صادرات زنجیره فلزی در تالار دوم مرکز مبادله از این هفته

به گفته رئیس هیات عامل ایمیدرو، با توافق وزارت صنعت، معدن و تجارت با بانک مرکزی، عرضه ارز صادراتی زنجیره فلزی کشور در تالار دوم، این هفته عملیاتی می‌شود.

طبق اعلام سازمان توسعه و نوآوری معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)، محمدمسعود سمیعی نژاد اعلام کرد: با توجه به جلسات متعدد برگزار شده با همکاران بانک مرکزی و در راستای افزایش رقابت پذیری زنجیره فلزی کشور تفاهمی صورت گرفت که بخشی از ارز حاصل از صادرات زنجیره فلزی به تالار دوم بانک مرکزی منتقل شود. به گفته معاون وزیر صمت، این اقدام با هدف افزایش رونق فروش و صادرات، زنجیره، افزایش شفافیت در صادرات، بازگشت ارز و بهبود وضعیت کسب و کار زنجیره فلزی کشور، این تفاهم صورت گرفت. سمیعی نژاد تصریح کرد: به سبب آنکه وزارت صمت به دنبال ایجاد ارزش افزوده در داخل کشور و افزایش جذابیت صادرات در انتهای زنجیره است، درصد انتقال ارز به تالار دوم با توجه به ارزش افزوده ایجادی، افزایش می‌یابد به طوری که محصولات با ارزش افزوده بالاتر، دارای مشوق‌های بیشتر به منظور صادرات هستند.

توضیحات سخنگوی سازمان امور مالیاتی کشور درباره اخذ مالیات از تراکنش کارتخوان ها

سخنگوی سازمان امور مالیاتی گفت: اخذ هرگونه مالیات از کارتخوان‌ها را تکذیب می‌کنم و تنها قرار است حدود ۱۰۰ رستوران لوکس، مالیات بر ارزش افزوده را به صورت همزمان با انجام تراکنش پرداخت کنند.

مهدی موحدی درخصوص شایعه دریافت مالیات در فرایند خرید با کارتخوان‌ها گفت: در روزهای اخیر شاهد طرح شایعاتی در فضای مجازی هستیم مبنی بر اینکه قرار است از خرید با کارتخوان‌ها مالیات گرفته شود. این شایعه را به شدت تکذیب می‌کنیم و اساساً طرح هیچگونه مالیات جدیدی در این‌باره وجود ندارد. وی افزود: موضوع اصلی قضیه به بعد از صدور اطلاعیه جدید سازمان امور مالیاتی مربوط می‌شود. بعضاً سازمان امور مالیاتی مورد سؤال قرار می‌گیرد که برخی از فعالان اقتصادی مشمول مالیات بر ارزش افزوده این مالیات را از خریداران خود دریافت و آن را به سازمان امور مالیاتی پرداخت می‌کنند.

موحدی تصریح کرد: برای رفع مشکلات این چنینی قرار بر این شد که از اول دی ماه یعنی از ابتدای دوره مالیاتی زمستان سال ۱۴۰۴ طبق مفاد آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده ۱۷ این قانون برخی از فعالین اقتصادی مربوط به ارائه غذا و خوراک که عمدتا شامل رستوران‌های لوکس می‌شوند و مشمول قانون مالیات بر ارزش افزوده هستند همزمان با صدور صورتحساب الکترونیکی مالیات و عوارض ارزش افزوده خود ران به نرخ ۸ درصد به صورت علی الحساب پرداخت کنند.

سخنگوی سازمان امور مالیاتی تأکید کرد: به عبارت دیگر همان مالیاتی که قرار بود بعد از سه ماه پرداخت کنند طبق این آیین نامه همزمان با فروش و صدور صورت حساب برای خریدار، پرداخت خواهند کرد. موحدی گفت: پیش از این هم مالیات و عوارض ارزش افزوده دفاتر اسناد رسمی و سکوهای نمایش خانگی به همین منوال پرداخت می‌شد و درحال حاضر حدود ۱۰۰ رستوران شامل رستوران‌های لوکس و پردرآمد مشمول پرداخت این چنینی مالیات و عوارض ارزش افزوده شدند.

آغاز پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده در جنگ ۱۲روزه

عملیات ارزیابی و پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده در جریان جنگ ۱۲روزه اخیر در کشور آغاز شد. براساس اعلام شرکت سهامی بیمه ایران، از شنبه هفته گذشته فرآیند ارسال پیامک به مالکان خودروهای خسارت‌دیده آغاز و مدارک مورد نیاز برای تشکیل پرونده اعلام شده است. در تهران برای تسریع در روند رسیدگی، هشت شعبه منتخب مسئول پذیرش و تکمیل پرونده‌ها شده‌اند و طبق برنامه زمانبندی، پرداخت خسارت‌ها به‌تدریج درحال انجام است. به گفته علی جباری، مدیرعامل بیمه ایران، تاکنون بیش از ۴ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو در سراسر کشور مورد ارزیابی خسارت قرار گرفته‌اند و مجموع خودروهای اعلام شده ۵ هزار و ۴۵۰ دستگاه است. عمده این خودروها متعلق به اشخاص حقیقی هستند و رسیدگی تا تسویه کامل پرونده‌ها ادامه خواهد داشت. جباری میزان خسارات ارزیابی‌شده را حدود ۵ هزار میلیارد ریال و خسارات برآوردی پرونده‌های باقیمانده را ۳.۵ هزار میلیارد ریال اعلام کرد و افزود: برآورد اولیه نشان می‌دهد مجموع پرداخت‌ها ممکن است تا حدود ۱۱هزار میلیارد ریال افزایش یابد. برای رسیدگی میدانی بیش از ۱۴۰ کارشناس خسارت در استان‌های مختلف کشور به‌کار گرفته شده‌اند. استان‌های تهران، کرمانشاه، البرز، آذربایجان شرقی، اصفهان و گیلان بیشترین تعداد خودروهای آسیب‌دیده را دارند. در کنار تهران، فرآیند پذیرش و تسویه خسارت در ۱۷ استان دیگر نیز درحال انجام است. طبق اعلام رسمی، پرداخت خسارت‌ها تنها شامل خودروهای اشخاص حقیقی خواهد بود.

تحویل مازوت کمسئولفور به نیروگاه‌های مازوت سوز

معاون راهبری تولید شرکت برق حرارتی گفت: وزارت نفت طی چند روز اخیر مازوت کم سولفور را برای نیروگاه‌ها تأمین کرد و استمرار این موضوع و توسعه تحویل سوخت مازوت کم سولفور به نیروگاه‌های مازوت سوز کشور، مشکل و نگرانی آلودگی هوا را حل خواهد کرد. ناصر اسکندری در گفت‌وگو با خبرگزاری صدا و سیما، گفت: در تأمین سوخت نیروگاهی باوجود اینکه هماهنگی‌های خوبی میان وزارت نیرو و وزارت نفت داشته‌ایم، نیازمند هماهنگی‌های بیشتر برای ادامه فصل سرد هستیم تا با کمک هموطنان امسال را پشت سر بگذاریم. وی ادامه داد: نیروگاه‌های کشور عمدتا براساس مصرف گاز طراحی شده‌اند و تمامی سوخت اصلی نیروگاه‌ها گاز است که بالای ۹۰ درصد سوخت نیروگاهی کشور را همه ساله از این‌محل تأمین می‌کنیم، اما زمانی که نیروگاه‌ها با محدودیت سوخت مواجه می‌شوند الزما طبق قانون باید سوخت دوم را استفاده کنند. درحال حاضر از تمامی نیروگاه‌های کشور فقط ۱۴ نیروگاه از سوخت دوم (مازوت) استفاده می‌کنند و سوخت مابقی نیروگاه‌ها گازوئیل است که به محض مواجه با محدودیت گاز از سوخت دوم استفاده می‌کنند. اسکندری گفت: در نیروگاه‌های مازوت سوز کشور هم سعی براین است که در شرایط اضطرار از سوخت مازوت استفاده کنند امسال هم علاوه بر اینکه هنوز سرمای شدیدی در کشور ساکن نشده محدودیتی در سوخت گاز برای مصارف نیروگاهی داشتیم و طبعا نیروگاه‌ها در فاصله چند روز گذشته از سوخت مایع استفاده کرده‌اند. معاون راهبری تولید برق حرارتی افزود: جای تشکر دارد که همکاران ما در وزارت نفت تلاش کردند که مازوت کم سولفور را در چند روز گذشته برای نیروگاه‌ها تأمین کنند و استمرار این موضوع و توسعه تحویل سوخت مازوت کم سولفور به نیروگاه حتی مازوت سوز کشور مشکل و نگرانی آلودگی محیط را حل خواهد کرد. اسکندری افزود: ظرفیت لازم برای تأمین برق کشور را داریم و نیروگاه‌های کشور در صورتی که گاز مورد نیاز خود را تأمین کنند بدون هیچ محدودیتی برق کشور را تأمین خواهند کرد.