



afarinesh_ostan@yahoo.com

دوشنبه ۲۸ مهر ۱۴۰۴ ♦ شماره ۷۸۲۶ ♦ سال بیست و ششم

www.Afarineshdaily.ir



خبر

میز خبر

همکاری های محیط زیستی دو کشور ایران و ترکیه در مسیر جدیدی قرار می گیرد



در جریان دیدار وزیر محیط زیست شهرسازی و تغییر اقلیم ترکیه با رئیس سازمان محیط زیست ایران، هر دو طرف بر گسترش همکاری های دوجانبه در حوزه های محیط زیست، از جمله مدیریت پسماند تاکید کردند.

به گزارش مهر، در جریان دیدار رسمی مراد کوروم، وزیر محیط زیست، شهرسازی و تغییر اقلیم ترکیه با شینا انصاری رئیس سازمان حفاظت محیط زیست ایران، دو طرف بر گسترش همکاری های دوجانبه در حوزه های محیط زیست، از جمله مدیریت پسماند، کاهش کربن و تجارت سبز تاکید کردند. مراد کوروم در این دیدار با اشاره به اشتراکات تاریخی و فرهنگی میان دو کشور گفت: ایران و ترکیه دارای پیوندهای عمیق فرهنگی و تاریخی هستند و حفظ این دوستی برای ما ارزشمند است. در شرایطی که منطقه با چالش های متعددی مواجه است، دو کشور می توانند نماینده صلح و دوستی باشند.

وزیر ترکیه ضمن محکومیت حملات رژیم صهیونیستی به غزه بر ادامه حمایت کشورش از مردم فلسطین تاکید کرد و گفت: ما صدای عدالت را بلند می کنیم و فعالیت های خود را برای خوشحالی کودکان غزه ادامه خواهیم داد.

در بخش دیگری از این دیدار، کوروم از آمادگی ترکیه برای همکاری با ایران در زمینه مدیریت پسماند، تجارت سبز و تبادل تجربیات در حوزه تغییر اقلیم خبر داد و افزود: ما بسیاری علاقه مندیم که در موضوعات محیط زیستی با ایران همکاری کنیم.

شینا انصاری نیز از قدرانی از دعوت و میزبانی طرف ترکیه ای برای راهبری اجلاس محیط زیستی پسماند، راهبرتی مهمی برای همکاری های منطقه ای در حوزه محیط زیست تاکید کرد و گفت: ایران و ترکیه با ۵۶۰ کیلومتر مرز مشترک، ظرفیت بالایی برای همکاری های محیط زیستی در حوزه های مختلف از جمله گردوغبار، حفاظت از تنوع زیستی و کاهش کربن دارند. انصاری در این دیدار همچنین از مواضع قاطع دولت ترکیه در حمایت از مردم ایران در جنگ ۱۲ روزه تحمیلی قدرانی کرد.

در پایان این دیدار، مراد کوروم از اعزام هیاتی برای آغاز همکاری های جدید محیط زیستی میان دو کشور خبر داد و شینا انصاری نیز پیشنهاد تشکیل کمیته کاری مشترک برای تقویت همکاری ها را مطرح کرد.



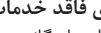
تأمین ارز برای واردات قطعات یدکی موتورسیکلت

یک مقام مسئول گفت: وزارت صمت برای رفع کمبود قطعات یدکی موتورسیکلت، تأمین ارز و برنامه بلندمدت خدمات پس از فروش را در دستور کار دارد.

به گزارش مهر، حمید محله ای در مصاحبه با رادیو اقتصاد اظهار کرد: ستون اصلی خدمات پس از فروش در تمامی حوزه ها، تأمین قطعات یدکی است و این موضوع در صنعت موتورسیکلت اهمیت ویژه ای دارد. وی با اشاره به مشکلات فعلی بازار افزود: متأسفانه در حال حاضر بازار با کمبود قطعات یدکی موتورسیکلت مواجه است و همین موضوع بر کیفیت خدمات پس از فروش تأثیر منفی گذاشته است.

محله ای با بیان اینکه واردکنندگان و تولیدکنندگان موتورسیکلت طبق قانون موظف به تأمین قطعات یدکی هستند، گفت: خوشبختانه وزارت صنعت، معدن و تجارت برای حل این مشکل اقداماتی را آغاز کرده و تأمین ارز برای واردات قطعات یدکی در دستور کار قرار گرفته است.

به گفته وی، آثار این تصمیم تا حدود یک ماه آینده در بازار مشاهده خواهد شد. محله ای افزود: وزارت صمت برای بهبود وضعیت خدمات پس از فروش در این بخش، برنامه های میان مدت و بلندمدت را طراحی و در حال پیگیری دارد.



محرومیت شرکت های فاقد خدمات مناسب از واردات

سرپرست دفتر آمار و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: طبق ارزیابی های انجام شده، بیش از ۴۵ شرکت تولیدکننده و مونتاژکننده موتورسیکلت موفق به کسب حداقل امتیازات لازم در بخش خدمات پس از فروش نشده اند.

وی ادامه داد: برای این شرکت ها مهلت سه ماهه ای در نظر گرفته شده که رو به پایان است و در صورت عدم دستیابی به امتیازات تعیین شده، قطعاً از واردات آنها جلوگیری خواهد شد.

محله ای تأکید کرد: تولید کالا باید همراه با تعهد در ارائه خدمات پس از فروش باشد و نمی توان تنها به فروش محصولات اکتفا کرد. برنامه های وزارت صمت در این زمینه کوتاه مدت و مقطعی نیست بلکه با رویکردی بلندمدت دنبال می شود.

وی همچنین یادآور شد: براساس برنامه های جدید، مقرر شده است درصدی از واردات به ورود قطعات یدکی به کشور اختصاص یابد، نه اینکه صرفاً مجموعه کامل قطعات وارد و به موتورسیکلت تبدیل شود.



رئیس پلیس راهور تهران بزرگ:

شناسایی ۱۶۲۰ خودروی فرسوده و رهاشده

در پایتخت در کمتر از یک هفته

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از شناسایی ۱۶۲۰ خودروی فرسوده و رهاشده در پایتخت در کمتر از یک هفته خبر داد.

به گزارش ایسنا، سردار سید ابوالفضل موسوی پور در این باره گفت: در راستای پاسخ به مطالبات مردمی و زیباسازی چهره پایتخت پلیس راهور تهران بزرگ از ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ طرح جمع آوری خودروهای فرسوده و رهاشده را آغاز کرد و تا ۲۵ مهرماه، ۱۶۲۰ دستگاه خودروی رهاشده در سطح شهر تهران شناسایی شده اند.

وی افزود: طرح جمع آوری خودروهای فرسوده و رهاشده در سطح شهر تهران، با هماهنگی مقام قضایی و مشارکت فعال شهروندان، از تاریخ ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ توسط پلیس راهور تهران بزرگ آغاز شد.

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: مدت اجرای این طرح تا ۲۵ مهرماه، تعداد ۱۶۲۰ دستگاه خودروی رهاشده در معابر شهری شناسایی شده اند. پلیس راهور در این مدت با ۱۰۵۹ شهروند تماس برقرار کرده و خواستار جابجایی وسیله نقلیه توسط مالکین خودرو ها از سطح شهر شده است. وی افزود: خودروهایی که پس از اطلاع رسانی، مالکین نسبت به جابجایی آن ها اقدام نکنند، توسط پلیس راهور به پارکینگ منتقل خواهند شد.

اقتصادی

تنش آبی در ۱۰۴ شهر ایران



تعداد شهرهای دارای تنش آبی با شروع پاییز افزایش یافته و از ۵۲ شهر در شروع مردادماه به ۱۰۴ شهر در پایان مهرماه رسیده؛ تعداد پروژه های رفع تنش آبی کشور نیز از ۱۹۲ پروژه با رشد حدودا ۴ برابری به ۷۲۱ پروژه رسیده است.

به گزارش تسنیم، برای نخستین بار در نیم قرن اخیر، خشکسالی فراگیر و متدوامی ۶ ساله را در بیش از ۸۰ درصد پهنه کشور شاهد هستیم و سال آبی گذشته یکی از خشک ترین سال های آبی تاریخ کشور بوده است.

در چنین شرایطی تعداد شهرهای دارای تنش آبی با شروع پاییز افزایش یافته و از ۵۲ شهر در شروع مردادماه به ۱۰۴ شهر در پایان مهرماه رسیده؛ تعداد پروژه های رفع تنش آبی کشور نیز از ۱۹۲ پروژه با رشد حدودا ۴ برابری به ۷۲۱ پروژه رسیده است.

هاشم امینی، مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور در این خصوص گفت: ایران، پنجمین دوره متوالی خشکسالی را پشت سر گذاشته و بارش ها حدود ۴۰ درصد کاهش یافته است و در این شرایط، تأمین پایدار آب شرب و بهداشت شهروندان به رغم دشواری ها و کمبودها با جدیت در حال انجام است تا نگرانی در این باره وجود نداشته باشد.

رئیس هیئت مدیره شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با بیان این که پایش مستمر منابع و مصارف آب در استان ها از ابتدای سال آبی به صورت منظم انجام می شود، خاطرنشان کرد: هدف از این پایش، شناسایی مناطق در معرض تنش آبی و تعریف

و اجرای پروژه های اضطراری بر اساس نیاز واقعی هر منطقه است تا همپنهان هیچ گونه دغدغه ای بابت دسترسی به آب شرب و بهداشت نداشته باشند.

امینی افزایش تاب آوری شبکه و تحقق عدالت کمی و کیفی در توزیع آب شرب در کشور را یکی از سیاست های اصلی وزارت نیرو عنوان کرد و

وزیر جهاد کشاورزی:

خوداتکایی ۸۶درصدی کشور در تولید شکر

وجود خشکسالی و تغییرات اقلیمی، ۳ میلیارد دلار بهبود یافت و از منفی ۱۱ میلیارد دلار به منفی ۸ میلیارد دلار رسید.

وی با اشاره به صادرات کیوی ایران به کشور هند و صادرات سیب به کشور فیلیپین، اظهار کرد: صادرات محصولات کشاورزی علاوه بر ارزآوری، موجب ایجاد رقابت و بهره گیری از تکنولوژی های روز برای افزایش بهره وری و بازاریابی محصولات کشاورزی می شود.

نوری قزلبچه از تسویه ۲۳۰ همت مطالبات معوق کشاورزان در سال گذشته خبر داد و عنوان کرد: پرونده جای سنوانی که پرونده اش ۲۵ سال ادامه داشت و انبارها را اشغال کرده بود، سال گذشته بسته شد.

وی با بیان این که پرداخت مطالبات گندمکاران در سال جاری به نسبت سال های قبل تر، سریع تر پرداخت شد، در مورد دانه های روغنی گفت: سال گذشته، دانه های روغنی به موقع از کشاورزان خریداری و بهای آن پرداخت شد.

نوری قزلبچه درباره زعفران، اظهار کرد: سال گذشته با اتخاذ سیاست حمایتی هر کشاورزی که ۱۰۰ گرم تا ۵ کیلوگرم زعفران تولید کرده بود توانست محصول خود را بفروشد زیرا تعاون روستایی یک نماد بورسی بود را زعفران ایجاد کرد و قیمت پایه این محصول تعیین شد.



وی تأکید کرد: امسال تقریباً ۳۵۰ هزار تن موز مورد نیاز کشور را در داخل و در زمین های مستعدی که آب آنها به دریای عمان می ریخت، تولید کردیم.

وزیر جهاد کشاورزی با تأکید بر این که همه سیاست ها در این وزارت بر مبنای حمایت از تولید و تولیدکننده است، تصریح کرد: در یک سال گذشته به ندرت می توانید با محصولی مواجه شوید که روی دست کشاورز مانده باشد در حالی که در سال های

پیش تر، همواره با مازاد برخی محصولات کشاورزی روبرو می شدیم.

این مقام عالی وزارت در ادامه با اشاره به افزایش ۳۲ درصدی صادرات بخش کشاورزی در سال گذشته، یادآور شد: تراز تجاری بخش کشاورزی از

بانک مرکزی:

ارز ۲۸۵۰۰ تومان برای کالاهای اساسی

تا پایان سال می ماند

کوچک و شرکت های دانش بنیان، تالار دوم مرکز مبادله ارز را راه اندازی کرده است. در این تالار، صادرکنندگان می توانند ارز خود را به صورت توافقی به واردکنندگان دارای تخصیص ارز عرضه کنند.

وی ادامه داد: علاوه بر این، واردات از محل صادرات خود به صورت صددرصد آزاد است و همه صادرکنندگان می توانند از این مسیر برای تأمین نیازهای وارداتی شان اقدام کنند.

به گفته معاون ارزی بانک مرکزی، هرچند آمار ارزی بانک رفیع تعهدات در حوزه کشاورزی هنوز نهایی نشده، اما انتظار می رود با راه اندازی تالار دوم، سطح رفع تعهدات ارزی در این بخش به طور قابل توجهی افزایش یابد.

گنج پزاده در خصوص اختلاف قیمت میان ارز آزاد و ارز عرضه شده در تالار دوم نیز گفت: آنچه برای ما ملاک است، نرخ تعادلی بازار در تالار یک و تالار دو مرکز مبادله است. بازار آزاد معمولاً تحت تأثیر اخبار فضای روانی نوسان می کند و مبنای تصمیم گیری سیاست گذار نیست.



قول مساعد رئیس جمهور به دنبال تحقق آن هستیم منابع برای این بخش به موقع تأمین شود.

معاون ارزی بانک مرکزی با اشاره به شرایط اخیر اقتصادی پس از جنگ ۱۲ روزه منطقه ای گفت: در این دوره، از بخش کشاورزی را با اولویت اول تخصیص دادیم و با هماهنگی میان بانک مرکزی، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صمت، تلاش کردیم هیچ کمبودی در تأمین کالاهای اساسی ایجاد نشود.

گنج پزاده درباره تسهیل رفع تعهدات ارزی نیز تصریح کرد: بانک مرکزی برای حمایت از تولیدکنندگان

اعلام فراخوان مشمولان اعزامی پایه خدمتی آبان ۱۴۰۴

گوشی تلفن همراه، ساعت هوشمند، مموری کارت و سایر لوازم الکترونیکی خودداری کنند. در زمان و محل های تعیین شده، غیبت محسوب شده و برابر ماده ۵۸ قانون خدمت وظیفه عمومی با آنان رفتار خواهد شد.

براساس گزارش سایت سایت پلیس، در این اطلاعیه آمده است که مشمولان و خانواده های آنان برای کسب اطلاعات بیشتر می توانند از طریق پایگاه اطلاع رسانی سازمان به نشانی www.vazifeh.police.ir و یا کانال سازمان در پیام رسان های داخلی (اُروس) ایستا و روبیکا) به نشانی [@khabaresarbaz](http://khabaresarbaz) از آخرین اخبار مربوطه مطلع شوند.



مشمولان باید در روز اعزام به خدمت، مدارک مندرج در برگ معرفی نامه مشمولان به مراکز آموزش را به همراه خود داشته باشند و از همراه داشتن هرگونه

تا پایان دولت چهاردهم؛

مسیر تهران – اصفهان ۲ ساعته می شود



راه آهن پر سرعت تهران – قم – اصفهان می تواند تهران را کمتر از دو ساعت به اصفهان متصل و در سال اول هشت میلیون مسافر جابه جا کند. بنابر گفته مجری پروژه، حدود ۷۵ درصد از زیرسازی آن انجام شده و آماده عملیات روسازی و ریل گذاری است و اگر به موقع اعتبار شود تا پایان دولت چهاردهم به بهره برداری خواهد رسید.

به گزارش ایسنا، راه آهن سریع السیر تهران – قم – اصفهان یکی از مهم ترین پروژه های حمل و نقل ریلی پرسرعت در ایران به شمار می رود که احداث آن از سال ۱۳۸۹ آغاز شده و از آن زمان تا کنون فراز و نشیب های بسیاری را از سر گذرانده است.

این پروژه ۱۵ ساله به دلیل چالش های بسیار در حوزه تأمین منابع مالی و تغییر قراردادهای برخی سال ها با کندی پیش رفته و حتی متوقف نیز شده است.

پروژه ای که بنابر نظر کارشناسان تکمیل آن، نقش اثرگذاری در تکمیل کریدورهای شمال – جنوب و شرق – غرب دارد و می تواند در مدت زمان کوتاهی مسافران زیادی را میان شهرهای تهران، قم و اصفهان جابه جا کند و همچنین نقش قابل توجهی در کاهش سفرهای جاده ای با خودروی شخصی، کاهش تصادفات، کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا دارد.

در این راستا، علیرضا صلواتی – مجری پروژه قطار سریع السیر تهران – قم – اصفهان – در گفت و گو با ایسنا، با بیان اینکه قطار سریع السیر تهران – قم – اصفهان یکی از بزرگترین پروژه های عمرانی کشور است که به لحاظ ابعاد، تکنولوژی و دانش فنی مشابه آن در کشور وجود ندارد، گفت: این پروژه راهی برای ورود تکنولوژی مدرن و دانش فنی بروز به حوزه ریلی کشور و همچنین ورود به عرصه قطارهای پرسرعت است که باید در یکی – دو دهه اخیر در کشور اتفاق می افتاد.

وی افزود: در محور قم – اصفهان مسیر بهینه دو خطی وجود نداشت، اما با اقدامات انجام شده در سال های گذشته حدود ۷۵ درصد از زیرسازی مسیر ۲۴۵ کیلومتری قم – اصفهان تکمیل شده است و بیش از ۵۰ درصد ابنیه بتنی احداث و ۸۵ درصد معارضات نیز برطرف شده است.

مجرى پروژه قطار سریع السیر تهران – قم – اصفهان تصریح کرد: مابقی مسیر نیز پیشرفت فیزیکی صفر تا ۸۰ درصدی دارد و در مجموع حدود ۷۵ درصد از کل زیرسازی محور که حجم عملیات سنگینی نیز داشته است، انجام شده و آماده عملیات روسازی و ریل گذاری است.

وی در ادامه گفت: بنابراین می توان گفت که در حال حاضر ۳۰ درصد زیرسازی، اجرای روسازی، ریل گذاری محور قم – اصفهان، اصلاحات مسیر در محور قم – تهران، اجرای سیستم های سیگنالینگ برق و مخابرات در کل محور، احداث ایستگاههای عملیاتی و ایستگاههای مسافری در قم، اصفهان و تهران تجهیز ناوگان باقی مانده است.

طی این سال ها فراز و نشیب های زیادی داشته است، اظهار کرد: در برخی مقاطع زمانی کار با سرعت بیشتر و در برخی دیگر به دلیل تغییر قراردادهای کار با سرعت کمتری انجام شده است.

وی افزود: با راه اندازی این قطار مسیر تهران – قم و قم – اصفهان هرکدام تقریباً یک ساعته خواهد شد و مسیر تهران – قم – اصفهان کمتر از دو ساعت خواهد بود.

بهره برداری از پروژه تا پایان دولت چهاردهم در صورت

تأمین اعتبار صلواتی در پاسخ به این سوال که این پروژه چه زمانی به بهره برداری خواهد رسید، گفت: اگر موضوعات مالی این پروژه به نتیجه برسد و تعاملات مالی بین دو کشور ایران و چین در داخل کشور برطرف شود، تا پایان دولت چهاردهم می توانیم قطار سریع السیر تهران – قم – اصفهان را تکمیل و بهره برداری برسانیم.

به گفته وی، به لحاظ اجرایی دو تا سه سال زمان برای تکمیل آن نیاز است ولی ناهماهنگی هایی بین ارکان داخلی یعنی بانک مرکزی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و شهرسازی و ... پروژه را دچار تأخیر کرده است.

تکمیل پروژه به ۲۰ میلیون یوان نیاز دارد

وی همچنین به اعتبارات پروژه نیز اشاره کرد و گفت: تا کنون حدود چهار میلیارد یوان برای پروژه هزینه شده است و براساس برآوردها تا زمان بهره برداری هم ۲۰ میلیارد یوان دیگر نیاز است که مقرر شده ۱۰ میلیارد یوان توسط دولت و ۱۰ میلیارد دیگر نیز توسط سرمایه گذاری بخش خصوصی استان های قم و اصفهان تأمین شود تا این پروژه به بهره برداری برسد.

۸ میلیون مسافر در سال اول راه اندازی قطار جابه جا می شوند مجری پروژه قطار سریع السیر تهران – قم – اصفهان در پاسخ به این سوال که راه اندازی این قطار چه مزایایی برای کشور خواهد داشت، افزود: ۹۸ درصد مسافران در محور اصفهان، قم و تهران که حدود ۱۰ میلیون مسافر در سال می شود، از جاده ها تردد می کنند و یک درصد نیز هوایی سفر می کنند. تردد از جاده علاوه بر افزایش مصرف سوخت، آلودگی هوا، افزایش میزان تصادفات به جاده ها نیز خسارت وارد می کند. با راه اندازی این قطار در کمترین حالت ممکن حدود ۳۰ درصد جذب مسافر بیشتر خواهد شد و حدود هشت میلیون مسافر در سال اول با این قطار سریع السیر جابه جا خواهند شد. وی ادامه داد: افق طرح هم جابه جایی ۲۰ میلیون مسافر در سال است که بعد از ۲۰ سال اتفاق خواهد افتاد.

تکمیل کریدورهای اصلی کشور با راه اندازی قطار

صلواتی همچنین اضافه کرد: نکته مهمی که در احداث قطار پرسرعت تهران – قم – اصفهان وجود دارد این است که می تواند به نوعی کریدورهای شمال – جنوب و شرق – غرب را تکمیل کند. وقتی با احداث این خط ورود تکنولوژی و دانش فنی را به داخل کشور داشته باشیم، در همه موضوعات زیرسازی و روسازی برق، ناوگان و سی توانیم به سمت خودکفایی حرکت کنیم. به گفته وی، در بحث طراحی و اجرای زیرسازی مسیرهای سریع السیر مهندسان داخلی قابلیت زیادی دارند و گام به گام بومی سازی و انتقال دانش فنی در حال انجام است.

اتصال بیش از ۱۰ استان به شبکه قطارهای پرسرعت؛ افق ۱۰ساله

وی همچنین اتصال شهرهای دیگر به شبکه قطارهای پر سرعت را از دستاوردهای دیگر این پروژه دانست و گفت: همزمان با ورود تکنولوژی و دانش فنی به کشور می توانیم بیش از ۱۰ استان دیگر از جمله تهران، مشهد، تهران – تبریز، اصفهان – شیراز، اصفهان – یزد، قم – اراک و ادامه مسیر تا غرب کشور، شیراز – بو شهر و بندرعباس یعنی عمده مناطق کشور را به شبکه قطارهای پرسرعت متصل کنیم که البته در افق ۱۰ ساله اتصال این شهرها ترسیم شده است.