ضرورت شفاف‌سازی قوه قضائیه درباره نتیجه پرونده واگذاری ایران خودرو

گزارشی از نتیجه رسیدگی قضائی به پرونده واگذاری ایران خودرو، با گذشت پنج ماه از تشکیل آن، منتشر نشده و اعلام نتیجه این پرونده، می‌تواند به بسیاری از ابهامات موجود پایان دهد.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، حدود پنج ماه از ارجاع گزارش کمیسیون صنایع و معادن درباره نحوه واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به شرکت کروز با استناد به ماده ۲۳۴ آیین‌نامه داخلی مجلس به قوه قضائیه می‌گذرد؛ گزارشی که در آن از تعارض منافع، ابهام در فرآیند برگزاری مجمع، احتمال تخلف در اجرای آرای شورای رقابت و همچنین ترک فعل برخی دستگاه‌های مسئول، سخن به میان آمده بود.

تاکنون گزارشی از نتیجه رسیدگی قضائی به این پرونده، با وجود گذشت این مدت، منتشر نشده و همچنان این پرسش مطرح است که سرنوشت مطالبه رسمی مجلس درباره واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور به کروز چه شد؟

گزارش کمیسیون صنایع و معادن پس از چندین جلسه بررسی، استماع اظهارات دستگاه‌های اجرائی، شورای رقابت، سازمان بورس و سایر نهادهای مرتبط، در صحن علنی مجلس قرائت شد و در نهایت نمایندگان با ۱۸۳ رأی موافق، آن را برای رسیدگی قضائی به قوه قضائیه ارسال کردند.

اشکال مجلس به نحوه واگذاری ایران‌خودرو

بررسی دوباره متن گزارش مجلس نشان می‌دهد که کمیسیون صنایع، اصل خصوصی‌سازی را محل ایراد قرار نداده، بلکه نحوه واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به شرکت‌های وابسته به کروز را دارای ابهامات متعدد دانسته است.

در گزارش مجلس آمده است که شرکت تدبیر سرمایه آراد و شرکت‌های وابسته به مجموعه کروز با در اختیار داشتن بخشی از سهام ایران‌خودرو، موفق به حضور در ترکیب هیئت‌مدیره این شرکت شده‌اند؛ موضوعی که به اعتقاد کمیسیون یاد شده می‌تواند موجب شکل‌گیری تعارض منافع میان یک قطعه‌ساز بزرگ و بزرگ‌ترین خودروساز کشور شود؛ زیرا در چنین شرایطی، یک تأمین‌کننده قطعات در جایگاه تصمیم‌گیر درباره خرید، قراردادها و سیاست‌های تولید نیز قرار می‌گیرد.

کمیسیون صنایع همچنین به آرای شورای رقابت استناد کرده و یادآور شده بود که این شورا پیش‌تر حضور شرکت‌های وابسته به قطعه‌سازان در هیئت‌مدیره ایران‌خودرو را در صورت ایجاد سلطه بر بازار، مصداق رویه ضدرقابتی دانسته و بر سلب حق رأی این سهامداران تا زمان واگذاری سهام تأکید کرده بود. با این وجود، گزارش مجلس این سؤال را مطرح کرده که مجمع انتخاب هیئت‌مدیره با چه مستند قانونی برگزار شده و چگونه این محدودیت‌ها در فرآیند رأی‌گیری اعمال نشده است؟

ابهام در برگزاری مجمع و اجرای آرای قانونی

یکی دیگر از محورهای مهم گزارش، نحوه برگزاری مجمع ایران‌خودرو بود. کمیسیون صنایع با اشاره به مکاتبات دادستانی کل کشور، آرای شورای رقابت و مستندات ارائه شده، نسبت به نحوه احراز حق رأی سهامداران، صدور برگه ورود به مجمع، تشریفات قانونی برگزاری مجمع و انتخاب اعضای هیئت‌مدیره ابهام وارد کرده و این موارد را نیازمند رسیدگی قضائی دانسته است.

در این گزارش همچنین از عملکرد برخی دستگاه‌های مسئول از جمله وزارت صمت، سازمان بورس و اوراق بهادار، سازمان خصوصی‌سازی و دیگر نهادهای مرتبط نیز انتقاد شده و کمیسیون احتمال داده که در بخشی از فرآیند، ترک فعل یا قصور در اجرای تکالیف قانونی رخ داده باشد؛ موضوعی که به اعتقاد نمایندگان باید توسط مرجع قضائی بررسی شود.

مطالبه مجلس از قوه قضائیه

نکته قابل توجه آن است که مجلس در جمع‌بندی گزارش، خواستار توقف خصوصی‌سازی یا لغو واگذاری نشده بود؛ بلکه از قوه قضائیه خواست با بررسی دقیق ابعاد پرونده، درباره ابهامات مطرح شده، نحوه اجرای آرای شورای رقابت، احتمال تعارض منافع، ترک فعل دستگاه‌ها و رعایت تشریفات قانونی تعیین تکلیف کند.

کمیسیون صنایع در پایان گزارش تصریح کرده بود که در صورت احراز تخلف، اقدامات قانونی لازم برای برخورد با متخلفان، اصلاح فرآیند و اجرای صحیح قانون انجام شود.

نتیجه بررسی‌ها چه شد؟

اکنون سؤال اینجاست که آیا پرونده همچنان در حال رسیدگی است؟ آیا تحقیقات به پایان رسیده و نتیجه‌ای حاصل شده است؟ اگر تخلفی احراز نشده، نتیجه بررسی‌های قوه قضائیه چه بوده و اگر تخلفی احراز شده، چه تصمیمی درباره واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به کروز اتخاذ شده است؟

این پرسش‌ها صرفاً مطالبه ۱۸۳ نماینده مجلس نیست؛ بلکه مطالبه مردم، سهامداران و فعالان صنعت خودرو نیز هست. اعلام نتیجه این پرونده، می‌تواند به بسیاری از ابهامات موجود درباره یکی از مهم‌ترین و بحث‌برانگیزترین واگذاری‌های صنعت خودروی کشور پایان دهد.

تبعات اقتصادی بسته شدن باب‌المندب برای آمریکا و متحدانش

آمریکا و متحدانش که همچنان تحت تاثیر بحران‌های ژئوپلیتیکی تنگه هرمز قرار دارند اکنون با نگرانی تازه‌ای به نام «اختلال در تنگه باب‌المندب» روبه‌رو هستند.

به گزارش ایرنا، سرگئی لاوروف؛ وزیر امور خارجه روسیه روز شنبه، با اشاره به احتمال بسته شدن باب‌المندب تأکید کرد: «چنین اقدامی می‌تواند تجارت جهانی، به‌ویژه بازار نفت، را با مشکلات جدی مواجه کند.» اهمیت این اظهارات از آن جهت است که موضوع باب‌المندب دیگر صرفاً یک مسئله مربوط به حمل‌ونقل دریایی نیست، بلکه به یکی از متغیرهای اثرگذار بر ثبات اقتصادی جهان تبدیل شده است. چرا که این تنگه یکی از مهم‌ترین مسیرهای عبور انرژی و کالا میان شرق و غرب جهان است.

تنگه باب‌المندب در محل اتصال دریای سرخ به خلیج عدن قرار دارد و یکی از مهم‌ترین مسیرهای دریایی جهان برای انتقال کالا و انرژی محسوب می‌شود. این آبراهه در کنار کانال سوئز، مسیر ارتباطی میان تولیدکنندگان بزرگ آسیایی و بازارهای مصرفی اروپا را کوتاه‌تر می‌کند. بخش قابل توجهی از نفت، فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی مایع که از منطقه خلیج‌فارس به سمت بازارهای جهانی می‌رود از این مسیر عبور می‌کند. علاوه بر انرژی، حجم بزرگی از تجارت کانتینری جهان نیز از باب‌المندب عبور می‌کند؛ از کالاهای صنعتی و مواد اولیه گرفته تا محصولات مصرفی که مقصد آنها بازارهای اروپا و آمریکاست.

اهمیت اقتصادی این تنگه زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم مسیر جایگزین برای عبور کشتی‌ها، یعنی دور زدن قاره آفریقا و عبور از دماغه امید نیک، فاصله و زمان حمل را به شکل قابل توجهی افزایش می‌دهد. افزایش مسافت دریایی به معنای افزایش مصرف سوخت کشتی‌ها، رشد هزینه بیمه، افزایش دستمزدها و در نهایت افزایش قیمت کالاهایی است که به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد. به همین دلیل، حتی تهدید به ناامن شدن این مسیر می‌تواند پیش از وقوع هرگونه انسداد کامل، بازارها را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا شرکت‌های حمل‌ونقل، بیمه‌گران و فعالان اقتصادی براساس ریسک‌های احتمالی تصمیم‌گیری می‌کنند.

شوک به بازار انرژی

یکی از مهم‌ترین نگرانی‌های اقتصادی درباره بسته شدن باب‌المندب، تأثیر آن بر بازار انرژی است. بازار جهانی نفت طی سال‌های اخیر به شدت تحت تأثیر عوامل سیاسی و امنیتی قرار گرفته است. کوچک‌ترین نگرانی درباره کاهش عرضه یا دشوار شدن مسیر انتقال نفت می‌تواند باعث افزایش قیمت‌ها شود.

افزایش قیمت نفت تنها به معنای گران‌تر شدن سوخت نیست، بلکه اثر آن به تمام بخش‌های اقتصاد منتقل می‌شود. هزینه حمل‌ونقل افزایش پیدا می‌کند، هزینه تولید کالا بالا می‌رود و در نهایت مصرف‌کنندگان با قیمت‌های بالاتر مواجه می‌شوند.

از سوی دیگر، افزایش قیمت انرژی می‌تواند سیاست‌های پولی بانک‌های مرکزی بزرگ را نیز تحت تأثیر قرار دهد. تجربه سال‌های اخیر نشان داد که افزایش قیمت انرژی یکی از عوامل اصلی شکل‌گیری تورم جهانی بوده و بانک‌های مرکزی را مجبور کرد برای مهار افزایش قیمت‌ها نرخ بهره را بالا ببرند. بنابراین، اختلال در باب‌المندب می‌تواند یک زنجیره اقتصادی ایجاد کند؛ از افزایش قیمت نفت آغاز شود، به رشد هزینه تولید برسد و در نهایت تورم عمومی را افزایش دهد.

آمریکا و اروپا؛ نگران‌تر از دیگران

اگرچه آمریکا طی سال‌های اخیر با افزایش تولید نفت و گاز داخلی، وابستگی مستقیم خود به واردات انرژی از خاورمیانه را کاهش داده اما این موضوع به معنای مصونیت اقتصاد این کشور از پیامدهای اختلال در مسیرهای انتقال انرژی نیست. اقتصاد آمریکا همچنان بخشی جدایی‌ناپذیر از اقتصاد جهانی است و هرگونه افزایش قیمت انرژی در بازارهای بین‌المللی، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم بر این کشور اثر می‌گذارد.

افزایش قیمت نفت، هزینه تولید در صنایع مختلف آمریکا و مخصوصاً قیمت بنزین را بالا می‌برد و فشار تورمی را افزایش می‌دهد. این مسئله در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که اقتصاد آمریکا طی سال‌های اخیر یکی از طولانی‌ترین دوره‌های مقابله با تورم را تجربه کرده و بانک مرکزی این کشور برای کنترل افزایش قیمت‌ها، سیاست پولی سخت‌گیرانه‌ای را در پیش گرفته است.

هر شوک جدید در بازار انرژی، در چنین شرایطی، می‌تواند روند کاهش تورم را با چالش مواجه کند و فدرال رزرو را برای مدت طولانی‌تری در مسیر حفظ نرخ‌های بهره بالا قرار دهد. تداوم نرخ بهره بالا نیز به معنای افزایش هزینه تأمین مالی برای شرکت‌ها، کاهش سرمایه‌گذاری و کند شدن رشد اقتصادی خواهد بود.

از سوی دیگر، آمریکا به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان کالا در جهان، از افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی نیز آسیب خواهد دید. بسیاری از کالاهای صنعتی و مصرفی بازار آمریکا از مسیرهای دریایی آسیا و اروپا تأمین می‌شوند و افزایش هزینه انتقال کالا در نهایت به قیمت نهائی محصولات منتقل خواهد شد. بنابراین، حتی اگر آمریکا به صورت مستقیم وابسته به نفت عبوری از باب‌المندب نباشد، از مسیرهای دیگر اقتصادی مانند تورم، تجارت، بازارهای مالی و هزینه تولید، تحت تأثیر این بحران قرار خواهد گرفت. در میان اقتصادهای بزرگ جهان، اروپا یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق در برابر اختلال در مسیرهای انرژی و تجارت دریایی محسوب می‌شود. هرگونه افزایش هزینه حمل‌ونقل یا رشد قیمت انرژی می‌تواند فشار مضاعفی بر صنایع اروپایی وارد کند؛ صنایعی که هم‌اکنون نیز با چالش افزایش هزینه تولید و کاهش قدرت رقابت در بازارهای جهانی مواجه هستند. رشد هزینه انرژی می‌تواند فشار تورمی را در این منطقه تشدید کند.

برندگان و بازندگان بحران باب‌المندب

یکی از مهم‌ترین پیامدهای اقتصادی بسته شدن یا ناامن شدن باب‌المندب، تأثیر احتمالی آن بر زنجیره تأمین جهانی است. تجربه بحران دریای سرخ نشان داد که حتی تغییر مسیر محدود کشتی‌ها می‌تواند هزینه حمل کانتینری را برای آمریکا و متحدانش افزایش دهد. حال اگر این وضعیت به انسداد کامل یک مسیر حیاتی تبدیل شود، آثار اقتصادی آن بسیار گسترده‌تر خواهد بود. در چنین شرایطی، مشکل تنها کمبود کالا نیست، بلکه افزایش هزینه تولید است؛ موضوعی که می‌تواند به افزایش قیمت محصولات در آمریکا، اروپای غربی، ژاپن، کره جنوبی، استرالیا و اغلب کشورهای عربی منجر شود.

گفتنی است، بسته شدن باب‌المندب، به زیان آمریکا و متحدانش است و کشورهای عضو بریکس مخصوصاً چین، روسیه و برزیل از تبعات مسدود شدن آن در امان خواهند بود و حتی در رقابت‌های جهانی با غرب، این مسئله به نفعشان خواهد بود.

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی:

مسکن استیجاری، غیرقانونی و موجب اتلاف منابع است

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی گفت: مسکن استیجاری هم غیرقانونی است، هم وظایف وزارتخانه را به انحراف می‌کشاند و هم موجب اتلاف منابع می‌شود.

ابوالفضل نوروزی در گفت‌وگو با اقتصاد معاصر درباره طرح مسکن استیجاری اظهار کرد: طرح مسکن استیجاری که فروردین‌ماه ۱۴۰۴ در شورای عالی مسکن مصوب شد، در ظاهر جذاب است. این طرح مقرر می‌کرد وزارت راه و شهرسازی تا پایان سال ۱۴۰۴، حدود ۲۰ هزار واحد مسکونی را خریداری کرده و در اختیار زوج‌های جوانِ دهک‌های پایین قرار دهد.

او افزود: اما اکنون به دلیل موانع جدی اجرائی، حتی یک واحد هم واگذار نشده و هدف طرح نیز به ۱۰ هزار واحد کاهش یافته است. این طرح وقت و انرژی بسیاری از ساختار مدیریتی کشور می‌گیرد اما خروجی آن برای جامعه‌ای با هفت میلیون مستاجر عملا نزدیک به صفر است.

طرح غیرقانونی

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: ایراد دوم این طرح، نبود چارچوب قانونی است. در هیچ کجای قوانینِ بالادستی، وزارت راه و شهرسازی مکلف به خریدِ ملک و تبدیل شدن به یک «موجر بزرگ» نشده است. این ایده کارشناسی‌نشده و من‌درآوردی، هیچ نمونه موفقی در دنیا ندارد و به نظر می‌رسد بیشتر کارکرد رسانه‌ای دارد.

نوروزی تصریح کرد: ایراد سوم و اصلی، انحراف شدید منابع مالی است. اگر یک محاسبه ساده انجام دهیم، خرید ۱۰ هزار واحد مسکونی کوچک‌متراژ (مثلاً ۵۰ متری) در مناطق جنوبی کلان‌شهرها با میانگین متری ۱۰۰ میلیون تومان، برای هر واحد پنج میلیارد تومان هزینه دارد. تامین ۱۰ هزار واحد با این قیمت، نیازمند ۵۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی است.

او افزود: سؤال اساسی از وزارت راه و شهرسازی این است که اگر توانایی تامین و مدیریت ۵۰ هزار میلیارد تومان منابع را دارید؛ چرا آن را صرف آماده‌سازی زیرساخت‌های پروژه‌های نهضت ملی مسکن و جوانی جمعیت نمی‌کنید؟

به‌صرفه بودن خانه‌سازی مردم

مدیرکل سابق دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: طبق ارزیابی‌های فنی، هزینه آماده‌سازی کامل زیربنایی و روبنایی برای یک قطعه زمین ۲۰۰ متری جهت ساخت خانه ویلاییِ یک‌طبقه، حداکثر ۵۰۰ میلیون تومان است؛ یعنی دولت با پنج میلیارد تومان، به جای خرید یک آپارتمان استیجاری برای یک نفر، می‌تواند زیرساخت ۱۰ قطعه زمین را آماده کند و تحویل مردم دهد تا خودشان ظرف شش ماه خانه‌دار شوند.

نوروزی تصریح کرد: علاوه بر این، مدل اقتصادی مسکن استیجاری با واقعیت‌های تورمی ایران همخوانی ندارد. این مدل در کشورهایی پاسخگوست که تورم پایینی دارند و متقاضی طی پنج سال سکونت، پولی پس‌انداز کرده و سپس خانه‌دار می‌شود اما در اقتصاد ایران، دهک‌های پایین نمی‌توانند صرفاً با پس‌اندازِ جاری خانه‌دار شوند و باید از ابتدا با تملک زمین زیر بار اقساط بروند. از سوی دیگر، سازوکار دریافت اجاره‌بها از دهک‌های محروم توسط دولت، یک چالش بزرگ حقوقی و اجتماعی ایجاد خواهد کرد.

او افزود: در یک جمله، طرح مسکن استیجاری هم غیرقانونی است، هم وظایف وزارت راه و شهرسازی را به انحراف می‌کشاند و هم موجب اتلاف منابع کلان مالی می‌شود.

حتی ورود وزارتخانه به عنوان یک خریدار بزرگ برای تهیه ۱۰ هزار واحد در بازار، خود عامل تحریک تقاضا و گرانی بیشتر مسکن خواهد شد.

راهکار علمی، توقف این طرح و بازگرداندن منابع به ریل قانون برنامه هفتم و تکمیل پروژه‌های ملکیِ نیمه‌تمام است.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی مطرح کرد

هشدار درباره حذف تدریجی لبنیات از سفره خانوارها

به گفته مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی، در حالی که سرانه مصرف لبنیات در جهان ۱۸۰ کیلوگرم است، ایرانی‌ها کمتر از یک‌چهارم مردم دنیا لبنیات مصرف می‌کنند.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، «علی احسان ظفری» مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی دیروز گفت: بنابر بررسی‌های صورت گرفته محصولات لبنی از سفره خانوار حذف شده و بخش اعظم جامعه کارگری، لبنیات را به‌دلیل قیمت بالای محصول از سبد مصرفی خود به مرور حذف می‌کنند.

به گفته وی، با کاهش یا حذف محصولات لبنی، شیرخام تولیدی پس از تبدیل به شیرخشک به بازارهای هدف صادر می‌شود که خود مواد اولیه برای کارخانه کشورهای همسایه است. ظفری ادامه داد: بنابر بررسی‌های صورت گرفته سرانه مصرف لبنیات با کاهش ۲۰ درصدی نسبت به سال قبل به ازای هر ایرانی به کمتر از ۴۰ کیلوگرم رسیده است.

وی افزود: بنابر آمار وزارت جهاد کشاورزی تولید شیرخام در کشور ۱۲ و نیم میلیون تن است که هفت میلیون تن به شیرخشک و کره تبدیل و سپس صادر می‌شود. همچنین مجدد ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار تن لبنیات صادر می‌شود و تنها چهار میلیون تن محصولات لبنی در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی با بیان اینکه ظرفیت اسمی کارخانه‌های لبنی تولید ۱۵ میلیون تن لبنیات در کشور است، افزود: در حال حاضر کارخانه‌های لبنی با کمتر از ۳۰ درصد ظرفیت فعالیت می‌کنند، ضمن آنکه برخی کارخانه‌های لبنی تعطیل شدند.

به گزارش خبرگزاری فارس، به گفته مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی، مصرف لبنیات هر ایرانی فقط در یک سال گذشته ۲۰ درصد کاهش یافته است.

ظفری تصریح کرد: در حالی که سرانه مصرف لبنیات در جهان ۱۸۰ کیلوگرم است، ایرانی‌ها کمتر از یک‌چهارم مردم دنیا لبنیات مصرف می‌کنند.

قیمت، مهم‌ترین فاکتور در سرانه مصرف مردم است. طبق داده‌های مرکز آمار در یک سال اخیر قیمت شیر بیش از دو برابر شده و به همان نسبت کفه ترازوی مصرف را پایین کشیده است.

بر اساس اعلام مرکز سازمان خواروبار جهانی ملل متحد، مصرف لبنیات در کشورهای آمریکایی و اروپایی ۳۵۰ تا ۴۰۰ کیلوگرم در سال، یعنی ۱۰ برابر مصرف ایرانی‌ها، است.

گفتنی است لبنیات نقش مهمی در حفظ سلامت استخوان‌ها و دندان‌ها دارد. به تقویت عضلات، بهبود عملکرد بدن و کاهش خطر پوکی استخوان، به‌ویژه در سنین بالاتر، کمک می‌کند. بر اساس اعلام وزارت بهداشت، میانگین هر ایرانی در دهان خود چهار دندان پوسیده دارد که با کاهش مصرف تغذیه مناسب مخصوصا لبنیات در ارتباط است.

بازتاب اقدامات عمرانی در نگاه شهروندان، سرمایه‌ای برای مدیریت شهری

یزد- خبرنگار کیهان:

رئیس شورای اسلامی شهر یزد با اشاره به بازخوردهای مثبت شهروندان و فعالان اجتماعی نسبت به پروژه‌های عمرانی در نقاط مختلف شهر گفت: انعکاس رضایتمندی مردم از بهسازی معابر و توسعه زیرساختهای شهری، نشاندهنده اثرگذاری خدمات عمرانی و ضرورت تداوم این مسیر است.

عزیزالله سیفی با اشاره به انتشار یادداشتی از سوی یکی از شهروندان و فعالان فرهنگی یزد در تقدیر از اقدامات عمرانی در محدوده امیرآباد و بلوار مشیر اظهار کرد: آنچه بیش از هر چیز اهمیت دارد، احساس رضایت و امیدی است که در میان شهروندان نسبت به روند توسعه و آبادانی شهر شکل میگیرد.

وی افزود: در سال‌های اخیر پروژه‌های متعددی در حوزه بهسازی معابر، آسفالت، فضای سبز و ارتقای زیرساختهای شهری در مناطق مختلف یزد اجرا شده و تلاش بر این بوده که خدمات شهری به شکل متوازن در سطح شهر توزیع شود.

رئیس شورای اسلامی شهر یزد با بیان اینکه روند اجرای طرحهای عمرانی در سطح شهر با جدیت ادامه دارد، گفت: در حال حاضر پروژههای متعددی در حوزه آسفالت و بهسازی معابر، توسعه فضای سبز، ساماندهی زیرساختهای شهری و سایر خدمات عمرانی در نقاط مختلف یزد در حال اجراست و به تعبیری می‌توان گفت یزد امروز به یک کارگاه بزرگ عمرانی تبدیل شده است.

وی با بیان اینکه برخی مناطق سالها از برخی خدمات عمرانی کمتر بهره‌مند شده بودند، تصریح کرد: اجرای پروژههای عمرانی در این مناطق علاوه‌بر بهبود کیفیت زندگی شهروندان، موجب افزایش احساس تعلق، امید اجتماعی و رضایتمندی عمومی می‌شود.

سیفی خاطرنشان کرد: نقدهای دلسوزانه و پیشنهادهای سازنده همواره مورد

استقبال مدیریت شهری است، اما بیان منصفانه خدمات و اقدامات انجام شده نیز می‌تواند انگیزه خدمترسانی را در مجموعه مدیریت شهری تقویت کند.

وی ادامه داد: بازخوردهای مردمی نشان می‌دهد هرجا پروژهای به سرانجام میرسد، آثار آن به طور مستقیم در زندگی روزمره شهروندان قابل مشاهده است و همین موضوع اهمیت تداوم نهضت عمرانی در سطح شهر را دوچندان می‌کند.

رئیس شورای اسلامی شهر یزد در پایان از تلاشهای مجموعه مدیریت شهری، کارکنان و عوامل اجرائی پروژه‌های عمرانی قدردانی کرد و ابراز امیدواری کرد روند توسعه و آبادانی شهر با مشارکت، همراهی و مطالبه‌گری دلسوزانه شهروندان ادامه یابد.

ارائه خدمات آنی کارت با صدور بیش از ۶۱۰۰ کارت سوخت در منطقه یزد

یزد- خبرنگار کیهان:

سید باقر نورالدینی، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه یزد از صدور بیش از ۶۱۰۰ کارت هوشمند سوخت آنی از بهمن ماه سال گذشته تاکنون در استان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه یزد، سید باقر نورالدینی مدیر منطقه گفت: از زمان اجرای این طرح که همزمان با ایام الله دهه فجر مورد بهره‌برداری قرار گرفت، منطقه یزد اقدام به صدور بیش از ۶۱۰۰ کارت سوخت آنی نموده است.

این مقام مسئول اشاره کرد: قبل از اجرای این طرح، صدور کارت سوخت حدوداً ۲۰ روز تا یک ماه طول می‌کشید که با راه‌اندازی این سامانه ملی، فرآیند درخواست کارت هوشمند سوخت و پس از ثبت‌نام در سامانه الکترونیکی **fcs.niopdc.ir** و صدور آن با مراجعه حضوری به دفاتر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه در ناحیه مرکزی این شرکت دراسرع وقت انجام می‌شود.

مدیر منطقه افزود: این اقدام در راستای توسعه دولت الکترونیک، کاهش مراجعات حضوری به مراکز ارائه خدمات، مسئولیت اجتماعی شرکت و تسهیل فرآیند دریافت کارت سوخت انجام شده و گامی مؤثر در جهت بومی‌سازی خدمات و افزایش خودکفایی در ارائه خدمات الکترونیکی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در سطح کشور به شمار می‌رود.

مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب:

۲۴ ساعت بعد از حمله وحشیانه آمریکا آب‌شیرین‌کن جاسک به مدار بهره‌برداری بازگشت

به گفته مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور، تاسیسات آب شیرین کن جاسک ۲۴ ساعت پس از حمله ناجوانمردانه آمریکا دوباره وارد مدار خدمت‌رسانی شد.

به گزارش خبرگزاری فارس، «هاشم امینی» از بازگشت آب‌شیرین‌کن جاسک به مدار بهره‌برداری تنها ۲۴ ساعت پس از آسیب‌دیدگی ناشی از اصابت پرتابه در جریان حمله ارتش تروریستی آمریکا خبر داد و این اقدام را نمونه‌ای از توان، آمادگی و روحیه جهادی کارکنان صنعت آب و فاضلاب کشور دانست.

وی اظهار کرد: در پی آسیب واردشده به تأسیسات آب‌شیرین‌کن جاسک، برآوردهای فنی اولیه نشان می‌داد که اجرای عملیات ترمیم موقت ایستگاه پمپاژ و بازگرداندن مجموعه به مدار، دست‌کم یک هفته زمان نیاز دارد؛ اما با تلاش شبانه‌روزی، هماهنگی سریع و حضور میدانی متخصصان و کارکنان صنعت آب و فاضلاب، این تأسیسات تنها در مدت ۲۴ ساعت دوباره وارد مدار بهره‌برداری شد.

مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور افزود: این اقدام مانع از بروز اختلال گسترده در تأمین آب شرب شد و خدمات‌رسانی به بیش از ۱۰ هزار نفر از ساکنان ۲۰ روستای شهرستان جاسک بدون وقفه تداوم یافت.

امینی با تقدیر از کارکنان شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان و همه نیروهای عملیاتی و فنی حاضر در صحنه، تأکید کرد: تداوم خدمت‌رسانی در سخت‌ترین شرایط، نشان‌دهنده آمادگی، تعهد و روحیه ایثار خانواده بزرگ صنعت آب و فاضلاب است. کارکنان این صنعت در شرایط بحرانی نیز با تمام توان برای حفظ پایداری تأمین آب شرب و صیانت از سلامت و آرامش مردم در میدان حضور دارند.

گفتنی است، برق مناطق جنوبی کشور که در جنگ اخیر مورد هدف آمریکا قرار گرفتند، از محل صرفه‌جویی‌های مردمی حفظ شده است. همچنین با تلاش کارکنان و مهندسان صنعت برق، نیروگاه‌های آسیب دیده در کمترین زمان، به مدار بازگشته است.

دومین افزایش قیمت تخم‌مرغ در ۸ روز

در حالی که تنها هشت روز از اعلام افزایش قیمت تخم‌مرغ توسط برخی شرکت‌های تولیدکننده در سامانه کدال می‌گذرد، این شرکت‌ها در اطلاعیه‌ای جدید از افزایش دوباره نرخ فروش خبر دادند. به‌طوری که قیمت هر کارتن تخم‌مرغ فله از ۱۵۵ هزار تومان در ۲۱ تیرماه، ابتدا به ۲۱۰ هزار تومان و دیروز ۲۹ تیرماه به ۲۴۰ هزار تومان رسیده است.

به گزارش ایسنا، برخی شرکت‌های تولیدکننده تخم‌مرغ که در سامانه کدال اطلاعیه منتشر کرده‌اند، در ۲۱ تیرماه اعلام کردند قیمت فروش تخم‌مرغ فله از ۱۵۵ هزار تومان به ۲۱۰ هزار تومان افزایش یافته است.

دیروز دوشنبه و تنها هشت روز بعد، این شرکت‌ها در اطلاعیه‌ای جدید اعلام کرده‌اند که نرخ فروش هر کارتن تخم‌مرغ فله بار دیگر افزایش یافته و به ۲۴۰ هزار تومان رسیده است.

بر اساس نرخ مصوب انجمن تخم‌مرغ شناسنامه‌دار، قیمت تخم‌مرغ فله نسبت به نرخ ۲۱۰ هزار تومانی، حدود ۱۴ و سه دهم درصد افزایش یافته است.

همچنین مقایسه نرخ جدید با قیمت ۱۵۵ هزار تومانی پیش از آغاز افزایش‌ها نشان می‌دهد بهای این محصول طی هشت روز حدود ۵۴ و هشت دهم درصد رشد داشته است.

گزارش‌های میدانی از بازار تهران نیز حاکی از آن است که قیمت هر شانه تخم‌مرغ به حدود ۴۸۰ هزار تومان تا ۴۶۰ هزار تومان رسیده که نسبت به هفته گذشته حدود ۸۰ هزار تومان افزایش نشان می‌دهد. یعنی معادل حدود ۲۰ درصد رشد قیمت در بازار خرده‌فروشی.

صورتجلسه برخی از این شرکت‌ها که در تاریخ ۲۹ تیرماه تنظیم شده، نرخ‌های جدید فروش محصولات بسته‌بندی این شرکت را برای مشتریان فروشگاه‌های زنجیره‌ای مشخص می‌کند.

قیمت‌های درج شده در صورتجلسه، نرخ فروش به فروشگاه‌های زنجیره‌ای است و قطعا قیمت نهائی برای مصرف‌کننده با اضافه شدن سود فروشگاه‌ها، بالاتر خواهد بود.

پیش از این، تولیدکنندگان کمبود و افزایش قیمت نهاده‌های خوراک دام و طیور را عامل رشد هزینه‌های تولید و افزایش قیمت تخم‌مرغ عنوان می‌کردند.

این در حالی است که وزارت جهاد کشاورزی طی هفته‌های اخیر بارها از افزایش واردات نهاده‌ها و تسریع در ترخیص آنها از گمرک خبر داده است.

به دلیل اختلالات فنی

پیش‌فروش بلیت قطارهای مسافری به تعویق افتاد

سامانه پیش‌فروش بلیت قطارهای مسافری برای بازه زمانی یکم تا شانزدهم مردادماه که مقرر بود صبح دیروز آغاز شود؛ به دلیل بروز اختلالات فنی به زمان دیگری موکول شد.

به گزارش رسانه‌ها، پیش فروش بلیت قطارهای مسافری برای بازه زمانی یکم تا شانزدهم مردادماه که مقرر بود صبح دیروز آغاز شود؛ به دلیل بروز اختلالات فنی در شبکه ارتباطی سامانه یکپارچه فروش، به زمان دیگری موکول شد.

گفتنی است، این وقفه غیرمنتظره ناشی از آسیب دیدن کابل فیبر نوری در جریان عملیات عمرانی یکی از پیمانکاران شهرداری رخ داده است. طبق اعلام این شرکت، قطع ناخواسته خطوط ارتباطی در حین عملیات عمرانی موجب اختلال در زیرساخت‌های شبکه رجا و توقف عملیات پیش‌فروش بلیت شده است. شهرداری درباره این مسئله پاسخی نداده است.

روابط عمومی راه‌آهن ضمن پوزش بابت این وقفه فنی و تأکید بر تلاش برای رفع کامل اختلالات ایجاد شده، اعلام کرد: «فرآیند پیش‌فروش بلیت قطارهای مسافری پس از پایداری شبکه و رفع کامل نقص فنی، مجدداً آغاز می‌شود.»

زمان دقیق و ساعت آغاز مجدد پیش‌فروش، متعاقباً و از طریق درگاه‌های رسمی اطلاع‌رسانی شرکت راه‌آهن به اطلاع هموطنان می‌رسد. ضمن اینکه به مسافران توصیه می‌شود تا اطلاع ثانوی از مراجعه به مراکز فروش یا سایت‌های مربوطه خودداری کرده و تنها اخبار را از کانال‌های رسمی پیگیری نمایند.

گفتنی است؛ سامانه فروش بلیت قطار در لحظه تنظیم این خبر، در دسترس است اما پیش‌فروش بلیت قطارهای مردادماه، انجام نمی‌شود.

به گزارش خبرگزاری فارس، غلامحسین کریمی؛ معاون مسافری شرکت راه‌آهن، روز گذشته اعلام کرد که «در مردادماه امسال دو مناسبت مذهبی و دو رویداد مهم پیشِ رو داریم که نیازمند برنامه‌ریزی ویژه‌ای در حوزه حمل‌ونقل ریلی است. به همین منظور، پیش‌فروش بلیت قطارهای مسافری را در دو مرحله طراحی کرده‌ایم.»

برنامه‌ریزی انجام‌شده نشان می‌دهد که روزانه هفت قطار فوق‌العاده برای ایام اربعین اختصاص یافته است که شامل مسیرهای تهران- خرمشهر و بالعکس، مسیر مشهد- خرمشهر و بالعکس و در مسیر مشهد- کرمانشاه و بالعکس است.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۱۸۲/۷۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۱۷۸/۵۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۹۳/۲۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۵۱/۵۰۰/۰۰۰
گرمی	۲۷/۰۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۱۸/۲۴۸/۵۰۰
نوع ارز	
دلار (توافقی)	۱۵۰/۶۸۸
یورو (توافقی)	۱۷۲/۳۶۲
پوند	۲۵۸/۶۸۲
یوان چین	۲۲/۲۳۸
درهم امارات	۴۱/۰۳۱
هزار دینار عراق	۱۴۲/۸۱۵
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۴/۸۱۳/۵۰۳
شا