

ثبت ۷۹ هزار درخواست مجوز کسب‌وکار در اصفهان

مدیرکل امور اقتصادی و دارایی اصفهان گفت: ۷۹ هزار و ۳۳۲ درخواست صدور مجوز کسب‌وکار در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ در این استان ثبت شد که از این تعداد، ۴۵ هزار و ۲۶۱ مورد به صدور مجوز انجامید. ناصر یارمحمدیان اظهار داشت: بر اساس اطلاعات ثبت شده در سامانه ملی مجوزهای کشور، از ابتدای فروردین تا پایان شهریور امسال، بیش از ۷۹ هزار درخواست برای دریافت مجوزهای کسب‌وکار در استان اصفهان به ثبت رسیده است.

او ادامه داد: از مجموع درخواست‌های ثبت شده در این مدت، ۴۵ هزار و ۲۶۱ درخواست به صدور مجوز منجر شده که معادل حدود ۵۷ درصد کل درخواست‌هاست. مدیرکل امور اقتصادی و دارایی استان اصفهان با اشاره به روند بررسی عملکرد دستگاه‌های اجرایی صادرکننده مجوز گفت: عملکرد این دستگاه‌ها به صورت ماهانه رصد و ارزیابی می‌شود تا ضمن شناسایی موانع و چالش‌های موجود، اقدامات لازم برای تسهیل فرآیند صدور مجوزها و بهبود خدمات‌رسانی به متقاضیان انجام شود.

یارمحمدیان اضافه کرد: بر اساس آمارهای استخراج شده، نسبت صدور مجوزهای کسب‌وکار در استان اصفهان طی نیمه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حدود ۲ درصد افزایش یافته است. او با تأکید بر ضرورت کاهش موانع اداری پیش‌روی فعالان اقتصادی، خاطر‌نشان کرد: تسهیل فرآیند صدور مجوزها یکی از الزامات بهبود فضای کسب‌وکار است و می‌تواند در تسریع رانندازی فعالیت‌های اقتصادی، افزایش شفافیت و فراهم کردن زمینه مناسب‌تر برای سرمایه‌گذاری موثر باشد.

مدیرکل امور اقتصادی و دارایی استان اصفهان افزود: سامان‌دهی فرآیندهای اداری و نظارت مستمر بر عملکرد دستگاه‌های مسوول، از جمله اقداماتی است که برای بهبود پاسخ‌گویی به متقاضیان و کاهش مشکلات موجود در مسیر دریافت مجوزهای کسب‌وکار دنبال می‌شود.

ظرفیت تولید برق خورشیدی کشور به ۶۲۰۰ مگاوات رسید

معاون برق و انرژی وزارت نیرو با بیان اینکه ظرفیت تولید برق خورشیدی کشور به حدود ۶ هزار و ۲۰۰ مگاوات رسیده است و افزایش ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی در مازندران نیز دنبال می‌شود.

مصطفی رجبی مشهدی با اشاره به ضرورت آمادگی صنعت برق برای ماه‌های سرد سال اظهار کرد: با پایان فصل گرم، تأمین سوخت نیروگاه‌ها و حفظ پایداری شبکه برق در اولویت قرار گرفته و تدابیر لازم برای مدیریت محدودیت‌های احتمالی انرژی در حال اجراست. او با بیان اینکه ظرفیت تولید گاز کشور در پی حمله دشمن حدود ۳۳۰ میلیون مترمکعب در روز کاهش یافته است، افزود: تلاش‌ها برای بازگرداندن حدود ۱۰۰ میلیون مترمکعب از این ظرفیت به چرخه تولید ادامه دارد و در این شرایط، مدیریت مصرف گاز و تأمین سوخت مورد نیاز نیروگاه‌ها اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. معاون برق و انرژی وزارت نیرو با اشاره به اقدامات انجام‌شده در مازندران تصریح کرد: ظرفیت مخازن ذخیره سوخت نیروگاه نکا افزایش یافته و برنامه توسعه بیشتر این مخازن نیز در دستور کار قرار دارد.

همچنین تعمیرات نیروگاه کاسپین به‌زودی آغاز می‌شود و عملیات ذخیره‌سازی سوخت در این مجموعه در حال انجام است.

رجبی مشهدی با اشاره به برنامه‌های ملی صنعت برق برای مدیریت شرایط پیش‌رو گفت: ۶۰ برنامه عملیاتی در سطح کشور تدوین شده که به‌یمنه‌سازی مصرف انرژی، مدیریت مصارف غیرمتعارف و کنترل مصرف‌های بالا از جمله محورهای آن برای کاهش فشار بر شبکه برق است. او توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر را از دیگر راهکارهای تقویت ظرفیت تولید برق عنوان کرد و افزود: ظرفیت تولید برق خورشیدی کشور به حدود ۶ هزار و ۲۰۰ مگاوات رسیده است و افزایش ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی در مازندران نیز پیش از شروع فصل سرما دنبال می‌شود.

معاون برق و انرژی وزارت نیرو درباره طرح‌های جدید نیروگاهی استان اظهار کرد: دو واحد گازی نیروگاه نکا با ثبت رکورد‌های زمانی جدید، یکی در مدت ۱۲۰ روز و دیگری در کمتر از ۱۰۰ روز، وارد مدار بهره‌برداری شده‌اند. او ادامه داد: واحد بخار نیروگاه سیکل ترکیبی نکا نیز طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده تا تابستان سال ۱۴۰۶ آماده اتصال به شبکه برق کشور خواهد شد؛ طرحی که تکمیل آن در تقویت ظرفیت تولید برق استان نقش دارد. رجبی مشهدی همچنین از برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت نیروگاه‌های مقیاس کوچک در مازندران خبر داد و گفت: افزون ۶۴ مگاوات ظرفیت تولید برق در این بخش پیش‌بینی شده است که سهم قابل توجهی از برنامه توسعه سالانه نیروگاه‌های مقیاس کوچک کشور را شامل می‌شود.

او توسعه زیرساخت‌های انتقال و فوق‌توزیع برق را از دیگر اقدامات انجام‌شده در استان برشمرد و افزود: طی ماه‌های گذشته، چهار پست انتقال و فوق‌توزیع با استفاده از طرح تأمین مالی خارجی وارد مدار شده و به شبکه برق متصل شده‌اند.

معاون برق و انرژی وزارت نیرو در ادامه از فراهم شدن مقدمات احداث نیروگاه جدید محمودآباد خبر داد و گفت: زمین مورد نیاز برای اجرای این طرح تأمین شده و اقدامات اولیه برای پیشبرد پروژه در حال انجام است.

شنبه ۲۵ مهر ۱۴۰۵ ■ **سال ییست و دوم** ■ شماره ۵۵۰۶

اقتصاد

تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۶۲۹۳۷۵۰

قطار سریع‌السير اصفهان؛ دو دهه انتظار برای یک تصمیم اقتصادی



یک دهه اخیر نزدیک به یک درصد برآورد شده است، افزود: رشد ترافیک در محور اصفهان – تهران در مقاطع مختلف حدود سه تا هفت درصد بوده که چندبرابر متوسط رشد ترافیک کشور است.
صلواتی با اشاره به سهم بالای خودروهای شخصی در سفرهای این مسیر گفت: بر اساس آمارهای ارائه‌شده، حدود ۸۳ درصد سفرهای اصفهان – تهران با خودرو شخصی، ۱۵ درصد با اتوبوس و حدود یک درصد با هواپیما انجام می‌شود. او با اشاره به پیامدهای ادامه روند فعلی حمل‌ونقل افزود: افزایش تقاضای سفر، فشار بیشتری بر محور جادای وارد می‌کند و توسعه ظرفیت راه‌ها نیز به سرمایه‌گذاری سنگینی نیاز خواهد داشت. در این شرایط، هزینه ساخت و نگهداری زیرساخت‌های جادای و مصرف سوخت باید در محاسبات اقتصادی موردتوجه قرار گیرد.
صلواتی با اشاره به برآوردهای مطرح‌شده درباره توسعه آژداره در این محور اظهار داشت: ادامه روند فعلی و افزایش ظرفیت جادای، هزینه‌های قابل‌توجهی به کشور تحمیل می‌کند و لازم است گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل برای پاسخ‌گویی به رشد سفرها بررسی شوند.

مطالعات پروژه بر جنب مسافر و هزینه سفر متمرکز است
مجری طرح‌های زیربنایی اصفهان با اشاره به مطالعات انجام‌شده برای ارزیابی توجیه اقتصادی پروژه قطار سریع‌السير گفت: در این مطالعات، الگوهای سفر با خودرو شخصی، اتوبوس و هواپیما بررسی شده و میزان تمایل مسافران به استفاده از قطار مورد ارزیابی قرار گرفته است. او افزود: برای برآورد تقاضای سفر، از مطالعات مشاوران داخلی و خارجی و مدل‌های مختلف پیش‌بینی استفاده شده است. در این فرایند، عواملی مانند قیمت بلیت، قدرت خرید مسافران، هزینه‌های سفر و میزان جذب مسافر در سفر در آن به‌مرابت بیشتر از متوسط رشد ترافیک کشور بوده است. او با بیان اینکه رشد ترافیک کشور طی حدود

به‌گونه‌ای مشخص شود که امکان پیشبرد طرح فراهم شود.
صلواتی با اشاره به پیگیری موضوع در سطح دولت اظهار داشت: فعال‌شدن پروژه به هماهنگی دستگاه‌های مرتبط، تعیین تکلیف مسائل مالی و فراهم‌شدن مقدمات اجرایی نیاز دارد.

ک بخشی از زیرسازی و تونل‌های مسیر تکمیل شده است

مجری طرح‌های زیربنایی اصفهان با تشریح وضعیت اجرایی پروژه گفت: در مسیر اصفهان – تهران، بخش‌هایی از عملیات زیرسازی و اجرای سازه‌ها انجام شده و تعدادی از تونل‌ها نیز به مرحله تکمیل رسیده‌اند؛ بااین‌حال، بخش‌هایی از کار باقی مانده و پروژه هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

او با اشاره به مستندات تصویری ارائه‌شده از مسیر افزود:

در برخی قسمت‌ها عملیات آمادسازی بستر، زیرسازی و تثبیت مسیر انجام شده است و تصاویر پروژه وضعیت بخش‌هایی از عملیات اجراشده را نشان می‌دهد.
صلواتی با اشاره به ایستگاه‌های پیش‌بینی‌شده اظهار داشت: برای مسیر قطار سریع‌السير، سه ایستگاه در اصفهان، قم و تهران در نظر گرفته شده است و جنامیای ایستگاه‌ها و نحوه ارتباط آن‌ها با محدوده‌های شهری از موضوعات موردتوجه در طراحی پروژه است. او با اشاره به الگوی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل گفت: در این الگو، توسعه محدوده‌های مسکونی و فعالیت‌های شهری در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی موردتوجه قرار می‌گیرد و ارتباط شبکه جابه‌جایی با توسعه شهری اهمیت دارد.
صلواتی با اشاره به سابقه طولانی پروژه قطار سریع‌السير اصفهان – قم – تهران تأکید کرد: با وجود گذشت حدود دو دهه از طرح این پروژه، تعیین تکلیف وضعیت اجرایی و مالی آن همچنان ضروری است و ادامه کار به تصمیم‌گیری درباره تأمین منابع و هماهنگی دستگاه‌های مرتبط نیاز دارد.

فولاد مبار که در مسیر تولید سفارشی و کیفیت متمایز



شرکتی، ملی و بین‌المللی تعریف شوند.
تولیدکنندگان با رعایت این الزامات، اطمینان حاصل میکنند که محصول عرضه‌شده از ویژگی‌ها و کیفیت مورد انتظار برخوردار است.

ک استانداردها؛ عامل ارتقای کیفیت و افزایش اعتمادمشتریان

مدیر متالورژی و روش‌های تولید فولاد مبار که با اشاره به مزایای رعایت استانداردها برای تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و جامعه بیان کرد:استانداردها منافع متعددی برای سازمان تولیدکننده، مشتریان و جامعه به همراه دارند. برای مصرف‌کننده، محصول استاندارد به معنای برخورداری از کیفیت متناسب با نیاز، قیمت مناسب، امکان بهره‌مندی از خدمات پس از فروش و کاهش ریسک ناشی از ناآگاهی درباره ویژگی‌های محصول است.

مولویزاده ادامه داد: استانداردها به مصرف‌کننده کمک میکنند تا با شناخت دقیق‌تر مشخصات محصول، گزینه مناسب برای کاربرد موردنظر خود را انتخاب کند. به این ترتیب، مشتری میتواند با آگاهی از ویژگی‌های فنی محصول، از تناسب آن با نیاز و کاربرد اطمینان بیشتری داشته باشد. او خاطرنشان کرد: رعایت استانداردها برای شرکت تولیدکننده نیز مزایای قابلتوجهی دارد؛ به‌گونه‌ای که به‌بهبود عملکرد سازمان، افزایش شناخت از بازار و آگاهی دقیق‌تر از نیازهای مشتریان کمک میکند. در نتیجه، استانداردها علاوه بر نقش

جلوگیری از ایجاد ضایعات فراهم میشود.
بر همین اساس، محصولات مورد استفاده در کاربردهای حساس، متناسب با الزامات آن کاربرد و با دقت بیشتری از نظر کیفی بازرسی میشوند؛ در مقابل، برای سایر محصولات نیز سطح کنترل و بازرسی متناسب با نیاز و حساسیت کاربرد آنها در نظر گرفته میشود. او تأکید کرد: البته در تمام این موارد، رعایت حداقل الزامات استاندارد مربوط به محصول ضروری است و هیچ محصولی نباید بدون انطباق با معیارهای تعیین‌شده عرضه شود. در واقع، شناخت کاربرد محصول و تنظیم سطح کنترل کیفی متناسب با نیاز مشتری، ضمن تضمین کیفیت مورد انتظار، به پیشگیری از ضایعات و تحویل محصول مناسب‌به مصرف‌کننده کمک‌میکند.

ک بهره‌گیری از استانداردهای بین‌المللی و ملی در فولاد مبار که

مولویزاده در تشریح استانداردهای مورد استفاده در فولاد مبار که اظهار کرد: این شرکت در تولید محصولات فولادی از استانداردهای معتبر بین‌المللی، از جمله استانداردهای JIS ژاپن، استاندارد EN اروپا و استاندارد ASTM استفاده میکند. همچنین استانداردهای ملی ایران نیز از دیگر مبانی مورد توجه در تولید محصولات فولادی هستند او ادامه داد: در کنار این استانداردها، برخی مشتریان، به‌ویژه در حوزه‌های تخصصی مانند تولید لوله‌های انتقال نفت و گاز و بعضی محصولات خاص خودرویی، الزامات ویژه‌ای دارند که ممکن است از نظر سختگیرانی فراتر از الزامات استانداردهای عمومی باشد.
مدیر متالورژی و روش‌های تولید فولاد مبار که خاطرنشان کرد: در چنین شرایطی، مشخصات محصول بر اساس نیازهای فنی و الزامات اختصاصی مشتری تعریف میشود و محصول متناسب با درخواست و کاربرد موردنظر او تولید خواهد شد. این رویکرد به معنای تولید محصولات سفارشی‌سازشده برای مشتریان است؛ محصولاتی که در برخی موارد، الزامات کیفی و فنی سختگیرانه‌تری نسبت به استانداردهای عمومی دارند و در پایان تأکید کرد: توجه همزمان به استانداردهای ملی و بین‌المللی، شناخت نیازهای اختصاصی مشتریان و رعایت الزامات فنی متناسب با کاربردهای محصولات، زمینه‌تولید محصولی باکیفیت و قابل‌اعتماد را فراهم میکند و به فولاد مبار که امکان میدهد پاسخگویی دقیق‌تری به نیازهای متنوع صنایع مصرف‌کننده داشته باشد.

شارژ ماهانه کیف پول ایران کارمندان کلید خورد

سازمان اداری و استخدای از اجرای آزمایشی واریز کمک‌های رفاهی کارمندان دولت به کیف پول ایران خبر داد.

رئیس امور راهبری سامانه‌های ملی سازمان اداری و استخدای علی‌اکبر حدادی هزندی امروز پنجشنبه گفت که پرداخت آزمایشی بخشی از کمک‌های رفاهی کارکنان دولت در قالب «کیف پول ایران» با آماده‌شدن زیرساخت فنی بانک مرکزی و اعلام آمادگی دو وزارتخانه ارتباطات و کشور در آستانه اجرا قرار گرفته است. پیش‌تر هیئت وزیران با مصوبه‌ای دستگاه‌های اجرایی را مکلف کرد بخشی از کمک‌های رفاهی کارکنان خود را در قالب شارژ کیف پول ایران پرداخت کنند و حداقل مبلغ شارژ ماهانه را نیز یک میلیون تومان تعیین کرده بود. کیف پول ایران ابزار پرداختی بر بستر کدهای دسترسی است که با شماره‌گیری ##۹۸x می‌توان از آن استفاده کرد. این ابزار پرداخت در شرایط اختلال اینترنت و هک شبکه بانکی نیز از مسیر کد دسترسی قابل دسترس است و کاربران امکان مشاهده موجودی، شارژ کیف پول، انتقال وجه و خرید از فروشگاه‌های طرف قرارداد را با آن دارند.

رکوردشکنی اسقاط خودروهای فرسوده در شهر یور ماه

مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده از رکوردشکنی اسقاط خودروهای فرسوده در شهر یور خبر داد.

محمداصداق حاتمى، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده با تشریح روند اسقاط خودروهای فرسوده در کشور، از افزایش قابل توجه آمار اسقاط در ماه‌های اخیر خبر داد و اعلام کرد که این روند پس از اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، بار دیگر صعودی شده است. حاتمى با اشاره به عملکرد اسقاط خودرو در ده ده گذشته اظهار کرد: از سال ۱۳۸۵ تاکنون، نزدیک به ۲ میلیون و ۷۳۰ هزار دستگاه خودرو در کشور اسقاط شده است که حدود ۷۰۰ هزار دستگاه، معادل ۲۵ درصد کل این آمار، به دوره‌ای مربوط می‌شود که از سال ۱۴۰۱ آغاز شده است. او با بیان اینکه در سال‌های اخیر جهش قابل توجهی در اسقاط خودروهای فرسوده رخ داده است، افزود: در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۳۹ هزار دستگاه و در سال ۱۴۰۴ حدود ۲۰۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد. همچنین از ابتدای سال جاری تا زمان اعلام این گفت‌وگو-۲۳ مهرماه- نزدیک به ۸۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده است. مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده ادامه داد: با وجود تعطیلی‌ها و شرایطی که در ماه‌های اخیر بر کشور حاکم بود و موجب ایجاد رکود در این روند شد، در شهر یورماه موفق شدیم حدود ۲۸ هزار دستگاه خودرو را اسقاط کنیم؛ آمارى که از رکوردشکنی در عملکرد ماهانه اسقاط خودرو در ۲۰ ماه گذشته حکایت دارد. او با اشاره به افزایش سرعت اسقاط خودروها گفت: میزان اسقاط روزانه که در مقطعی به حدود ۳۳۹ دستگاه رسیده بود، اکنون به نزدیک هزار و ۴۰۰ دستگاه در روز افزایش یافته است. امیدواریم با تداوم این روند، هدف اسقاط ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری محقق شود و در سال آینده نیز توانیم به هدف پیش‌بینی‌شده در برنامه هفتم پیشرفت، یعنی اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو، نزدیک شویم. حاتمى در ادامه، یکى از دلایل محقق نشدن اهداف اسقاط خودرو در سال‌های گذشته را ممانرت برخی مفاد آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ با قانون ساماندهی صنعت خودرو عنوان کرد و گفت: در قانون، به ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو، اسقاط یک دستگاه خودرو پیش‌بینی شده بود؛ اما در آیین‌نامه اجرایی مصوب سال ۱۴۰۲، این نسبت به یک دستگاه اسقاط به ازای هر ۱۲ دستگاه خودرو تغییر یافته بود. او توضیح داد: این تفاوت در ضرایب موجب شده بود الزام اسقاط خودروها با قانون ایران نشود.
برای مثال، اگر یک تولیدکننده به یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه می‌رسید، بر اساس نسبت یک به ۱۲، الزام اسقاط حدود ۱۰۰ هزار دستگاه بود؛ در حالی که اجرای نسبت یک به چهار می‌توانست الزام اسقاط بیشتری ایجاد کند. مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: انباشت گواهی‌های اسقاط، نبود محل مصرف کافی برای این گواهی‌ها و اجرا نشدن کامل الزامات قانونی، از جمله عواملی بود که در سال‌های گذشته بر روند اسقاط تأثیر گذاشت. حاتمى با اشاره به اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ گفت: با اصلاح این آیین‌نامه و تطبیق آن با حکم قانون، نسبت یک دستگاه خودروی اسقاطی به ازای هر چهار دستگاه خودروی تولیدی بار دیگر مبنای اجرا قرار گرفت. آیین‌نامه اصلاح‌شده که در ۱۲ مردادماه سال ۱۴۰۵ به تصویب رسیده بود، از ۱۲ شهریورماه وارد مرحله اجرا شد و در پی آن، در شهریورماه رکورد عملکرد ۲۰ ماه گذشته شکسته شد.

او ابراز امیدواری کرد: روند افزایشی اسقاط خودروهای فرسوده در مهرماه نیز ادامه یابد و شمار خودروهای اسقاط‌شده در این ماه از ۲۵ هزار دستگاه فراتر رود.