

لایحه واردات خودروی کار کرده زیر پنج سال ساخت تصویب شد

استانداردهای ملی کشور و استانداردهای کشور تولید کننده برای خودروهای وارداتی را خواهد شد. سید سلمان ذاکر دیگر نماینده مجلس هم پیشنهاد افزایش حداکثر سنن خودروهای وارداتی از ۵ به ۱۰ سال را داد که با مخالفت نمایندگان مواجه شده و تصویب نشد. احمد امیرآبادی فراهانی عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس نیز در جریان رسیدگی به این لایحه نسبت به تعیین تعرفه ۱۷۶ درصدی برای واردات خودروی نو مخالفت کرد و خواستار تجدید نظر دولت در تعرفه گمرکی واردات خودروی نو شد.

وی با بیان اینکه چنین تعرفه گمرکی به ضرر بازار خودرو است و موجب می شود قیمت خودرو در بازار افزایش یابد، افزود: مجلس با رای بالا به لایحه ساماندهی خودرو، نشان داد که با کاهش قیمت خودرو موافق است. همچنین علی علیزاده نماینده مردم مراغه در مجلس نیز در پیشنهاد دیگری خواستار حذف عبارت "از جمله اتوبوس در ماده ۱۱ قانون ساماندهی بازار خودرو" شد که این پیشنهاد با مخالفت حسن نوروزی نماینده بهارستان مواجه شد اما سید کاظم دلخوش اباتری نماینده صومعه سرا در موافقت با پیشنهاد علیزاده گفت وجود عبارت "از جمله خودرو" "سبب سوء استفاده شده و امکان واردات را محدود می کند.



بازار خودرو (بعد از تایید شورای نگهبان) تبصره ۶ ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی و سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل مصوب ۱۳۷۱ اصلاح شده و تبصره ۸ این ماده واحده حذف می شود. بر این اساس هر ساله ارزش ماشین آلات راهسازی و خودروهای وارداتی به کشور

نمایندگان مجلس شورای اسلامی با ماده واحده لایحه دو فوریتی واردات خودروی کارکرده با عمر حداکثر پنج سال از زمان ترخیص از گمرک، موافقت کردند. به گزارش خبرنگار پارلمانی ایرنا، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نشست علنی امروز یکشنبه (۲۸ خرداد) با لایحه ماده واحده دو فوریتی واردات خودروی کار کرده موافقت کردند. بر اساس این مصوبه، ۳ ماده شامل مواد ۱۱ تا ۱۳ به قانون ساماندهی بازار خودرو مصوب ۱۴۰۰ مجلس افزوده می شود.

مطابق تبصره یک ماده ۱۱ قانون ساماندهی بازار خودرو اسکان واردات خودروی کار کرده مجاز می شود که در این صورت، الزامی که در بندهای ۳ و ۴ قانون موجود مبنی بر انتقال فناوری همزمان با واردات خودرو، حذف می شود.

در تبصره ۲ این ماده عمر خودروهای وارداتی کار کرده حداکثر پنج سال لحاظ شده است. آیین نامه اجرایی این ماده را نیز وزارت صمت با همکاری بانک مرکزی، گمرک ایران و سازمان های استاندارد و حفاظت محیط زیست تدوین کرده و ظرف یک ماه از زمان لازم الاجرا شدن قانون در هیأت دولت به تصویب می رسد.

همچنین بر اساس ماده ۱۲ قانون ساماندهی

تذکر به حذف نمایندگان از پروژه‌ها؛

قالیباغ: وزیر کشور به موضوع ابلاغیه استانداران ورود کند

آمده است، لذا درخواست می شود وزیر کشور به این موضوع توجه کند و از نمایندگان نیز می خواهم دیگر تذکر ندهند من شخصا آن را دنبال می کنم.

سید کاظم دلخوش اباتری در تذکر قانون اساسی با اشاره به نامه ای که اخیرا از سوی استانداران ابلاغ شد، گفت: قانون اساسی جایگاه مجلس را مشخص کرده است و برخی استانداران به مدیران کل استان ها ابلاغ کرده اند که نمایندگان حق ورود به پروژه ها را ندارند.

نماینده مردم صومعه سرا در مجلس شورای اسلامی افزود: بر اساس قانون اساسی نمایندگان تا هفتم خرداد سال آینده مسئولیت دارند و به بهانه اینکه سال پایانی فعالیت آنها است، استانداران حق ابلاغ چنین

رئیس مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه اخیرا استانداران در ابلاغیه های به مدیران کل استان ها اعلام کرده اند که نمایندگان حق ورود به پروژه ها را ندارند، از وزیر کشور خواست به این موضوع ورود کند.

به گزارش خبرنگار پارلمانی ایرنا، محمداقربالقیاباغ در جلسه علنی روز یکشنبه (۲۸ خردادماه) مجلس شورای اسلامی و در پاسخ به تذکر نماینده صومعه سرا گفت: از آقای وحیدی وزیر کشور می خواهیم به این نکته که این نماینده مجلس اعلام کرد، توجه کند.

وی خاطرنشان کرد: نامه ای در تاریخ ۱۱ خرداد به شماره ۱۰۰۱۶ به استانداران ابلاغ شده که در بند چهارم آن در تذکر کاظم دلخوش



بخشنامه ای را ندارند لذا از دولت درخواست می شود به استانداران بابت این ابلاغیه تذکر دهد. وی یادآور شد: نماینده مجلس تا روز آخر نماینده است و ارتباطی به سال پایانی فعالیت ندارد.

بیانیه سیاستی مرکز پژوهش های مجلس در خصوص ساماندهی حوزه دارو منتشر شد

بار از سوی مراجع ذیربط به کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی و دیوان محاسبات کشور ارائه شود. این گزارش افزوده است تقویت نقدینگی زنجیره تأمین یکی دیگر از مباحث عنوان شده در این موضوع است که بر اساس آن، بانک مرکزی و بانک های عامل با در نظر گرفتن عوامل تأثیرگذار همچون نرخ تورم، هزینه حقوق و دستمزد، فرایند تولید و دوره وصول مطالبات تأمین کنندگان اقدامات لازم را در اسرع وقت برای ارائه تسهیلات کافی به تأمین کنندگان دارو را انجام دهند در بند ۳ بیانیه سیاستی آمده است: قیمت گذاری منطقی و تأمین ارز مناسب باید انجام شود بدین شکل که ضوابط قیمت گذاری و مسیربندی صدور پروانه فرآورده های دارویی، مطابق با لیست داروهای ضروری کشور و لیست کمبودهای دارویی طی ۶ ماه آتی بازنگری و اصلاح شود.

وظایف محوله خود و پیرو مطالعات قبلی، نشست می را با حضور اکثر دست اندرکاران اصلی حوزه دارو در کشور برگزار کرد. بر اساس مجموع نکاتی که در این نشست مطرح شد، به دلیل حساسیت تأمین دارو و تأثیری که روی سلامت مردم می گذارد، این حوزه راهبردی نیازمند توجه ویژه است. با توجه به مجموعه مباحث مورد اشاره در این نشست، به منظور بهبود شرایط موجود پیشنهاد می شود مداخلات ذیل در دستور کار سیاست گذاران این حوزه قرار گیرد. در بخشی از این گزارش آمده است: یکی از این مباحث عبارت است از انضباط مالی و شفافیت در خصوص تخصیص منابع مالی و نحوه هزینه کرد آن که بر اساس آن، گزارش وضعیت پرداخت یارانه دارو توسط سازمان هدفمندسازی یارانه ها و نحوه تخصیص و هزینه کرد منابع مذکور به تفکیک سازمان ها و صندوق های بیمه گر درمان هر سه ماه یک

بیانیه سیاستی هفت بندی مرکز پژوهش های مجلس در خصوص ساماندهی حوزه دارو، پس از برگزاری نشست تخصصی با حضور کارشناسان و صاحب نظران بخش های مختلف تدوین و منتشر شد.

به گزارش ایرنا از روابط عمومی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، حوزه دارویی کشور طی سال های گذشته با مسائل مختلفی نظیر کمبود برخی اقلام و همچنین پرداخت از جیب بالا توسط مردم مواجه بوده که دسترسی بیماران را با چالش مواجه کرده است. چالش هایی که به دلایل مختلف از جمله انجام اصلاحات ارزی در این حوزه که با اجرای آن منابع مالی مورد نیاز زنجیره تأمین افزایش یافته، شدت بیشتری پیدا کرده است. مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در راستای

۲ سال با دولت مردم؛ از وعده تاجرا

منصوری: ۶۰۰ کیف برای سرمایه گذاران آماده شد

تحقق مصوبات دولت در ۲ سال اخیر



معاون اجرایی رئیس جمهور گفت: وعده های آیت الله رئیسی در سفرها محقق و وعده مصوبات در ۲ سال اول دولت مردمی عملیاتی شده است.

محسن منصوری روز یکشنبه در حاشیه چهارمین نشست شورای عالی مناطق آزاد اقتصادی- تجاری و صنعتی که با دستور رئیس جمهور برگزار شد، اظهار داشت: در این نشست ۲۱ دستور کار در راستای توسعه و کارآمدسازی مناطق ویژه داشتیم که عزم دولت تحول ویژه در مناطق آزاد اقتصادی- تجاری در قالب یک برنامه کوتاه و میان مدت است.

وی با بیان اینکه در این نشست متولی چند منطقه آزاد ویژه اقتصادی مشخص، طرح جامع توسعه برخی از مناطق تصویب و اصلاحاتی در برخی از تعرفه گذاری خدمات با نگاه کمک به حوزه تولید انجام شد، افزود: مجموعه در راستای حمایت از مجموعه های تولیدی که در مناطق ویژه اقتصادی آزاد فعال هستند، در زمینه سود بازرگانی تصمیمات لازم گرفته شد که اعمال تخفیفات به نفع حوزه تولید خواهد بود.

معاون اجرایی رئیس جمهور به رسیدگی صورت مالی ۶ منطقه ویژه اقتصادی و آزاد اشاره کرد و گفت: عزم دولت توجه ویژه به این مناطق است و در مجموع برای این مناطق ۶۰۰ بسته و ۶۰۰ کیف سرمایه گذاری بدون نام و با در نظر گرفتن تسهیلات برای سرمایه گذاران آماده کردند که بر این اساس هر سرمایه گذاری که قصد سرمایه گذاری در این مناطق را داشته باشد، می تواند یکی از این بسته ها را انتخاب کند.

منصوری با تاکید بر اینکه آغوش دولت و مجموعه دبیرخانه شورای برای پذیرش سرمایه گذاران باز است تا با حمایت های لازم شاهد رونق در این مناطق باشیم، درباره طرح های نیمه تمام در مناطق آزاد نیز توضیح داد: برخی از این طرح ها با سرمایه گذاری در بخش خصوصی اجرا می شود و برخی سرمایه گذاری ها نیز مشترک میان دولت و منطقه آزاد است که تعدادی از این ها مانند پل خلیج فارس در حقیقت راه دسترسی به قشم است که سال ها معطل مانده و با همکاری دولت و منطقه آزاد این طرح دوباره فعال شد.

وی درباره محقق شدن وعده های دولت در دومین سال فعالیت دولت سیزدهم نیز گفت: وعده های رئیس جمهور در سفرها محقق شده است و مصوبات سفر تا سه سال، فرصت برای اجرا دارد و با افتخار می گویم که وعده مصوباتی که در ۲ سال اول دولت مردمی باید اجرایی می شد، عملیاتی شد و تعدادی از طرح ها که مربوط به سال های بعد است، زمان برای اجرای آن داریم.

اعضای کمیسیون تلفیق بررسی لایحه برنامه هفتم توسعه انتخاب شدند

کمیسیون های مجلس شورای اسلامی، اعضای منتخب خود را برای حضور در کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه انتخاب کردند.

به گزارش خبرنگار پارلمانی ایرنا، در جلسه علنی روز یکشنبه (۲۸ خردادماه) مجلس شورای اسلامی، لایحه برنامه هفتم توسعه توسط رییس جمهور به رییس مجلس شورای اسلامی ارائه شد و پس از آن کمیسیون های تخصصی مجلس، اعضای منتخب خود را برای حضور در کمیسیون تلفیق برنامه هفتم توسعه تعیین کردند که به این شرح است:

کمیسیون صنایع و معادن: مهدی عسگری نماینده مردم کرج، روح اله ایزدخواه نماینده تهران و یوسف داودی نماینده مردم سراب.

کمیسیون آموزش، تحقیقات و فناوری: محمدمهدی زاهدی نماینده مردم کرمان و راور، حبیب اله دهمرده نماینده مردم زابل و احمد نادری نماینده مردم تهران.

کمیسیون بهداشت و درمان: سیدمرتضی خاتمی نماینده مردم ماهشان و ایچرود، مسعود پزشکیان نماینده مردم تبریز و علی اصغر باقرزاده نماینده مردم بابلسر.

کمیسیون اجتماعی: فاطمه رحمانی نماینده مردم مشهد و کلات، فاطمه قاسم پور نماینده مردم تهران و سیدکریم حسینی نماینده مردم اهواز.

کمیسیون فرهنگ، یوزن توپاوه وطن و سیدعلی یزدی خواه نمایندگان مردم تهران و احمد راستینه ههشجانی نماینده شهرکرد.

کمیسیون حقوقی و قضایی: عبدالرضا مصری نماینده مردم کرمانشاه، هاجر چنارانی نماینده مردم نیشابور و فیروزه و حسن نوروزی نماینده مردم رباط کریم و بهارستان.

قطعه اول

اردیبهشت ماه سال ۹۴ بود که در سفر هیئت دولت به آذربایجان شرقی دستور احداث پروژه ای حیاتی برای توسعه شمال غرب کشور و احیای مسیر تاریخی جاده ابریشم توسط رئیس جمهور داده شد و پروژه آزادراه تبریز - مرند - بازرگان کلید خورد تا نخستین پروژه مشترک آزادراهی میان ایران و ترکیه در این محور ساخته شود.

وزیر وقت راه و شهرسازی در مراسم کلنگ زنی این پروژه طول آن را ۲۵۳ کیلومتر بیان کرد و گفت: آزادراه تبریز - بازرگان با همکاری سرمایه گذار خارجی و دولت احداث می شود که سرمایه گذار ترکیه ای آن در همان در ابتدای اجرا انصراف داد!

لازم به توضیح است که طبق وعده دولتمردان برآورد اولیه برای اتمام این طرح ۵ سال اعلام شده بود که با گذشت ۷ سال تنها در یک قطعه تبریز - صوفیان اجرا شده و از اجرای بقیه طرح خبری نیست!

قرار بود یک شرکت ترکیه با نام برگز ۶۵ درصد این پروژه را انجام داده و ۳۵ درصد بقیه نیز توسط دولت ایران احداث شود ولی پس از گذشت بیش از یک سال از کلنگ زنی آن، مقدمات کار فراهم نشده و شرکت تورک به خاطر برخی از مشکلات و بروکراسی های اداری رایج در کشور ما از نهای شدن قرارداد ساخت این آزادراه منصرف می شود!

این در حالی است که نباید فراموش کرد که دولت ترکیه با احداث این پروژه دسترسی مطمئنی به خلیج فارس پیدا می کرد ولی متأسفانه کاغذبازی های اداری، روند طولانی صدور مجوزها و عقد قراردادهای در کشور ما باعث گردید تا سرمایه گذاران خارجی، ترک قرارداد ساخت این آزادراه و پروژه های مشابه را نهای نکنند!

بر اساس مصوبه دولت وقت، ساخت این آزادراه که از مهم ترین پروژه های آزادراهی کشور بود باید حداکثر تا دی ماه ۹۴ آغاز می شد ولی بعدها اجرای این طرح بزرگ که می توانست نقش بزرگی در رونق اقتصادی و توسعه کشور و شمال غرب داشته باشد، به فراموشی سپرده شده و هنوز هم اندر خم یک کوچه باقیمانه!

قطعه دوم

آزادراه تبریز - مرند - بازرگان از آبرپروژه های آذربایجان شرقی و بخشی از اتوبان ۲۰ هزار و ۵۵۷ کیلومتری قاره آسیا به شمار می رود که از کمربندی توشین در مرکز توکیو پایتخت ژاپن

حرکت لاک پشتی احداث آزادراه تبریز - بازرگان - اروپا از نگاه «عصر آزادی»

رشد تولید از مسیر ترانزیت می گذرد

عصر آزادی / شهرام صادق زاده

وقتی درباره ترانزیت کالا سخن به میان می آید در خصوص موضوعی صحبت می شود که قرار است جایگزین درآمد نفتی کشور شود زیرا ترانزیت با نفت برابری کرده و برای کسب درآمد دیگر نیازی نیست دست در چاه نفت کنیم و سرمایه آیندگان را از کشور خارج نماییم لذا کافی است محورهای ترانزیتی مهم کشور را تکمیل و به اتمام برسانیم تا در راه کسب درآمدهای غیرنفتی از طریق صادرات کالاها گام برداریم.

موضوع ترانزیت، خود اقتصاد مقاومتی است زیرا در این وادی، خدمات می دهیم و سود سرشاری می گیریم که مزایای ژئوپولیتیکی و امنیتی هم برای ما دارد ولی برخی مسئولان



چنین نگرشی به موضوع ندارند و ترانزیت را نمی شناسند و اشراقیتی هم بر آن ندارند در حالی که همسایگان مدرن ما از این مسئله منتفع می گردند. محور تبریز - بازرگان از نظر ترافیک بین المللی و موقعیتی که در شبکه شرقی - غربی جاده ابریشم، مسیر آسیا - اروپا و شبکه بزرگراهی آسیا دارد از اهمیت ویژه ای برخوردار است که تکمیل احداث آن سالهاست که بدون اهتمام ادوار دولت ها مواجه شده و قرار است امسال با جدیت تمام آغاز شده و شاهد تحقق اصلی ترین وعده دولت به مردم آذربایجان باشیم که البته اگر قضا و قدری پیش نیاید...

کارشناسان حوزه راه می گویند برای تکمیل مابقی محدوده آزادراه نیاز به ۹ هزار ۹۶۵ میلیارد ریال است که اگر دولت سهم خود را به موقع پرداخت کند پیشرفت قابل ملاحظه ای رقم خواهد خورد!

اجرایی آن در سال ۸۶ آغاز شده و اجرای آن موجب کاهش زمان سفر، افزایش ظرفیت تردد جاده ای در این مسیر، افزایش سطح کیفیت ترافیک، کاهش تصادفات و افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت، توسعه شبکه آزادراهی کشور و افزایش سهم ایران در بازار ترانزیت کالا و مسافر به منطقه قفقاز و ترکیه می شود.

توسعه زیرساخت های جاده ای و ارتباطی آذربایجان شرقی به عنوان بستر دستیابی ایران به منطقه قفقاز و ترکیه از اولویت های دولت سیزدهم برای توسعه زیرساخت های جاده ای و ارتباطی کشور و آذربایجان شرقی بوده که برای تحقق آن ۲ هزار و ۳۸۳ میلیارد تومان اعتبار تصویب شده که با بهره برداری کامل از آزادراه تهران - بازرگان، راه دسترسی از پایتخت کشور به مرز ترکیه به طول حدود ۹۰۰ کیلومتری به شکل آزادراه فراهم می شود.

گفته کارشناسان اقتصادی، مسیر تبریز - بازرگان مسیر اصلی ترانزیت کالا و مسافر با کشور ترکیه، اتحادیه اروپا و منطقه قفقاز است که سالانه

۶۴ کیلومتر از غرب شهر تبریز شروع شده و پس از عبور از صوفیان به مرند می رسد. آزادراه تبریز- مرند - بازرگان در طول ۲۵۳ کیلومتر از محورهای پرتردد سفرهای تجاری و تفریحی منطقه به شمار می رود که عملیات

بیش از ۱۵ میلیون تن بار و ۱۰ میلیون مسافر از طریق آن جابجا می شوند لذا دولت سیزدهم ۶ هزار میلیارد ریال اعتبار را به آن اختصاص داده تا در بازه زمانی ۲ ساله روند اجرایی این طرح تسریع یابد.

قطعه آخر

آزادراه تبریز - بازرگان یکی از پروژه های نیمه کاره در آذربایجان شرقی و منطقه شمالغرب کشور است که به دلیل وداع با دولت دوازدهم، همچنان سال ها سست خاک خورده وعده های توخالی شده و در حال حاضر به صورت پیشرفت لاک پشتی حرکت می کند.

به گفته کارشناسان حوزه راه، برای تکمیل و بهره برداری مابقی محدوده آزادراه، نیاز به ۹ هزار و ۹۶۵ میلیارد ریال است که اگر دولت سیزدهم سهم خود را به موقع پرداخت کند پیشرفت قابل ملاحظه ای رقم خواهد خورد که از این میزان اعتبار سهم وزارت راه و شهرسازی ۵ هزار و ۷۴۷ میلیارد ریال و سهم شرکت ساخت آزادراه تبریز - مرند چهار هزار و ۱۹۸ میلیارد ریال می باشد.

مدیر پروژه آزادراه تبریز - مرند با بیان اینکه ۶۰۰ میلیارد تومان در سفر سال گذشته رئیس جمهوری ۶ هزار میلیارد ریال در بازه زمانی دو ساله برای اجرا و بهره برداری این پروژه مصوب شد گفت: از این میزان دو هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال در سال گذشته پرداخت شده و امسال نیز سه هزار میلیارد ریال به علاوه ۷۰۰ میلیارد ریال باقی مانده از اعتبار سال گذشته پرداخت می شود.

فرزین آقازاده، پیشرفت فیزیکی کل پروژه را حدود ۳۰ درصد اعلام کرد و افزود: این پروژه با برآورد اولیه ۲۱ هزار و ۲۸۹ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۸ آغاز شده و قرار بود در سال گذشته به اتمام برسد که به علت عدم تأمین مالی راکد ماند که در سال گذشته با تزریق اعتبار دوباره عملیات اجرایی آن شروع گردید و تجهیز کارگاه، ماشین آلات و نیروی انسانی این پروژه انجام شده است. بدین ترتیب، آزادراه تبریز - مرند - بازرگان از پروژه های ناتمام منطقه آذربایجان است که بهره برداری از این مسیر توسط استان های شمالغرب ایران را هموارتر می کند لذا در این منطقه پروژه های ناتمام و راکد مربوط به سال های گذشته وجود دارد که باید اولویت مدیران ارشد این استانها باشد زیرا حوزه راه جزو اولویت های نخست بوده و تبریز را از طریق این مسیر به اروپا متصل شده و منافع اقتصادی را به ارمغان خواهد آورد!