

لک علی‌آبادی:

هماهنگی قوای سه‌گانه، کشور را در مسیر پیشرفت قرار می‌دهد

نماینده دورود و ازنا در مجلس گفت: تعامل و هماهنگی میان قوای سه‌گانه می‌تواند کشور را در مسیر پیشرفت قرار دهد.

روح‌الله لک علی‌آبادی در گفت‌وگو با ایسنا، در تبیین اقدامات لازم برای تسریع در پیشرفت کشور گفت: همدلی و همراهی تأثیر بسزایی در تحقق اهداف کشور و رسیدن به مولفه‌های پیشرفت دارد.

وی با تأکید بر لزوم حمایت از سرمایه‌گذاران گفت: یکی از مولفه‌های پیشرفت کشور، حمایت از سرمایه‌گذاران است به طوری که آن‌ها در بروکراسی اداری معطل نشوند.

این نماینده مجلس اجرای قوانین و سیاست‌های کشور را در تسریع پیشرفت کشور موثر خواند و افزود: نمونه این موضوع در اجرا نشدن شعار دولت الکترونیک است که علی‌رغم گذشت چندین سال از قانونی شدن آن، همچنان به خوبی اجرایی نمی‌شود به طوری که افراد برای گرفتن مجوز درگیر بروکراسی اداری می‌شوند.

وی افزود: لازم است دستگاه‌ها به نفع مردم و جامعه همراه باشند حال اینکه بسیاری از مشکلات موجود به خاطر ترک فعل‌هایی است که مسئولین انجام می‌دهند. ترک فعل به این معناست که برخی مسئولین به جای اقدام، هیچ کاری نمی‌کنند تا از انتقادات در امان بمانند.

لک علی‌آبادی در جمع‌بندی گفت: براین اساس تعامل و هماهنگی میان قوای سه‌گانه می‌تواند کشور را در مسیر پیشرفت قرار دهد البته این تعامل باید بین قوا و نه فقط روسای سه قوه باشد. از طرف دیگر نیز ترک فعل‌ها و انجام ندادن مسئولیت‌ها توسط مسئولان نیز یکی از دلایل کندی پیشرفت کشور است.

عسکری:

تغییر ساعت رسمی در افزایش کیفیت کار و کاهش مصرف برق تأثیرگذار است

رئیس کمیسیون کشاورزی، منابع طبیعی، آب و محیط زیست مجلس شورای اسلامی گفت: تغییر ساعت رسمی کشور حتماً در افزایش کیفیت کار و همچنین کاهش مصرف برق تأثیر دارد.

محمد جواد عسکری رئیس کمیسیون کشاورزی، منابع طبیعی، آب و محیط زیست مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به مصوبه هیئت وزیران در خصوص ارائه لایحه‌ای درباره تغییر ساعت رسمی کشور و همچنین طرح برخی درخواست‌ها از سوی بخش‌های خصوصی در این زمینه اظهار کرد: تغییر ساعت رسمی کشور حتماً در افزایش کیفیت کار و همچنین کاهش مصرف برق تأثیر دارد.

وی درباره نظر مجلس در خصوص تغییر ساعت رسمی کشور تأکید کرد: هر زمان که لایحه دولت به مجلس برسد، موضوع در کمیسیون‌های تخصصی مورد بررسی قرار می‌گیرد و نمی‌توان از الان درباره نظر مجلس در این زمینه پیش بینی کرد. به گزارش ایسنا، طی روزها و هفته‌های گذشته درخواست‌هایی از سوی برخی از فعالان بخش خصوصی در خصوص «بازگشت قانون تغییر ساعت کشور» مطرح شد. همچنین هیئت وزیران در جلسه‌ی روز چهارشنبه ۲۰ فروردین خود که به ریاست رئیس جمهور برگزار شد، لایحه‌ی دوفوریتی واگذاری اختیار تعیین ساعت رسمی کشور به دولت را به تصویب رساندند.

دهم اردیبهشت ماه ۱۴۰۱ با رای نمایندگان مجلس شورای اسلامی، قانون تغییر ساعت رسمی کشور نسخ شد و اجرای ساعت تابستانی در ایران متوقف شد. پیش از این ساعت رسمی کشور هر سال در ساعت ۲۴ روز اول فروردین‌ماه یک ساعت به جلو کشیده و در ساعت ۲۴ روز سیم شهریورماه به حال سابق برگردانده می‌شد اما با تصمیم نمایندگان مجلس الان سه سال است که ساعت تابستانی در کشور اجرا نمی‌شود. منتقدان قانون نسخ قانون تغییر ساعت رسمی کشور «افزایش مصرف انرژی در ساعات اوج»، «کاهش بهره‌وری» و «تحمل هزینه‌های اضافی بر کشور» را از نتایج حذف تغییر ساعت رسمی کشور عنوان کرده‌اند.

در نشست ستاد اقتصادی دولت مطرح شد

گزارش بانک مرکزی از تسهیلات اعطایی به بخش‌های تولید، صنعت، ازدواج و فرزندآوری

رئیس کل بانک مرکزی در جلسه ستاد اقتصادی دولت، گزارشی از آخرین وضعیت تسهیلات ارائه شده به بخش‌های تولید، صنعت، ازدواج و فرزندآوری ارائه کرد.

به گزارش ایسنا، نشست ستاد اقتصادی دولت به ریاست مسعود پزشکیان و با حضور مسئولان وزارتخانه‌ها و سازمان‌های اقتصادی دولت برگزار شد.در این جلسه رئیس کل بانک مرکزی گزارش

وزیر دادگستری:

زندان جای بدهکاران نیست

فراهم است، اما ضروری است زیرساخت‌های مورد نیاز توسط گمرک در بنادر مهیا شود تا کالاهای وارداتی به صورت قانونی و شناسه‌دار به کشور وارد و توزیع شود. وی گفت: پیگیری‌هایی در حال انجام است که تا زمان آماده‌سازی زیرساخت‌ها، از طریق ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و کارگروه ماده ۴ این موضوع مدیریت شود. رحیمی با تأکید بر اینکه نمی‌توان کالاهای مجاز موسوم به «تلنجی» و «ملوانی» که با اجازه دولت وارد کشور می‌شود را قاچاق تلقی کرد، افزود: مسئولان ملی و استانی پیگیر رفع مشکلات در حوزه تلنجی هستند؛ آئین نامه کالای همراه ملوان مزایای ارزشمندی برای ملوانان دارد و پیشنهاد می‌کنیم فعلاً بر اساس این آئین‌نامه عمل شود تا معایب و مشکلات آن به مرور شناسایی و رفع شود.وزیر دادگستری همچنین در دیدار با آیت‌الله غلام‌علی صفایی بوشهری نماینده ولی فقیه و امام جمعه بوشهر، با اشاره به برنامه‌های دولت چهاردهم در خصوص تسهیل سرمایه‌گذاری برای تولید، حفظ امنیت و ثبات بازار، کاهش تورم و برخورد تضمین امنیت سرمایه‌گذاران را از مهم‌ترین برنامه‌ها و اهداف وزارت دادگستری برشمرد.

وی خاطر نشان کرد: وزارت دادگستری، ایجاد فضای امن برای سرمایه‌گذاری و رفع مشکلات حقوقی مرتبط با آن را به صورت جدی پیگیری می‌کند.رحیمی، با تأکید بر همکاری و هم‌افزایی بین‌دستگاهی اظهار امیدواری کرد که در سایه همدلی و هماهنگی قوای سه‌گانه و دستگاه‌های تابعه استانی، گام‌های مؤثری در جهت توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری برای تولید برداشته شود. وزیر دادگستری در جمع خبرنگاران، به تشریح برنامه‌های دولت در حوزه‌های تجارت مرزی و حمایت از سرمایه‌گذاری پرداخت و افزود: قانون ساماندهی تجارت مرزی در سال ۱۴۰۳ تصویب شد که در برگیرنده فعالیت‌هایی مانند تلنجی، ملوانی و کولبری بود، این قانون نیازمند آیین‌نامه‌ای بود که قبل از عید در دولت تصویب شده و بستر فعالیت از حیث قوانین و مقررات



وزیر دادگستری با بیان اینکه جای بدهکاران در زندان نیست، بدهکاران باید این امکان را داشته باشند تا با کار و تلاش، بدهی خود را بپردازند.

به گزارش ایسنا، امین‌حسین رحیمی وزیر دادگستری که به بوشهر سفر کرده است در دیدار با فعالان اقتصادی این استان، با اشاره به نامگذاری سال ۱۴۰۴ به عنوان سال سرمایه‌گذاری برای تولید، رفع موانع حقوقی و قضایی در مسیر سرمایه‌گذاری و تضمین امنیت سرمایه‌گذاران را از مهم‌ترین برنامه‌ها و اهداف وزارت دادگستری برشمرد.

وی خاطر نشان کرد: وزارت دادگستری، ایجاد فضای امن برای سرمایه‌گذاری و رفع مشکلات حقوقی مرتبط با آن را به صورت جدی پیگیری می‌کند.رحیمی، با تأکید بر همکاری و هم‌افزایی بین‌دستگاهی اظهار امیدواری کرد که در سایه همدلی و هماهنگی قوای سه‌گانه و دستگاه‌های تابعه استانی، گام‌های مؤثری در جهت توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری برای تولید برداشته شود.

نمی‌توان کالاهای تلنجی را قاچاق تلقی کرد وزیر دادگستری در جمع خبرنگاران، به تشریح برنامه‌های دولت در حوزه‌های تجارت مرزی و حمایت از سرمایه‌گذاری پرداخت و افزود: قانون ساماندهی تجارت مرزی در سال ۱۴۰۳ تصویب شد که در برگیرنده فعالیت‌هایی مانند تلنجی، ملوانی و کولبری بود، این قانون نیازمند آیین‌نامه‌ای بود که قبل از عید در دولت تصویب شده و بستر فعالیت از حیث قوانین و مقررات



تولید و نیز تأمین سرمایه در گردش صنعت مورد بحث قرار گرفت و ادامه این بحث به جلسه‌ای مواکول شد.

از این گزارش بودند.

در این جلسه همچنین برنامه‌های بانک مرکزی در هدایت اعتبارات به سمت سرمایه‌گذاری در خدمت

یزیدیان:

نظام حکمرانی آب در کشور اختلال دارد



نهادها تهیه این اسناد است، چرا در این چند دهه سند تهیه نکرده است؟ آیا بحران آب فعلی کشور نتیجه ترک فعل این نهادها نیست؟ این همه سدی که این نهادها می‌نویسند چه کسی و با چه ابزاری باید اجرا کند؟یزیدیان گفت: وزارت نیرو در دهه‌های اخیر در برخی حوزه‌ها آب را به چند نفر فروخته و عملاً فروش مال غیر کرده و عملاً ورشکسته آبی است و چک‌های بی محل کشیده و حالا باید پاسخگوی قحطیه‌داران قانونی باشد. از سال ۱۳۸۱ تصمیمات کلان آب کشور به شورای عالی آب سپرده شده است؛ در این ۲۳ سال تاکنون این شورا ۴۸ جلسه تشکیل داده است؛ یعنی متوسط هر سال ۲ جلسه، آیا کشوری که طی همه مطالعات و بررسی‌ها مهم‌ترین چالش‌اش بحران آب است با سالی ۲ جلسه می‌تواند بحران آب فائق آید؟ همه نظریه‌های علمی نهاد حکمرانی آب را دارای ساختاری مشارکتی می‌داند یعنی مشارکت همه ذینفعان در تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها؛ در این شورا و دیگر شوراها جایگاه ذینفعان کجاست؟ آیا می‌شود چند نفر خاص در وزارت نیرو برای همه کشور تصمیم بگیرند؟ آیا این شیوه حکمرانی پذیرفته است؟وی تأکید کرد: بحران آب اکنون فقط در فلات مرکزی نیست بلکه در استان‌های پر آب کشور نیز بحران آب داریم؛ در استان‌های شمالی حاشیه دریای خزر مشکل آب داریم؛ در خوزستان یک صنعت نیشکر بیش از ۳ میلیارد متر مکعب آب ولی در کنار آن هزاران روستا و شهر مشکل آب شرب دارند؛ این یعنی نظام حکمرانی آب در کشور اختلال دارد.

ساز آذربایجان شرقی است که سالیانه دهها نفر به ویژه در تعطیلات نوروزی و تابستانی در این جاده مصدوم شده و یا جان خود را از دست می‌دهند به طوری که معمولاً در روزهای جمعه و تعطیل شاید به طور میانگین بر اثر بروز تصادفات رانندگی ۳ یا ۴ مورد حادثه جاده ای رخ داده و منجر به مرگ و میر هم‌استانی‌ها گردد.

■ محور آخر

وضعیت فعلی پروژه اتوبان مرنـد – جلفا نشان می‌دهد تأمین منابع مالی پایدار و رفع موانع اجرایی برای تکمیل آن ضرورت دارد و با توجه به اینکه ۳۴ کیلومتر از باند دوم جاده جلفا – مرنـد از خروجی منطقه تا محدوده هرنـدات برعهده این سازمان بود سازمان منطقه آزاد ارس توانسته با عمل به تمام تعهدات خود، این مسیر را زیربار ترافیک هدایت نماید.

به اعتقاد کارشناسان، منطقه آزاد ارس باید از بُن‌بست ترانزیتی خارج شده و به ترانزیت بین‌المللی متصل شود زیرا اتوبان مسیر جلفا به خدافقرین و کشورهای همجوار آن سوی رود ارس یکی از مواردی است که می‌تواند مزیت ترانزیتی مهمی برای منطقه به وجود آورده و منطقه آزاد ارس را بیش از پیش در مسیر اقتصادی قرار دهد.

برای همین منظور و در راستای ایجاد لجستیک و حمل و نقل بین‌المللی در این منطقه نیز یکی از دغدغه‌های تجار این است که در صورت عزم مسئولان استانی، محور مواصلاتی تبریز – مرنـد – جلفا – اوراسیا نیز محقق شده و به توسعه اقتصادی منطقه آزاد ارس و به تبع آن، استانه‌ای شمالغرب ایران منجر گردد.

بدین ترتیب، محور تبریز – مرنـد – جلفا یک مسیر اقتصادی برای کل کشور و تنها مسیری است که ایران را به صورت زمینی به کشورهای اتحادیه اوراسیا و نخجوان وصل می‌کند و با تکمیل این جاده، جذابیت منطقه آزاد ارس برای سرمایه‌گذاری بسیار افزایش خواهد یافت زیرا جاده موجود ظرفیت پذیرش حجم تردد گردشگری و ترانزیتی کونسی به منطقه آزاد ارس را ندارد و با توسعه منطقه که با عملیاتی شدن آن در سال جاری شتاب بسیاری به خود گرفته است عدم وجود زیرساخت مناسب می‌تواند مشکلات جدی در حمل و نقل منطقه‌ای را به همراه داشته باشد.



را در آغوش بگیریم.درحقیقت، اتوبان مرنـد – جلفا نه تنها برای تسهیل حمل و نقل کالا و مسافر، بلکه به عنوان یک محور استراتژیک برای توسعه تجارت و تقویت روابط اقتصادی استانه‌ای شمالغرب ایران با کشورهای همسایه، به ویژه کشور آذربایجان اهمیت زیادی دارد و موجب توسعه منطقه آزاد ارس نیز خواهد شد.این مسیر یکی از مسیرهای اصلی اتصال به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی است که می‌تواند موجب رشد تجارت و تسهیل صادرات و واردات به منطقه آزاد ارس شود و البته که می‌تواند در بهبود زیرساخت‌های ترانزیتی کشور و کاهش هزینه‌های حمل و نقل موثر بوده و دوستداران منطقه تاریخی آراز به راحتی، با لذت و بدون دغدغه در کنار آن آرام بگیرند...

مدیرعامل سازمان

منطقه آزاد ارس می

گوید این مجموعه در

تکمیل اتوبان مرنـد

– جلفا به طور کامل

به وظایف خود عمل

کرده و اکنون خارج

از تعهدات پیشین

در ادامه پروژه

مشارکت می‌نماید

پروژه اتوبان مرنـد – جلفا از اهمیت بالایی در ارتقای زیرساخت‌های حمل و نقل شمالغرب کشور برخوردار بوده و نقش کلیدی در توسعه مبادلات تجاری و اتصال به کریدورهای بین

اهمیت راهبردی و اقتصادی منطقه آزاد ارس در تکمیل اتوبان مرنـد – جلفا به روایت "عصر آزادی"

توسعه اقتصاد آذربایجان

از اتوبان آرس می گذرد



عصر آزادی / شهرام صادق زاده

منطقه آزاد ارس Aras Free Zone در منطقه شمالغرب ایران با قرار داشتن در حاشیه رود ارس و نقطه صفر مرزی با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان یکی از ظرفیت‌های کم‌نظیر کشور برای توسعه صادرات است به طوری که ارس از جمله مناطق آزاد کشور است که فضای مناسبی برای تولید و سرمایه‌گذاری را دارد.در حقیقت، این منطقه آزاد در طی سالیان گذشته با مشکلات عدیده‌ای از جمله راههای دسترسی مناسب مواجه بود که جایگاه واقعی منطقه آزاد ارس را از پتانسیل واقعی آن دور نمود زیرا محور مناسب مواصلاتی شهرهای غرب و شمالغرب کشور به ارس به‌هیچوجه قابل قبول نبود اما چندین سال است که تلاشها درباره بهبود راه دسترسی به ارس انجام می‌شود تا شاید به راحتی ارس



منطقه آزاد ارس که پیش‌تر متعهد به احداث ۳۴ کیلومتر از مسیر آزادراه مرنـد – جلفا از سمت جلفا به سوی مرنـد شده بود، به طور کامل به این تعهدات عمل کرده و اکنون با

منطقه آزاد ارس که پیش‌تر متعهد به احداث ۳۴ کیلومتر از مسیر آزادراه مرنـد – جلفا از سمت جلفا به سوی مرنـد شده بود، به طور کامل به این تعهدات عمل کرده و اکنون با

■ محور اول

اتوبان مرنـد – جلفا به عنوان یکی از پروژه‌های مهم زیرساختی در منطقه شمالغرب ایران، در حال تکمیل است که این پروژه به طول ۶۱ کیلومتر شامل ۴۸ کیلومتر مسیر زیر بار ترافیک و ۱۳ کیلومتر در دست اجراست و از ۲ کیلومتر باقی‌مانده، ۶۰۰ متر تکمیل شده و حدود ۴۰۰ متر باقی‌مانده است که گفته می‌شود پیشرفت فیزیکی کل پروژه به ۸۸ درصد رسیده است.

سازمان منطقه آزاد ارس مسئولیت احداث ۳۴ کیلومتر از این مسیر را بر عهده دارد که تاکنون به طور کامل به تعهدات خود عمل کرده و برای تسریع در تکمیل پروژه، این سازمان ۶۰ میلیارد تومان اعتبار اختصاص داده است.

به اعتقاد کارشناسان اقتصادی، این پروژه با هدف تسهیل حمل و نقل، کاهش تصادفات، تقویت مبادلات تجاری و ترانزیتی در منطقه اجرا می‌شود که با تکمیل محور مرنـد – جلفا، دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی تسهیل شده و زمینه‌ساز رونق اقتصادی منطقه شمالغرب کشور خواهد بود.

اهمیت این پروژه در راستای توسعه منطقه آزاد ارس به حدی است که استناداً آذربایجان شرقی نیز با اشاره به ضرورت تسریع در تکمیل آن تأکید کرده که ۶۰ میلیارد تومان از ۲۵۰ میلیارد تومان مورد نیاز برای ساخت اتوبان مرنـد – جلفا توسط سازمان منطقه آزاد ارس و مابقی از سوی وزارت راه و شهرسازی تأمین می‌شود.

"بهرام سرمست" با بیان اینکه تبریز محور همه تعاملات منطقه شمالغرب کشور است به سفر اخیر وزیر راه و شهرسازی از جلفا به تبریز اشاره کرد و افزود: در دیداری که با وی داشتم درباره وضعیت طرح‌های مهم حوزه راه از قبیل بخش باقیمانده اتوبان مرنـد – جلفا، قطعه دوم آزادراه تبریز – بازرگان در حفاصل صوفیان – شوردره و کریدور ارس تبادل نظر کردیم تا سازمان منطقه آزاد ارس برای اتمام ۷ کیلومتر باقی‌مانده اتوبان مرنـد – جلفا سرمایه‌گذاری نماید.

■ محور دوم

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس از اختصاص ۶۰ میلیارد تومان اعتبار از سوی این سازمان به منظور تسریع در روند تکمیل اتوبان مرنـد – جلفا خبر داد و گفت: سازمان