

وزیر امور اقتصادی و دارایی:

مناطق آزاد باید پایلوت اجرای برنامه های پیشروانه باشند

اقدامات انجام شده در راستای تأکیدات وزیر اقتصاد را ارائه کردند.

همچنین عملکرد ۱۹ منطقه آزاد تجاری-صنعتی کشور در خصوص اجرای «طرح ۲۰» و میزان پیشرفت در تهیه اسناد راهبردی مناطق مورد بررسی قرار گرفت و مدیران مناطق گزارشی از روند اقدامات و برنامه های پیشروانه کردند.

پس از استماع گزارش های ارائه شده، وزیر امور اقتصادی و دارایی ضمن تقدیر از تلاش های صورت گرفته برای اجرای طرح ۲۰ و ارتقای مدیریت و جایگاه مناطق آزاد، تأکید کرد که با وجود اقدامات انجام شده، هنوز با نقطه مطلوب و مورد انتظار فاصله وجود دارد و لازم است تلاش ها در این زمینه افزایش یابد.

مدنی زاده بر ضرورت استفاده از تجربه مدیران سابق مناطق آزاد و همچنین مهارت ها و ایده های مدیران فعلی تأکید کرد و گفت: باید با بهره گیری از این ظرفیت ها، مطالعات عمیق تر و علمی تری درباره مناطق آزاد انجام شود و نباید همچون گذشته درگیر مسائل و مشکلات دمدستی و روزمره شویم.

وزیر اقتصاد با بیان اینکه جهت گیری های کلان مطرح شده در گزارش های ارائه شده را بسیار خوب ارزیابی می کند، اظهار داشت: انتظار من این است که تلاش مدیران مناطق در راستای این جهت گیری ها با سرعت و شدت بیشتری دنبال شود.

وی در ادامه با تأکید بر جایگاه راهبردی مناطق آزاد در اقتصاد کشور تصریح کرد: فراموش نکنیم که مناطق آزاد باید الگوی سایر مناطق و پروژه های اقتصادی کشور باشند و اگر قرار است برنامه های پیشروانه در اقتصاد کشور به مورد اجرا گذاشته شود، پایلوت آن باید مناطق آزاد باشند.

مدنی زاده همچنین بر ضرورت فاصله گرفتن از رویکردهای روزمره و حرکت به سمت برنامه ریزی عمیق، علمی و آینده نگر در مدیریت مناطق آزاد تأکید کرد تا این مناطق بتوانند نقش مؤثرتری در پیشبرد سیاست های اقتصادی کشور ایفا کنند.



وزیر اقتصاد: اگر قرار است برنامه های پیشروانه در اقتصاد کشور اجرا شود، مناطق آزاد باید پایلوت اجرای آن باشند.

به گزارش تسنیم، جلسه مشترک سیدعلی مدنی زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی، با دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی و مدیران عامل مناطق آزاد سراسر کشور با هدف بررسی عملکرد مناطق و ارائه گزارش اقدامات انجام شده برگزار شد. در این نشست، معاون سیاست گذاری و راهبردی اقتصادی و معاون امور بانکی، بیمه و شرکت های دولتی وزارت امور اقتصادی و دارایی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، رئیس سازمان سرمایه گذاری و کمک های اقتصادی و فنی ایران و مدیران عامل مناطق آزاد کشور حضور داشتند.

مدیران مناطق آزاد تجاری-صنعتی کشور در این جلسه گزارش عملکرد خود در زمینه اجرای طرح تحول و بازآفرینی مناطق آزاد، ارتقای نحوه مدیریت و جایگاه این مناطق و

مدیرعامل شرکت گاز استان کرمان:

ضرورت بهینه سازی و مدیریت مصرف گاز در استان کرمان



گاز و مشترکان، گفت: کرمان با چهار شرکت کاربر در حوزه های صنعت، ناوایی و صنایع ذوب مس قرارداد دارد و ۲ شرکت دیگر نیز به طور تخصصی در بخش خانگی فعالیت می کنند.

مشوق های کم مصرف ها

این مسئول با یادآوری اینکه فصل واقعی مصرف خانگی در کرمان از مهرماه آغاز می شود، از مشوق های جدید برای صرفه جویی خبر داد و عنوان کرد: مردم با ارسال پیامک به رعایت الگوی مصرف تشویق می شوند و جایزه صرفه جویی مستقیم از طریق کیف پول به حساب مشترکان واریز خواهد شد.

وی با اشاره به برنامه های ویژه برای ناوایی ها و صنایع انرژی بر مانند آجرسازها، خاطرنشان کرد: صنایع می توانند گواهی صرفه جویی به ازای هر مترمکعب به شرکت های کاربر واگذار کنند که این گواهی مزایای متعددی از جمله کاهش قبض گاز و قابلیت عرضه در بورس انرژی را دارد و یک فرایند کاملاً بر-د محسوب می شود.

سلیمانی ماهانی با بیان اینکه امسال شاهد افزایش ۴۰ هزار تایی اشتراک پذیری در استان نسبت به سال قبل هستیم، بر افزایش ناترازی به دلیل افزایش مصرف و جنگ اخیر تأکید کرد و گفت: امسال بیش از گذشته به همراهی هوشمندانه هم استانی های عزیز نیاز داریم و باید با آگاه سازی گسترده، استفاده مسئولانه از جریان گاز را به یک گفتمان عمومی تبدیل کنیم.

مدیرعامل شرکت گاز استان کرمان با اشاره به آسیب های وارده به پالایشگاه های گازی کشور و افت محسوس تولید، نسبت به تشدید بی سابقه ناترازی انرژی در ۱۱ استان هشدار داد و گفت: امسال برای شرکت گاز کرمان سالی استثنایی و حساس است و سه استان کشور در وضعیت بسیار حاد قرار دارند و کرمان نیز در جمع هشت استان تحت تأثیر این ناترازی قرار گرفته است.

محمدرضا سلیمان ماهانی در دیدار با رییس و کارکنان خبرگزاری ایرنا کرمان افزود: این مهم نیازمند مدیریت جهادی و همراهی حداکثری رسانه ها است.

وی با بیان اینکه امسال باید مدیریت مصرف را با قدرت بیشتری نسبت به سال گذشته دنبال کنیم، خاطرنشان کرد: کاهش تولید گاز به علت تحولات اخیر منطقه و جنگ اخیر، کار را برای تأمین پایدار انرژی دشوار کرده است و از این رو، ۱۱ استان کشور تحت تأثیر مستقیم این ناترازی قرار می گیرند که شرایط در سه استان کامل هشداردهنده و بحرانی خواهد بود. وی با تأکید بر اینکه استان کرمان نیز در زمره هشت استانی است که نقاطی از آن با چالش جدی مواجه می شود، اظهار کرد: نقش اطلاع رسانی و فرهنگ سازی بیش از هر زمان دیگری حیاتی است و برای عبور از این فصل سخت، به نفوذ و قدرت رسانه ها، به ویژه خبرگزاری ایرنا به عنوان رسانه ملی و مرجع، نیاز مبرم داریم.

هوشمندسازی موتورخانه ها ایگان شد

مدیرعامل شرکت گاز کرمان در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اقدامات پیشروانه این شرکت در حوزه بهینه سازی، تصریح کرد: خوشبختانه در حوزه هوشمندسازی و بازسازی موتورخانه ها، گام های بسیار خوبی برداشته ایم و کرمان جزو استان های پیشرو در کشور محسوب می شود.

وی ادامه داد: ما بازسازی بخش برق برخی موتورخانه ها را به صورت کامل رایگان برای مشترکان دارای موتورخانه انجام داده ایم و هوشمندسازی موتورخانه ها را در دستور کار جدی داریم.

سلیمانی ماهانی با بیان اینکه سامانه های هوشمند باید در ادارات، مساجد و حتی بخش خانگی اجرایی شود، اضافه کرد: تنظیم دمای مشعل ها در بخش خانگی نیز قابلیت هوشمندسازی دارد که این امر به کاهش چشمگیر مصرف کمک خواهد کرد.

وی در ادامه با معرفی «شرکت های کاربر بر» به عنوان پل ارتباطی فنی و فرهنگی میان شرکت



سر مقاله

تمام بازار را آزاد کنید

پرهام پهلوان

توقف اجرای آزمایشی عرضه بنزین با نرخ تمام شده پالایشگاهی در استان کرمان، بار دیگر نشان داد که در اقتصاد ایران، فاصله میان درست بودن یک سیاست و درست اجرا شدن آن می تواند بسیار زیاد باشد؛ اما یک درس مهم در این شکست وجود داشت: اصلاح قیمت یک کالا، زمانی معنادار که همزمان امکان واکنش آزادانه مصرف کننده و تولیدکننده به آن قیمت نیز وجود داشته باشد.

در اقتصاد، قیمت یک علامت است. وقتی قیمت بنزین افزایش می یابد، این علامت باید به مصرف کننده بگوید که سوخت کمیاب تر از گذشته است و به تولیدکننده نیز بگوید که بازار برای خودروهای کم مصرف، حمل و نقل عمومی، خودروهای برقی و سایر گزینه های جایگزین ارزش بیشتری قائل خواهد شد. اما این سازوکار زمانی کار می کند که اقتصاد اجازه داشته باشد به این علامت پاسخ دهد. اگر دولت قیمت بنزین را آزاد کند، اما همزمان واردات خودرو را محدود، تعرفه ها را بالا، تولید داخلی را انحصاری و رقابت را سرکوب کند، نمی توان انتظار داشت که افزایش قیمت بنزین به تنهایی معجزه کند.

این خطایی است که در بسیاری از «به اصطلاح» اصلاحات اقتصادی ایران تکرار شده است: یک قیمت را آزاد می کنیم، اما ساختار پیرامون آن همچنان دستوری باقی می ماند و سپس از اینکه رفتار اقتصادی به شکل مورد انتظار تغییر نکرده است، تعجب می کنیم. بازار یک سیستم به هم پیوسته از قیمت ها و انتخاب ها است. نمی توان یک قیمت را از شبکه قیمت ها جدا کرد و نام آن را اصلاح گذاشت.

فرض کنیم دولت تصمیم گرفته است قیمت بنزین را به قیمت واقعی نزدیک کند. در این صورت، سوال بعدی این نیست که آیا ابتدا باید حمل و نقل عمومی را کامل کند؟ یا آیا ابتدا باید خودروهای کم مصرف ارزان تولید کند؟ سوال درست تر این است که چرا دولت باید اصلاً انتخاب مصرف کننده را محدود کند؟ اگر بنزین قرار است با قیمت واقعی عرضه شود، باید اجازه داد بازار خودرو نیز تا حد امکان آزاد باشد. تعرفه های سنگین و محدودیت های غیر ضروری واردات خودرو باید کنار گذاشته شود تا مصرف کننده بتواند بر اساس درآمد، سلیقه و هزینه سوخت، میان خودروهای مختلف انتخاب کند. کسی که نمی خواهد خودروی کم مصرف بخرد، باید بتواند آن را وارد کند یا از میان عرضه کنندگان مختلف انتخاب کند؛ کسی که خودروی بزرگ و پر مصرف می خواهد نیز باید هزینه واقعی انتخاب خود را بپردازد.

در چنین شرایطی، قیمت بنزین دیگر صرفاً ابزاری برای گران کردن سوخت نیست؛ به بخشی از یک نظام انگیزشی تبدیل می شود. فردی که خودروی پر مصرف دارد، هزینه بیشتری می پردازد و فردی که خودروی کم مصرف انتخاب کرده، از مزیت انتخاب خود برخوردار می شود. تولیدکننده نیز به جای آنکه از حمایت تعرفه ای و انحصار مطمئن باشد، ناچار می شود برای باقی ماندن در بازار، به نیاز مصرف کنندگان پاسخ دهد. این همان تخصیص بهینه منابع بر اساس ترجیحات است که دستور و بخشنامه از انجام آن ناتوان است.

مساله در ایران این است که سال ها از یک طرف قیمت انرژی سرکوب و از طرف دیگر، امکان شکل گیری بسیاری از انتخاب های جایگزین نیز محدود شده است. نتیجه، ترکیب عجیبی از قیمت های مصنوعی و انتخاب های غیر اقتصادی بوده است. بنزین ارزان، تقاضا برای خودروهای پر مصرف را بالا نگه داشته و حمایت از تولید داخلی و محدودیت واردات نیز امکان انتخاب خودروهای کم مصرف را محدود کرده است. بعد، از مردم انتظار داشته ایم که در برابر یک افزایش قیمت، رفتاری متفاوت از خود نشان دهند.

اگر قیمت بنزین با یک واقعی شود، قیمت خودرو نیز باید اجازه پیدا کند واقعیت بازار را منعکس کند. اگر خودروهای خارجی کم مصرف، برقی یا هیبریدی برای مصرف کننده مطلوبند، نباید با تعرفه و محدودیت مصنوعی از بازار حذف شوند. اگر حمل و نقل عمومی قرار است رقیب واقعی خودروی شخصی باشد، باید امکان فعالیت، سرمایه گذاری و رقابت در این بخش فراهم شود. اگر خودروهای برقی قرار است جایگزین بنزین شوند، باید موانع ورود، سرمایه گذاری و رقابت در این بازار برداشته شود. در همه این موارد، مساله این نیست که دولت باید ابتدا همه چیز را بسازد و سپس بازار را آزاد کند، بلکه باید موانع بازار را بردارد تا خود بازار امکان ساختن و عرضه کردن گزینه های جایگزین را پیدا کند.

البته این به معنای نادیده گرفتن هزینه های اجتماعی اصلاح قیمت نیست. خانواری که امروز ناچار است با خودروی پر مصرف رفت و آمد کند، نمی تواند یک شبه انتخاب خود را تغییر دهد. اما پاسخ این مساله نیز لزوماً قیمت گذاری دستوری نیست. اگر قرار است از خانوار های آسیب پذیر حمایت شود، حمایت باید تا حد امکان مستقیم، شفاف و هدفمند باشد، نه اینکه با از ران نگه داشتن یک کالا برای همه، میلیاردها تومان منابع را به شکل یکسان میان مصرف کننده کمر درآورد و برآمد توزیع کرد. یارانه عمومی بنزین، در نهایت نمی تواند جای سیاست رفاهی هدفمند-آرامی مقطعی به نفع بیماری های اقتصاد موجود- را بگیرد. از همین منظر، یکی از مهم ترین مسائل اصلاح قیمت بنزین، مقصد درآمد های حاصل از آن نیست، بلکه جلوگیری از تبدیل اصلاح قیمت به ابزاری برای جبران کسری بودجه است. اگر دولت قیمت یک کالا را بالا ببرد و سپس تنها با افزایش درآمد خود اعلام کند که اصلاح انجام شد، در واقع فقط یک قیمت را تغییر داده است. اصلاح زمانی اتفاق افتاده که مجموعه ای از قواعدی که پیش تر مانع انتخاب و رقابت بوده اند نیز تغییر کنند.

بنابر این مساله بنزین را نباید به دوگانه افزایش قیمت یا عدم افزایش قیمت تقلیل داد. قیمت بنزین باید از سرکوب قیمتی فاصله بگیرد؛ اما این تنها یک جزء از اصلاح است. همزمان باید بازار خودرو آزادتر شود، موانع واردات و رقابت کاهش یابد، انحصارها اصلاح شوند و امکان شکل گیری گزینه های جایگزین فراهم شود. مصرف کننده باید بتواند میان خودروی پر مصرف و کم مصرف، خودروی داخلی و خارجی، خودروی بنزینی و برقی و خودروی شخصی و حمل و نقل عمومی انتخاب کند و قیمت هر انتخاب را نیز بپردازد.

بنابر این توجیه اتفاق کرمان، نباید این باشد که اصلاح قیمت بنزین زود هنگام بود یا جامعه آمادگی آن را نداشت. درس اصلی باید این باشد که نمی توان یک قیمت را آزاد کرد و انتظار داشت اقتصادی که بخش بزرگی از انتخاب های پیرامون آن قیمت را محدود کرده است، ناگهان رفتاری کاملاً باز محور از خود نشان دهد. بازار، یک کل به هم پیوسته است. اگر قرار است قیمت بنزین آزاد شود، باید امکان انتخاب آزادانه خودرو نیز فراهم باشد. اگر قرار است مصرف کننده هزینه واقعی سوخت را بپردازد، باید اجازه داشته باشد وسیله نقلیه متناسب با این هزینه را انتخاب کند. اگر قرار است پنگاه ها به قیمت ها پاسخ دهند، باید امکان ورود و رقابت داشته باشند و اگر قرار است اصلاحات اقتصادی جدی گرفته شود، نباید اصلاح را با افزایش یک عدد در تابلو جایگاه ها اشتباه گرفت. نهایتاً مساله این نیست که ابتدا همه چیز را درست کنیم و بعد قیمت را آزاد کنیم؛ مساله این است که همه موانع را از سر راه بازار برداریم و اجازه دهیم قیمت ها، انتخاب ها و رقابت، همزمان اصلاح شوند. آنچه اقتصاد ایران به آن نیاز دارد، نه آزادسازی یک قیمت، بلکه آزادسازی سازوکار قیمت ها است.

(آگهی مناقصه عمومی) نوبت دوم



شهرداری رفسنجان در نظر دارد بر اساس بودجه مصوب شماره ۱۳۸۷ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۴ شورای محترم اسلامی شهر، نسبت به **نگهداری فضای سبزهای شهرداری رفسنجان (۱- میدان آیت الله هاشمی تا انتهای جنگل کاج-۲- ضلع شرق میدان آیت الله هاشمی تا میدان شهید امینی و پارک جوان-۳- ضلع شرق رودخانه شور با پارک مظهری و پارک مادر-۴- ضلع غرب رودخانه شور تا منتهی الیه بزرگراه خلیج فارس-۵- ضلع غرب بزرگراه خلیج فارس-بلوار ولایت و آرامستان)** از طریق برگزاری مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا از کلیه شرکت های واجد صلاحیت که توانایی لازم جهت شرکت در مناقصه را دارند، دعوت بعمل می آید نسبت به دریافت اسناد و اطلاع از شرایط شرکت در مناقصه به سایت سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) مراجعه نمایند.

تاریخ آگهی: ۱۴۰۵/۰۵/۱۹

مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۲

آخرین مهلت ارائه پیشنهادات از طریق سامانه مذکور تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۵

(لازم به ذکر است شهرداری رفسنجان در رد یا قبول تمام یا هر یک از پیشنهادات گذار است.)

مهلت تحویل ضمانتنامه بانکی شرکت در مناقصه ۲ روز قبل از بازگشایی پاکات

تلفن تماس ۰۳۴۴-۳۴۴۵۸۸۰۱

اداره ارتباطات و امور بین الملل شهرداری رفسنجان