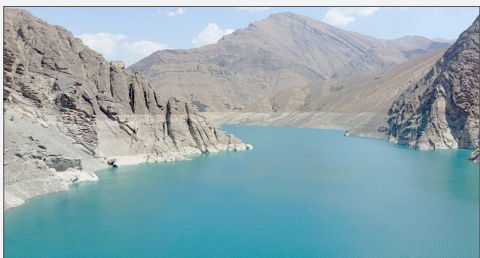


خبر

بررسی آمار ورودی آب به سدهای ایران نشان می دهد:

رشد ۷۶ درصدی ورودی آب به سدهای ایران



بررسی آمار ورودی آب به سدهای ایران در سال آبی جاری نشان از رشد ۷۶ درصدی ورودی آب به سدهای ایران دارد. به گزارش تسنیم، در ۲۵۷ روز ابتدایی سال آبی جاری (از ابتدای مهرماه ۱۴۰۴ تا شانزدهم خرداد ماه ۱۴۰۵) در مجموع ۴۱ میلیارد و ۵۶۰ مترمکعب آب وارد سدهای ایران شده که نسبت به ورودی ۲۳ میلیارد و ۶۲۰ میلیون مترمکعبی آب به سدها در مدت مشابه سال آبی گذشته، رشدی ۷۶ درصدی داشته است،

همچنین در این مدت، به منظور تأمین آب شرب، کشاورزی، صنعت، تولید انرژی برق آبی و مباحث زیست محیطی، ۲۵ میلیارد و ۳۹۰ میلیون مترمکعب آب از سدهای کشور رهاسازی شده است که نسبت به خروجی ۲۱ میلیارد و ۸۳۰ میلیون مترمکعبی آب در مدت مشابه سال آبی قبل از سدها، رشدی ۱۶ درصدی را نشان می دهد.

در زمان حاضر با وجود ۳۴ میلیارد و ۹۳۰ میلیون مترمکعب آب ذخیره شده در سدهای کشور، ۶۷ درصد ظرفیت مخازن سدها پُر و ۳۳ درصد این ظرفیت خالی است.

میزان ذخایر آبی سدها در روز شانزدهم خرداد ۱۴۰۴ بالغ بر ۲۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون مترمکعب بود، که مقایسه این رقم با حجم فعلی ذخایر آبی سدها، نشان دهنده رشد ۳۳ درصدی ذخایر سدها در مقایسه با روز مشابه سال قبل است.

توسط بانک مرکزی؛

ایران چک جدید ۱۰۰ هزار تومانی با تصویر مدرسه میناب چاپ شد



بانک مرکزی سری جدید ایران چک های ۱۰۰ هزار تومانی را با تصویر مدرسه میناب چاپ کرد.

به گزارش تسنیم، بعد از جنایات امریکا در مدرسه میناب و شهادت ۱۶۸ کودک دختر و پسر دانش آموز به همراه جمعی از معلمان، کارکنان مدرسه و والدین حاضر در محل، بانک مرکزی سری جدید ایران چک های ۱۰۰ هزار تومانی را با تصویر مدرسه میناب چاپ کرد.

بر همین اساس، تصویر پشت ایران چک های ۱۰۰ هزار تومانی جدید، یادمان مدرسه میناب طراحی شده است.

این ایران چک ها به تدریج وارد شبکه بانکی و چرخه مبادلات پولی کشور می شود و از نظر ویژگی های امنیتی نیز مشابه نمونه های قبلی است.

برای ورود به سایت روزنامه حیات کرمان



بار کد را اسکن کنید

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات:

استفاده از فیلتر شکن ها به چالش حکمرانی تبدیل شده است

برخی مسائل می دانیم و یک موضوع ضد ارزشی را طی سال ها به ضد ارزش تبدیل می کنیم و باید از این موضوع درس بگیریم.

وی با اشاره به اقتصاد دیجیتال و سرمایه گذاری گفت: یکی از تلخ ترین سوال هایی که با آن مواجهیم این است که اینترنت تا کی وصل خواهد ماند و این موضوع بسیار دردناک است. اگر درباره اقتصاد دیجیتال و تکالیف قانونی برنامه هفتم صحبت می کنیم، این موضوع نیاز به پایداری ارتباطات دارد. این موارد محقق نمی شود مگر اینکه یک تصمیم راهبردی و واحد گرفته شود.

او ادامه داد: در شرایطی که دنیا در مسیر هوشمندسازی حرکت می کند و بسیاری از شغل ها متحول می شوند، ما همچنان در شرایطی هستیم که باید نگران باشیم ارتباطات و اینترنت پایدار و متصل خواهد بود یا خیر. ما متوجه شرایط امنیتی هستیم اما باید به تجربه های خود بازگردیم و از آن ها درس بگیریم و برای حل مسئله گام برداریم.

اینترنت دوباره قطع خواهد شد؟

ستار هاشمی در جواب به این سوال که آیا اینترنت دوباره قطع خواهد شد یا نه گفت: یکی از موضوعاتی که به شکل جدی در دستور کار ما در ستاد ویژه ساماندهی فضای مجازی است همین موضوع است. حسب شرایط امنیتی که در دنیا هم وجود دارد، ممکن است محدودیت های دسترسی به اینترنت بین الملل ایجاد شود. اما نکته این است که فرایند آن باید شفاف شود.

وزیر همچنین درباره سازوکار قطع و وصل اینترنت توضیح داد: برای این فرایند پیشنهاد مشخصی که وجود دارد که وزارتخانه معتقد است باید به حداقل برساند و در یک فرایند شفاف با اطلاع رسانه ها اتفاق بیفتد. همچنین اگر قرار است محدودیتی ایجاد شود با تشخیص چه نهادی با تطبیق چه کمیته ای و تا چه زمانی انجام شود.

او در ادامه گفت: در این زمینه پیشنهادهایی دریافت کردیم و با دوستان مختلف امنیتی و دیگر حوزه ها در حال تکمیل آن هستیم. این موضوع نباید در یک فضای غبارآلود اتفاق بیفتد. جلسات متعددی برایش گذاشته باشند. آن چیزی که شایه این موضوع خواهد بود این است که هر محدودسازی زمان دار خواهد بود. وی در پاسخ به این سوال که اینترنت چه زمانی به شرایط عادی بازمی گردد، گفت: اینترنت پس از اتفاقاتی که در یکی دو هفته اخیر افتاد، به یکی از موضوعات پیچیده حکمرانی تبدیل شده است. وی افزود: حتما کیفیت اینترنت باید ارتقا یابد و همکاران در تلاش اند این مهم را رقم بزنند. ما معتقدیم اینترنت برای همه باید با کیفیت و بدون تبعیض باشد و ما و دولت نشان داده ایم پای حرف خود هستیم و با همه دشواری ها ایستاده ایم.

هاشمی ادامه داد: در عمل نشان داده ایم این موضوع را؛ چه در مقابل دوربین و چه در جلسات متعدد اعلام شده است و حرف ما یکی است. در دنیای امروز اگر اقتصاد دیجیتال مهم است که هست و سهم اقتصاد دیجیتال در GDP از ۴۰ درصد عبور می کند، ما نمی توانیم و نباید با خودتحریمی از جا بمانیم. وزیر ارتباطات گفت: در جنگ رمضان مردم برنده میدان بودند و همیشه پای کار هستند، بنابراین این را با یاور قلبی می گویم که باید طرحی نو در انداخت و استفاده از ابزارهای فنی نتیجه روشنی خواهد داشت. باور من این است که باید به سمت یک تصمیم ملی و پایدار با حفظ کرامت همه ذی نفعان حرکت کنیم و نخبگان را دریابیم. اگر به بخش خصوصی و نخبگان بی توجهی کنیم و تصمیم هایی بگیریم که امکان اجرای آن ها وجود نداشته باشد، این موضوع به مهاجرت آن ها منجر خواهد شد. هاشمی در ادامه تصریح کرد: اگر سامانه های ما آسیب پذیر و متوقف شوند و نتوانند به مردم خدمات دهند، مصداق یک موضوع ضد امنیت ملی است. اینکه یک پنجره واحد ایجاد کنیم و همه خدمات دولت ذیل آن ارائه شوند، اساسا شدنی نیست. هم تجربه خودمان در چند دهه اخیر در کشور را دیدیم و هم تجارب سایر کشورها، از کانادا تا سنگاپور را بررسی کردیم.

با وجود افزایش تنوع؛

خدمات پس از فروش گره کور بازار خودروهای وارداتی



است. کارشناسان هشدار می دهند در صورت نبود برنامه ریزی مناسب برای پشتیبانی فنی خودروهای برقی، مالکان این خودروها در سال های آینده با مشکلات جدی تری مواجه خواهند شد.

مسئولیت واردکنندگان چیست؟

بر اساس ضوابط وزارت صنعت، معدن و تجارت، شرکت های واردکننده موظفند پیش از عرضه خودرو، زیرساخت های خدمات پس از فروش، تأمین قطعات و شبکه نمایندگی های خود را فراهم کنند. با این حال، برخی فعالان بازار معتقدند نظارت بر اجرای این تعهدات باید جدی تر شود تا شرکت ها صرفا به واردات خودرو اکتفا نکنند.

کارشناسان پیشنهاد می کنند از زنجیره مستمر عملکرد شرکت های واردکننده در حوزه خدمات پس از فروش، انتشار گزارش های شفاف از میزان رضایت مشتریان و اعمال ضمانت های اجرایی برای شرکت های متخلف می توان به بهبود وضعیت موجود کمک کرد.

تجربه بازارهای جهانی نشان می دهد موفقیت یک برند خودرویی تنها به کیفیت محصول وابسته نیست، بلکه کیفیت خدمات پس از فروش نقش تعیین کننده ای در حفظ مشتریان دارد. در ایران نیز اگرچه واردات خودرو توانسته تنوع بازار را افزایش دهد، اما تداوم این روند بدون توسعه زیرساخت های خدماتی یا چالش های جدی روبرو خواهد شد.

اکنون به نظر می رسد گره اصلی بازار خودروهای وارداتی نه در گمرکات و نه در خطوط حمل و نقل، بلکه در شبکه خدمات پس از فروش نهفته است؛ گره ای که باز شدن آن می تواند اعتماد مشتریان را به بازار خودروهای وارداتی بازگرداند و زمینه ساز رقابت واقعی در صنعت خودرو کشور شود.



وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات با اشاره به تجربه سال های اخیر در حوزه محدودیت های اینترنتی گفت: در سال های گذشته استفاده از فیلتر شکن های یک موضوع ضد ارزشی بود در حالی که اکنون به یک چالش حکمرانی تبدیل شده است.

به گزارش ایسنا، سید ستار هاشمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، در نشست خبری، با اشاره به موضوع پایداری ارتباطات اظهار کرد: یکی از موضوعاتی که پس از جنگ رمضان در دستور کار قرار گرفت، پایداری ارتباطات بود. پایداری ارتباطات در شرایط جنگی اولویت پیدا می کند. طراحی زیرساخت های ارتباطی متناسب با تراکم جمعیت انجام می شود، اما از ۹ اسفند سال گذشته با جابه جایی تراکم جمعیت مواجه بودیم و همه تلاش ما این بود که ارتباط مردم حفظ شود.

وی افزود: در جنگ رمضان بخش خصوصی خدمات خود را رایگان ارائه کرد، در شرایطی که درآمد آن ها تحلیل رفته بود که این موضوع نشان دهنده بزرگ بودن و شریف بودن آن هاست. هاشمی ادامه داد: در موضوع قطعی ارتباط در جزایر شاهد بودیم که سه بار ارتباطات قطع شد، اما با تدابیر انجام شده ارتباط حفظ شد. در حوزه پست نیز بیش از ۱۵ میلیون مرسوله جابه جاشد. در بحث صنعت فضایی نیز باید گفت پژوهشگاه و مراکز زمینی مورد اصابت قرار گرفتند، اما تدابیری اندیشیده شد تا ارتباطات ما با ماهواره ها قطع نشود. همچنین در بحث دولت الکترونیک در جنگ رمضان شاهد رکورد جدیدی بودیم و یک میلیارد تراکنش ثبت شد که می توانست با وقفه همراه شود اما این اتفاق نیفتاد.

وزیر ارتباطات با اشاره به مطالبات مردم از این وزارتخانه گفت: وزارت ارتباطات نقطه تلاقی بسیاری از مطالبات است؛ مانند قطعی اینترنت و زمان و چرایی آن. به صورت طبیعی وزارت ارتباطات در حوزه ارتباطات و اینترنت آخرین زنجیره ای است که با این مطالبات مواجه می شود. مشکلات و کاستی ها طبیعتا در حوزه های مختلف وجود دارد اما گاهی اوقات این مشکلات متوجه حوزه ارتباطات دانسته می شود. وی در ادامه درباره ارتباطات بین الملل گفت: گاهی اوقات به جای حل مسئله، صورت مسئله را حذف می کنیم و این موضوع هر از گاهی تکرار می شود و باید از آن درس بگیریم. در سال ۱۴۰۱ شاهد مسدودسازی ها و محدودیت ها بودیم؛ در آن مقطع استفاده از فیلتر شکن ها یک موضوع ضد ارزشی بود و اکنون به یک چالش حکمرانی تبدیل شده است و در آن زمان از این ظرفیت استفاده نمی شد.

هاشمی با اشاره به موضوع سیم کارت های سفید اظهار کرد: سابقه سیم کارت های سفید به سال ۱۳۹۹ برمی گردد. در سال ۱۴۰۴ وقتی در فضای رسانه ای بحث سیم کارت سفید مطرح می شود بسیاری اظهار می کنند که سیم کارت سفید نداریم و با افتخار از وی پی ان استفاده می کنیم؛ این تجربه ما در سال های اخیر است. ما گاهی حکمرانی را منحصر به

تنوع خودروهای وارداتی افزایش یافته، اما خدمات پس از فروش همچنان پاشنه آشیل این بازار است.

به گزارش تسنیم، بازگشت واردات خودرو به کشور اگر چه توانست بخشی از عطش بازار را کاهش دهد و گزینه های متنوع تری را پیش روی خریداران قرار دهد، اما همزمان چالش تازه ای را نیز به همراه آورده است؛ چالشی که این روزها بسیاری از مالکان خودروهای وارداتی بان دست و پنجه نرم می کنند: خدمات پس از فروش.

در حالی که طی دو سال گذشته ده ها مدل خودرو از برندهای مختلف آسیایی و اروپایی وارد کشور شده اند، بسیاری از شرکت های واردکننده هنوز نتوانسته اند شبکه خدمات پس از فروش متناسب با حجم خودروهای عرضه شده ایجاد کنند. نتیجه این وضعیت، نارضایتی مشتریان از کمبود قطعات یدکی، طولانی شدن زمان تعمیرات و افزایش هزینه های نگهداری خودروها بوده است.

قطعاتی که پیدانمی شوند

یکی از مهم ترین مشکلات مالکان خودروهای وارداتی، دسترسی دشوار به قطعات مصرفی و تخصصی است. بسیاری از خودروهای جدید وارداتی دارای فناوری های به روز و قطعات اختصاصی هستند که تأمین آنها وابسته به واردات مستقیم است. محدودیت های ارزی، مشکلات ثبت سفارش و طولانی بودن فرایند تأمین باعث شده برخی خودروها برای تعمیرات ساده نیز هفته ها یا حتی ماه ها در نمایندگی ها متوقف بمانند. کارشناسان بازار خودرو معتقدند واردات خودرو بدون ایجاد تجربه تأمین قطعات و خدمات، می تواند به افزایش هزینه مالکیت خودرو منجر شود؛ موضوعی که در نهایت به زیان مصرف کننده تمام خواهد شد.

نمایندگی های محدود، مشتریان فراوان

چالش دیگر، محدود بودن تعداد مراکز خدماتی برخی برندهای وارداتی است. در بسیاری از استان ها هنوز نمایندگی فعال برای برخی خودروهای تازه وارد وجود ندارد و مالکان ناچارند برای انجام سرویس های دوره ای یا تعمیرات تخصصی به شهرهای دیگر مراجعه کنند. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه و اتلاف وقت، کیفیت خدمات را نیز تحت تأثیر قرار داده است. ازدحام در مراکز محدود خدماتی باعث شده زمان انتظار برای دریافت خدمات افزایش یابد و برخی مشتریان از روند رسیدگی به درخواست های خود رضایت کافی نداشته باشند.

خودروهای برقی؛ چالشی متفاوت

ورود خودروهای برقی و هیبریدی نیز ابعاد جدیدی به مسئله خدمات پس از فروش افزوده است. این خودروها به تجهیزات تخصصی، نرم افزارهای به روز و نیروی انسانی آموزش دیده نیاز دارند؛ زیرساختی که هنوز در بسیاری از مراکز خدماتی کشور به طور کامل فراهم نشده