

فرخوان های امروز

مؤسسه جهاد نصر

شرکت مدیریت تولید برق هفت

شرکت توزیع نیروی برق استان خراسان شمالی

ارتش جمهوری اسلامی ایران نیروی هوایی

شرکت آب و فاضلاب آذربایجان غربی

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان تهران

شرکت مخابرات ایران منطقه ایلام

شهرستان

اداره راه و شهرسازی استان بیلان

www.monaghsatiran.ir

پایگاه جامع خبر و اطلاعات مناقصات مزایدات ایران

روزنامه

مناقصه

اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی

راهنمای رایگان مناقصه در monagh Satiran.ir

شنبه ۲۳ آبان ۱۳۹۶ • ۲۵ صفر ۱۴۳۹ • سال سیزدهم • شماره ۲۲۸۸ • قیمت ۱۰۰۰۰ ریال • ۱۲ صفحه

ایلیکیشن کتاب

مجموعه فایز میفر را بزرگاری مناقصه مزایده

علاقه‌مندان می‌توانند چاپ هشتم و آخرین ویرایش کتاب را از طریق بارکد روبه‌رو در کافه بازار خریداری و نصب نمایند.

قیمت کتاب: ۲۸ هزار تومان
قیمت نرم‌افزار: ۲۰ هزار تومان

پیام رهبر معظم انقلاب اسلامی در پی حادثه تلخ و مصیبت‌بار زمین‌لرزه در غرب کشور

همه دستگاه‌ها با سرعت و تمام توان به یاری آسیب‌دیدگان بشتابند

رییس دیوان محاسبات

نظام فعلی بودجه‌ریزی به بن‌بست رسیده است

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد

سهم ۲۰ درصدی صادرات از بخش معادن و صنایع معدنی

پاسخ‌های سردبیر «مناقصه» به پرسش‌های مناقصه‌ای

ارتباط ارزیابی کیفی با تشخیص اهلیت و مقدور بودن انجام مورد معامله در تأیید صحت معاملات عمومی؟!

نایب رییس اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران در گفت‌وگو با «مناقصه» مطرح کرد نحوه برگزاری مناقصات، عامل شفافیت یا ابهام در فضای کسب و کار

نایب رییس اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران گفت: تشریفات مناقصه و مزایده، موضوع مهم در اقتصاد کشورمان است که در تقویت شفافیت یا خدای ناکرده ابهام آلود کردن فضای کسب و کار، بسیار اهمیت دارد.

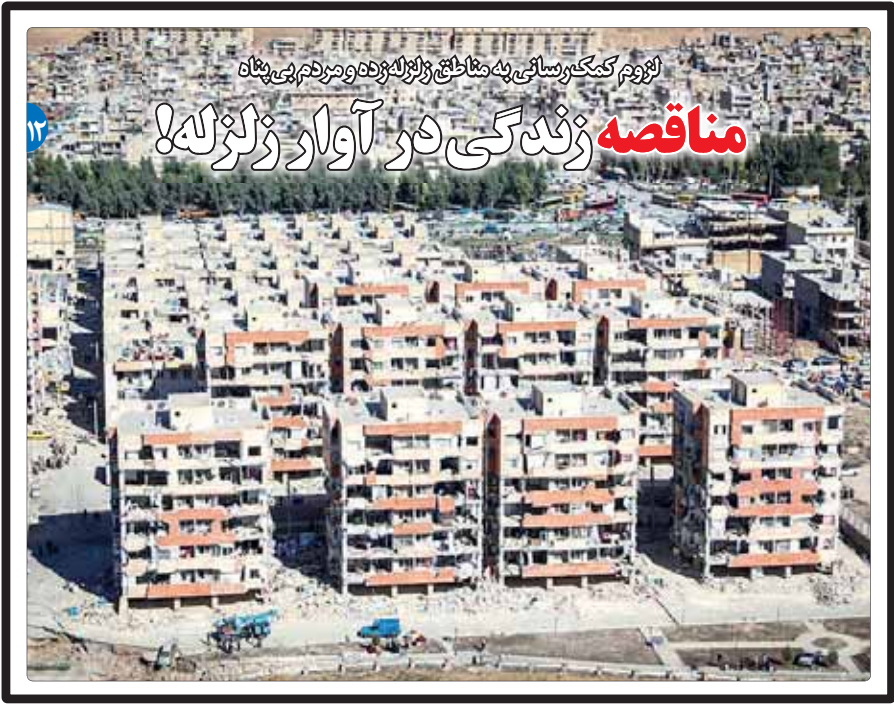
صفر تا صد واگوه‌های گازی در نشست خبری رییس HSE شرکت گاز بررسی شد

مزایده مرگ با طناب نامریی گاز

ایران در جایگاهی قرار گرفته که ۷۵ درصد از حوادث طبیعی کل دنیا را در خود متمرکز کرده است و هر یک از بلایای طبیعی با بالفعل شدن خود می‌توانند فاجعه‌ای عظیم را در تاریخ کشور ثبت و ضبط کنند.

اجرای طرح اینترنت طبقه‌بندی شده در ایران با مبنای دسترسی بر اساس نیاز!

معاون مرکز ملی فضای مجازی از اجرای طرح «اینترنت طبقه‌بندی شده» در کشور خبر داد و گفت: تقسیم‌بندی اینترنت بر مبنای دسترسی‌ها بر اساس نیازها و مأموریت‌ها خواهد بود. به گزارش مهر، امیر خوراکیان در نشست خبری در حاشیه یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی رسانه‌های دیجیتال گفت: سیاست‌ها باید تبدیل به قانون و مقررات شود و با ابلاغ این مقررات به دست‌اندرکاران امر، بتوانیم موانع تولید محتوا را برای تولیدکنندگان کاهش دهیم تا آنها با سهولت و آرامش و اطمینان خاطر بیش‌تری به فعالیتشان ادامه دهند.



روزنامه

مناقصه

برگزار می‌کند

رستمان ۹۶

کرونی

مختصین و کارشناسان

مناقصه مزایده

ویژه اعضای کمیسیون مناقصات دستگاه‌های اجرایی

جهت ثبت‌نام به سایت

روزنامه مراجعه نمایید

www.monagh Satiran.ir

راهنمای مناقصه

گزارش روزانه مناقصه مزایده از آگهی‌های منتشر شده در بیش از ۱۰۰ روزنامه کشور در روز دوشنبه ۲۳ آبان ۱۳۹۶

آمار کلی
تعداد روزنامه‌های دارای فراخوان
تعداد کل فراخوان‌ها
فراخوان‌های جدید
مناقصات
مزایدات
مشارکت
خرید خدمات

تعداد فراخوان‌ها به تفکیک موضوعی

مناقصات
آب و فاضلاب
عمرانی
برق و الکتریسیته
خدمات عمومی
صنعت سلولزی، چاپ و آموزش
دریایی و ساحلی
نفذ و گاز
پهنادکت
کارگاه صنعتی
اتوماسیون و ابزار دقیق
صنعت
معدن
صنایع غذایی و کشاورزی
فلز و آلیاژهای فلزی
صنعت نساجی
وسایط نقلیه و کمپینگ
لوازم اداری و خانگی
لوله و اتصالات
مالی
صنایع هوایی
صنعت ترابری
ایمنی و هشدار
فضای سبز، ورزشی و تفریحی
رسانه و فناوری
صنایع شیمیایی
متفرقه

مزایدات

امتیاز و حقوق

املاک و اموال غیر منقول

کالا، ماشین آلات و ضایعات

سایر مزایدات

مشارکت

مشارکت عمومی و خصوصی

جذب سرمایه‌گذار

خرید خدمات

خدمات مشاوره و مهندسی

برای اطلاع از جزئیات فراخوان‌ها می‌توانید به سایت

www.monagh Satiran.ir

مراجعه کرده و به صورت رایگان از

راهنمای مناقصه

استفاده کنید.

پیام رهبر معظم انقلاب اسلامی در پی حادثه تلخ و مصیبت‌بار زمین‌لرزه در غرب کشور

همه دستگاه‌ها با سرعت و تمام توان به یاری آسیب‌دیدگان بشتابند

حریری؛ مصاحبه مشکوک و نقش پررنگ عربستان

حریری، بعید است که به چیزی کم‌تر از بازگشت او به لبنان متقاعد شوند. آنچه به ظن آنها می‌افزاید این است که استعفای حریری دقیقاً همان روزی انجام شد که محمدبن سلمان، ولیعهد عربستان بر بازداشت صدها سعودی در طرحی نظارت کرد که خودش آن را سرکوب ضد فساد و منتقدان آن را پاکسازی توصیف کردند. برای ساقط کردن دولت ائتلافی حریری با حضور نمایندگان حزب سیاسی شیعه حزبی... نگاه شد که متحد ایران هم هست. دست کم ۵ شبکه تلویزیونی لبنان از انتشار مصاحبه یکشنبه حریری خودداری کرده و می‌گویند هنوز مشخص نیست که حریری قادر بوده باشد آزادانه صحبت کند. میشل عون، رییس جمهوری لبنان پیش‌تر گفته بود که هر آنچه حریری از عربستان بگوید «بازتاب حقیقت نیست و نتیجه روابط مرموز و مشکوکی است که در پادشاهی عربستان در جریان است و بنابراین نمی‌توان آن را جدی گرفت.» حریری به پاکوبیان گفت: «من آزاد، ممکن است فردا بروم. با این حال او افزود، زمانی که در ریاض بوده اطلاعاتی نمایان شده

حریری، بعید است که به چیزی کم‌تر از بازگشت او به لبنان متقاعد شوند. آنچه به ظن آنها می‌افزاید این است که استعفای حریری دقیقاً همان روزی انجام شد که محمدبن سلمان، ولیعهد عربستان بر بازداشت صدها سعودی در طرحی نظارت کرد که خودش آن را سرکوب ضد فساد و منتقدان آن را پاکسازی توصیف کردند. برای ساقط کردن دولت ائتلافی حریری با حضور نمایندگان حزب سیاسی شیعه حزبی... نگاه شد که متحد ایران هم هست. دست کم ۵ شبکه تلویزیونی لبنان از انتشار مصاحبه یکشنبه حریری خودداری کرده و می‌گویند هنوز مشخص نیست که حریری قادر بوده باشد آزادانه صحبت کند. میشل عون، رییس جمهوری لبنان پیش‌تر گفته بود که هر آنچه حریری از عربستان بگوید «بازتاب حقیقت نیست و نتیجه روابط مرموز و مشکوکی است که در پادشاهی عربستان در جریان است و بنابراین نمی‌توان آن را جدی گرفت.» حریری به پاکوبیان گفت: «من آزاد، ممکن است فردا بروم. با این حال او افزود، زمانی که در ریاض بوده اطلاعاتی نمایان شده

گروه سیاسی - در پی وقوع حادثه تلخ و مصیبت‌بار زمین‌لرزه در غرب کشور که به جان‌باختن و زخمی شدن جمعی از هم‌میهنان عزیز انجامید، حضرت آیت‌الله خامنه‌ای، رهبر معظم انقلاب اسلامی با صدور پیامی ضمن تسلیت به ملت ایران به خصوص مردم عزیز استان کرمانشاه، تأکید کردند: همه دستگاه‌های لشکری و کشوری با همه همت و امکانات به یاری آسیب‌دیدگان بشتابند. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی مقام‌معمول‌رهبری، متن پیام رهبر معظم انقلاب اسلامی به شرح زیر است:

بسم الله الرحمن الرحيم

با تأسف و اندوه فراوان خبر زمین‌لرزه در غرب کشور را که به جان‌باختن جمعی از هم‌میهنان عزیز و زخمی شدن جمعی‌تر از انجامیده و خسارات بسیاری پدید آورده است،

یادداشت

رنسانس بودجه عمرانی نزدیک است

رامین شاهی

همیشه «قانون بد» بهتر از بی‌قانونی است اما آیا همیشه باید با قانون بد بسازیم و به فکر تغییر و اصلاح آن نباشیم؟ واقعیت آن است که از سال ۱۳۲۷ که سازمان برنامه‌بودجه به وجود آمد تا اولین برنامه ۷ ساله عمرانی کشور را طراحی کند، نزدیک به ۷ دهه می‌گذرد و کشور هر سال دارای لایحه بودجه از سوی دولت و بررسی و تصویب آن از طرف پارلمان بوده است اما گویا این رویه حاکم در نظام بودجه‌ریزی کشور دیگر پیر فرسوده شده و لازم است با ساختاری جدید، اقدام به تدوین بودجه در کشور کرد. در همین رابطه، عادل آذر، رییس دیوان محاسبات کل کشور به مجلس رفت تا ضمن ارائه گزارش خود، در مورد شاخص‌های بودجه‌ریزی عملیاتی در بودجه سال ۱۳۹۷ در صدد چاره‌جویی این معضل با اهالی بهارستان بر آید.

عادل آذر گفته است: «آمارها نشان می‌دهد که همواره تخصیص‌های بودجه، به نحو بسیار بالایی در بخش بودجه هزینه‌ای صورت گرفته؛ یعنی دولت تمام تلاش خود را برای پرداخت بودجه‌های هزینه‌ای و جاری به کار می‌گیرد و پس از آن به سراغ بودجه‌های عمرانی می‌رود.» همین موضوع موجب شده است که همیشه بودجه‌های عمرانی کشور در پایین‌ترین سطح خود مطرح و محقق شود. شاید به همین دلیل گفته شده است ۷۵۵ پروژه وجود دارد که سال‌تمام آن ذکر نشده است و میانگین مدت اجرای پروژه‌های عمرانی معادل ۱۴،۲ سال که حدود ۲،۳ برابر مدت زمان پیش‌بینی شده است.

این در حالی است که باید توجه داشته باشیم بودجه، نوعی پیش‌بینی است و زمانی می‌توان گفت که محقق شده است که بودجه تخصیص یافته باشد. امری که عملاً در کشور ما همواره و به دلیل در صدد پایین تحقق خود تبدیل به چالشی بزرگ برای طرح‌های عمرانی کشور، پیمانکاران آنها و در مجموع کل اقتصاد کشور شده است، لذا بر اساس آمارهای اعلامی، تخصیص بودجه عمرانی در سال ۲۵،۹۰ درصد و در سال ۱۳،۹۵ درصد بود؛ این در حالی است که تخصیص بودجه هزینه‌ای در سال ۷۴،۹۰ درصد و در سال ۹۵،۸۷ درصد افزایش پیدا کرده است و این نشان می‌دهد که همه اعتبارات برای بودجه‌های هزینه‌ای و جاری است و در واقع بودجه بخش عمرانی را تعطیل کرده‌ایم.

در نتیجه با ریشه‌یابی نقاط ضعف موجود در سیستم بودجه‌ریزی قبلی، باید به دنبال اصلاح جدی نظام بودجه‌ریزی کشور بود تا اقتصاد کشور دچار تحوّل بزرگ نشود. لذا در این خصوص باید بودجه‌ریزی کشور را بر اساس عملکرد انجام دهیم. تراز عملیاتی کشور به تنهایی و بر اساس آمارهای موجود، طی ۵-۶ سال گذشته شاهد رشد منفی ۲۹ درصدی بوده است؛ برای حل این مشکل باید تأمین اعتبارات و تحوّل بودجه را در کشور به‌طور جدی دنبال کنیم، از منابع کشور ۶۱ هزار میلیارد تومان برداشت کنیم؛ و این منابع می‌تواند دارای بی‌های سرمایه‌ای، مالی و بین‌نسلی باشند.

امید است با رفع مشکل افزایش هزینه‌های صندوق بازنشستگی، الزامات احکام قانون برنامه ششم، معافیت‌ها و تخفیفات رو به افزایش مالیاتی و گمرکی و کاهش سهم دولت از منابع صندوق توسعه ملی، شاهد اصلاح نظام بودجه‌ریزی کشور باشیم تا دست کم در بخش پروژه‌های عمرانی و بودجه آن، شاهد تحقق وعده محمد باقر نوینخت هم شویم که اعلام کرده است در صورت انجام اصلاحات در نظام بودجه‌ریزی کشور ۱۲۸ هزار میلیارد تومان برای پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی و به تبع آن پیمانکاران اختصاص خواهد یافت که خود به تنهایی می‌تواند یک رنسانس در افزایش بودجه عمرانی کشور باشد.

نایب رییس کمیسیون عمران مجلس مطرح کرد

مسکن مهر در گودناهماهنگی‌ها



تکمیل واحدهای مسکن مهر در گرو و تزریق بودجه

این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان این‌که تکمیل واحدهای مسکن مهر در گرو تعامل و همچنین تزریق بودجه کافی است، تصریح کرد: با توجه به این‌که طرح مسکن مهر برای خانه‌دار شدن اقشار نیازمند جامعه رونمایی شد، اکنون پس از ۵سال بالاتکلیفی در خصوص تکمیل واحدهای این طرح عمل کند زیرا این نوع دستورالعمل‌ها با روح مسکن مهر در تضاد آشکار بوده و روند خانه‌دار شدن را برای مردم دشوار می‌کند.

نایب رییس کمیسیون عمران مجلس، از طولانی شدن روند تکمیل واحدهای مسکن مهر انتقاد کرد و گفت: افزایش نرخ سود تسهیلات مسکن مهر در صورت عدم لغو پروسه بهره‌برداری از این طرح را چند سال دیگر به تعویق می‌انداخت.

مجیدکیان‌پور در گفت و گو با خانه‌ملت، با انتقاد از طولانی شدن فرایند تکمیل پروژه مسکن مهر، گفت: مهم‌ترین اقدام دولت و تیم اقتصادی آن در این رابطه تسهیل شرایط برای تکمیل هر چه سریع‌تر این پروژه است، زیرا با طولانی شدن مسیر بهره‌برداری از این طرح، خانه‌دار شدن اقشار متوسط و ضعیف جامعه نیز دستخوش مشکلاتی می‌شود. نماینده مردم دورود و ازنا در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به دستورالعمل اخیر بانک مرکزی مبنی بر افزایش نرخ سود تسهیلات مسکن مهر و همچنین لغو آن از سوی وزیر راه و شهرسازی، افزود: با افزایش نرخ سود تسهیلات مسکن مهر مسیر تکمیل واحدهای مسکن مهر طولانی‌تر شده و دولت نمی‌تواند تا پایان سال جاری به تعهد خود در خصوص تکمیل واحدهای این طرح عمل کند زیرا این نوع دستورالعمل‌ها با روح مسکن مهر در تضاد آشکار بوده و روند خانه‌دار شدن را برای مردم دشوار می‌کند.

مشکل‌دار بودن و بدون متقاضی بودن مستهلک شدن این واحدها و هدر رفت سرمایه‌های ملی را در پی دارد.

۱۱۷هزار واحد بدون متقاضی مسکن مهر به سازمان‌های حمایتی واگذار شوند

وی ادامه‌داد: دولت باید ۱۱۷ هزار واحد بدون متقاضی مسکن مهر را در قالب تفاهنامه با سازمان‌های حمایتی همچون بهزیستی، بنیاد مسکن و همچنین کمیته امداد امام خمینی(ره) واگذار کند تا علاوه بر مستهلک نشدن این واحدها افراد نیازمند در آنها مستقر شوند.

کیان‌پور از آمادگی کمیسیون متبوعش برای کمک به دولت برای تسریع در تکمیل واحدهای مسکن مهر در کشور خبر داد و گفت: باید میزان واحدهای نیمه‌کاره راها شده این طرح مشخص شود تا برنامه منسجمی برای تکمیل آنها در نظر گرفته شود زیرا با بهره‌برداری مرکزی با وزارت راه در این زمینه همنا شده و تسریع در تکمیل واحدهای مسکن مهر را رقم بزند.

این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان این‌که دولت باید نسبت به رفع معضل واحدهای بدون متقاضی مسکن مهر نیز اقدام کند، افزود: رها کردن واحدهای مسکن مهر به بهانه

مصائب زلزله بر سر مسکن‌های سرپل ذهاب در قاب تصویر



ظرفیت‌های جهانی کریدورهای ترانزیتی ایران

رشد ۱۲ درصدی صادرات کالای ایرانی با شبکه ریلی



عضو هیات‌مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با بیان این‌که صادرات کالای ایرانی با شبکه ریلی نسبت به پارسال ۱۲ درصد رشد داشت. گفت: در ۷ ماه نخست امسال، صادرات مرزی از طریق ریل با پاکستان از طریق مرز میر جاوه ۱۵۰ درصد با ترکیه ۵۴ درصد رشد داشته و بیش از ۷ میلیون تن کالای صادراتی با شبکه ریلی حمل شده است. به گزارش صما، حسین عاشوری گفت: در ۷ ماه گذشته ۸۰۰ هزار تن ترانزیت کالا با راه‌آهن حمل و این میزان بیانگر رشد ۶۱ درصد حمل بار نسبت به ۷ ماه سال گذشته است. عضو هیات‌مدیره راه‌آهن با بیان این‌که برای داشتن یک صادرات ارزنده و پایدار باید نگاه جامع‌تری به مقوله توسعه کریدورهای ریلی باشیم. وی گفت: یکی از راهبردهای ما اقدامات خوبی در خصوص فعال‌سازی کریدور ها داده و باید با ایجاد کریدورهای جدید به دنبال توسعه در آمد ارزی و افزایش تعاملات اقتصادی ریلی باشیم. وی گفت: یکی از راهبردهای ما در زمینه توسعه ترانزیت شبکه حمل‌ونقل ریلی بحث فعال‌سازی کریدورهای ترانزیتی است که ما در این زمینه بر روی کریدور شمال - جنوب متمرکز شده‌ایم و علاوه بر پیگیری ساخت مسیر قزوین- رشت و آستارا - آستارا در تلاش هستیم با سرمایه‌گذاری کشور آذربایجان پروژه رشت - آستارا را ظرف ۳ سال آینده بسازیم. عاشوری گفت: در آخرین نشست هماهنگی کریدور ریلی شمال- جنوب که هفته گذشته در باکو میان ۳ کشور ایران، روسیه و آذربایجان برگزار شد، با توجه به روند روبه‌تمام راه‌آهن‌های قزوین- رشت و آستارا با آستارا مقرر شد به‌جای انتظار تا زمان اتمام راه‌آهن رشت- آستارا، حمل‌ونقل در کریدور شمال- جنوب به‌صورت ترکیبی آغاز شود. عضو هیات‌مدیره شرکت راه‌آهن همچنین گفت: علاوه بر پیگیری برای فعال‌سازی کریدورهای تعریف شده قبلی در حال حاضر مذاکراتی در خصوص راه‌اندازی کریدورهای جدید ریلی از کشور چین به ایران و همچنین کریدور جنوب - غرب که شامل کشورهای ایران، آذربایجان، گرجستان، اکراین و لهستان است، هستیم. وی با بیان این‌که حمل بار از طریق ریلی در تمام دنیا به‌عنوان یک مسیر اقتصادی و ایمن است، تأکید کرد: شرکت راه‌آهن از دو سال قبل با هماهنگی کشورهای مسیر و مقاصد صادراتی ایران و به منظور کمک به افزایش صادرات کشور، تخفیف‌های تعرفه‌ای تا سقف ۵۰ درصد در نظر گرفته که موجب شده است صادرات ریلی

اولویت برنامه‌های مصوب بوده، اما پیشرفت کار آنچنان خوب نبوده و تخصیص نیافتن منابع مالی باعث عقب‌ماندگی این بخش شده است. وی با بیان این‌که یکی از دلایل عقب‌ماندگی توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور بی‌توجهی مدیران میانی در سایر دستگاه‌های اجرایی به این بخش بوده است، گفت: باید به این بخش به‌عنوان کم‌مصرف‌ترین انرژی، ایمن‌ترین و پاک‌ترین حمل‌ونقل (کم‌ترین میزان آلودگی هوا) در اجرای نماد اقتصاد مقاومتی بیش از نگاهی ویژه کرد.

رییس کمیته حمل‌ونقل بین‌المللی شرکت راه‌آهن با اشاره به اهداف شرکت راه‌آهن در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت اظهار داشت: با اجرای برنامه ششم توسعه و رشد مداوم ترانزیت کالا توسط شبکه ریلی انتظار داریم شاهد جهشی مناسب در این بخش باشیم.

وی در پاسخ به این سؤال که آیا قراردادهای در حال انعقاد با شرکت راه‌آهن پاکستان متصل است، افزود: مسیر ریلی تا مرز افغانستان و عراق رفته است که در افغانستان تا ۵۰ کیلومتر در داخل خاک آن کشور راه‌آهن در دست ساخت است و تا چند ماه دیگر به بهره‌برداری می‌رسد. عاشوری ادامه‌داد: همچنین ۳ بندر شهید رجایی، خرمشهر و امام خمینی(ره) در خلیج فارس و بندر امیرآباد در خزر نیز به شبکه ریلی متصل است و امیدواریم برای افزایش جابه‌جایی بار، هر چه سریع‌تر با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، بندر بوشهر، چابهار و انزلی به شبکه ریلی متصل شود. عضو هیات‌مدیره شرکت راه‌آهن با اشاره به این‌که به دنبال افزایش سهم ریل در جابه‌جایی بار بنادر به ۴۵ درصد هستیم، گفت: در حال حاضر این سهم حدود ۱۰ درصد است. افزایش این سهم می‌تواند اثرات قابل توجهی در کاهش هزینه و سرعت حمل‌ونقل بار داشته باشد. عاشوری با بیان این‌که هزینه پایین بار از طریق ریل میحت کوچکی نیست، خاطر نشان کرد: پیش‌تر حمل بار از مسیر سیر سرخس تا بندرعباس به‌طول هزار و ۶۲۰ کیلومتر یک هفته طول می‌کشید اما در حال حاضر کم‌تر از ۳ روز طی می‌شود و شرکت راه‌آهن به صاحبان کالا تضمین زمانی می‌دهد که اگر به تعهد عمل نشود، جریمه پرداخت خواهد کرد و صادرکنندگان می‌توانند با اطمینان از زمان‌بندی دقیق، کالای خود را به راه‌آهن بسپارند. عضو هیات‌مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران یادآور شد: در برنامه‌های ۵ساله سوم، چهارم، پنجم و ششم توسعه، حمل‌ونقل ریلی همواره در

یادداشت

ضرورت ایجاد

معاونت محیط زیست

در وزارت راه و شهر سازی

*محمدسیدی‌مرغی



در قرن جاری قاطعانه می‌توان نوشت و فریاد زد که محیط‌زیست اولی بر هر مسأله دیگری در امور کشورهاست. امروز حتی امنیت یک کشور متأثر از محیط‌زیست آن است. توافق پاریس که در ۱۲ دسامبر ۲۰۱۵ به امضای ۱۹۵ کشور عضو UNFCCC رسید، نشان از اهمیت سترگ این مسأله دارد. شویخته‌ها به مقدار زیادی محیط‌زیست و پروژه‌های عمرانی در تضاد با یکدیگر هستند. هر سهل‌انگاری زیست‌محیطی در پروژه‌های عمرانی تبعات سنگینی برای تمام مردم یک کشور در برخواهد داشت. به‌طور نمونه بی‌ملاحظگی در ساخت بعضی سدها مثل گوند به چالشی ملی تبدیل شده است. همچنین احداث بعضی زیرساخت‌های حمل و نقلی در مجاورت مناطق حفاظت شده منجر به در معرض انقراض قرار گرفتن بعضی گونه‌های جانوری مثل یوزپلنگ آسیایی شده است. در مقاله پیش‌روا از آن جهت که وزارت راه و شهرسازی متولی برنامه‌ریزی واحداث پروژه‌های عمرانی(به جز سدها) در کشور می‌باشد به بررسی ضرورت ایجاد معاونت محیط‌زیستی در چارت تشکیلاتی این وزرا تخته پرداخته‌ایم.

۱- در حال حاضر پروژه‌های مسکن و حمل و نقل در کشور عمدتاً بدون استعلام از سازمان محیط‌زیست طراحی، برنامه‌ریزی و اجرایی می‌شوند. به نظر می‌رسد اهمیت مسأله محیط‌زیست هنوز تبدیل به باوری عمیق برای مدیران و کارشناسان حوزه ستاد، میانی و اجرایی وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی احداث پروژه‌های عمرانی در کشور نشده است. البته این امر تا حدودی طبیعی می‌نماید چرا که هایت توسعه عمرانی بر روی کاغذ و در عمل کاملاً با محیط‌زیست در نقطه مقابل قرار می‌گیرند. ۲- متأسفانه در موارد زیادی مشاهده شده است که در نظر نگرفتن ملاحظات محیط‌زیستی در احداث یک زیرساخت عمرانی منجر به فاجعه‌ای زیست‌محیطی شده است. برای نمونه یک پژوهش و مستندت زیست‌محیطی ثابت می‌کند که در صد بالایی از گونه‌های جانوری وحشی در معرض خطر همچون یوز آسیایی، پلنگ و خرس قهوه‌ای، بعد از عامل شکار غیرمجاز به علت تصادف با وسایل نقلیه عبوری از منطقه حفاظت شده تلف شده‌اند. هنگامی که یک جاده یا ریل کشیده می‌شود، خانه این جانوران بسیار ناآرام و به نوعی می‌کند و آنها برای رسیدن به آن طرف خانه خود مجبور به عبور از جاده(ریل) می‌شوند که در بیش‌تر موارد منجر به تصادف و نهایتاً مرگ آنها می‌شود. شاید احداث یک کریدور حمل و نقل در مجاورت منطقه حفاظت شده قابل اجتناب باشد اما با در نظر گرفتن نکاتی هر چند ساده می‌توان محل امنی را برای عبور این حیوانات از رز شمن‌د فراهم کرد. ۳- موارد دیگری مثل پروژه‌های مسکن انبوه (مهر) که بیش‌تر در حاشیه شهرها احداث شده است، تبعات محیط‌زیستی را به بار آورده است. تغییر کاربری زمین، دفع فاضلاب، زباله‌ها و از بین بردن فضای سبز از مواردی است که می‌توان به آنها اشاره کرد. مسأله بسیار مهم دیگر برج‌سازی‌ها و ویلاسازی‌ها در کلان‌شهرها و مناطق بیابانی، که به ویژه در مورد ویلاهای شمال کشور نابودی محض محیط‌زیست را به دنبال داشته است اهمیت این مسأله در پروژه‌های عمرانی را صدچندان می‌کند.

۴- پیشنهاد می‌شود یک معاونت و اگر امکان پذیر نیست یک اداره کل با عنوان محیط‌زیست متشکل از کارشناسان خبره محیط‌زیست و عمران باشد در چارت تشکیلاتی وزارت راه و شهرسازی ایجاد شود. این معاونت باید به صورت مستقیم و کاملاً هماهنگ با سازمان محیط‌زیست کشور در ارتباط باشد و دغدغه‌های این سازمان را در وزارت راه و شهرسازی پیگیری کند. در نگاهی بالاتر چون کشور ما با مسایل محیط‌زیستی بسیار زیادی دست و پنجه نرم می‌کند همان‌طور که تمام وزارتخانه‌ها معاونت پارلمانی دارند و این معاونت کالال از تباطی باقی‌مانده در بیش‌تر وزارت‌خانه‌ها باید یک معاونت محیط‌زیستی ایجاد شود تا مسایل مربوط به این اصل مهم را در ارتباط با سازمان محیط‌زیست دنبال کند.

نتیجه‌گیری

تجربه اجرای پروژه‌ها در گذشته نشان می‌دهد در نظر گرفتن محیط‌زیست هر پهنه‌های هنگفتی را به کشور تحمیل خواهد کرد. بحران آب که تمام مقامات عالی کشور به آن اذعان دارند فقط یکی از نتایج ایمن بی‌ملاحظگی است. در پروژه‌های احداث مثل بندروراه و زیرساخت‌های مسکن و حمل و نقل مثل انبوه‌سازی، برج‌سازی، ویلاسازی، ریل، جاده، فرودگاه و بندر اهمیت محیط‌زیست کم‌تر از سدسازی نمی‌باشد. در آخر یادآوری می‌شوم محیط‌زیست ایران بنابر گزارش‌ها، مستندات و گفته صریح مقامات و کارشناسان با بحرانی جدی و فزاینده روبه‌رو است. بحران آب، ریزگردها، انقراض ۸۰ درصد گونه‌های جانوری ظرف ۴۰ سال اخیر، تخریب جنگل‌ها در نتیجه احداث راه‌ها و ساخت ویلاها، همگی ناشی از بی‌ملاحظگی و سوءمدیریت است. گفته‌های این مقاله شکی را برای عملیاتی کردن پیشنهاد نگارنده برای داشتن ایرانی بهتر در آینده باقی نمی‌گذارد.

*کارشناس راه و شهرسازی

اعتبارات عمرانی در حال حذف شدن

از بودجه است



نماینده مردم ناین گفت: بودجه‌ریزی به صورتی پیش رفته که اعتبارات عمرانی در حال حذف شدن است.

به گزارش ایسکانیوز، عباسعلی پوربافرانی در جلسه علنی در جریان بررسی نظام بودجه‌ریزی سال ۹۷ گفت: تخصیص قانون بودجه براساس ارزیابی عملکرد باشد، تولید محصولات و خدمات بیش‌تر و همچنین با کیفیت بالاتر باید نسبت به سال گذشته مورد توجه قرار گیرد. وی ادامه داد: ما در سال ۹۶ رشد درون‌زا، برون‌گرا، دانش‌بنیان، عدالت‌محور و مردمی در سیاست اقتصاد مقاومتی را در بودجه ۹۶ در نظر گرفتیم اما با گذشت ۸ ماه از سال باید پاسخ داد که چه مقدار از این محورها محقق شده است.

نماینده مردم ناین تصریح کرد: در بودجه ۹۷ رشد اقتصادی فراگیر، اشتغال‌زا، ضد فقر و با محوریت اقتصاد مقاومتی و همچنین براساس ارزیابی عملکردها باید مورد توجه قرار گیرد.

پوربافرانی با تأکید بر این‌که در بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد باید از ورودی محوری به دریافت خروجی تغییر رویه دهیم، اظهار کرد: ما همیشه دنبال این هستیم که منابع را تأمین کنیم اما از هدف غافل هستیم.

وی با اشاره به این‌که ما باید در این زمینه ۳گام شفاف‌سازی، افزایش کارایی و اثربخشی را مدنظر قرار دهیم، گفت: بودجه‌ریزی ما به صورتی پیش‌رفت کرده که اعتبارات عمرانی در حال حذف شدن است و اگر بخواهیم که اعتبارات عمرانی محقق شود باید در قانون بودجه شفافیت و جامعیت وجود داشته باشد.

نماینده مردم ناین با بیان این‌که تقویت بخش خصوصی باید بر پایه نظارت باشد نه تقویت خصوصی‌سازی آن هم بدون نظارت، خاطر نشان کرد: متأسفانه شاخص‌هایی که در بودجه در نظر می‌گیریم به آنها پرداخت نشده است.

بندر کاسپین و انزلی باید مکمل هم باشند نه در برابر یکدیگر



نشست دیروز کمیسیون عمران مجلس با هدف بررسی مشکلات بندرانزلی برگزار شد.

به گزارش خانه‌ملت، کمیسیون عمران مجلس به ریاست محمدرضایی و با حضور حسن خسته‌بند، نماینده مردم بندر انزلی و همچنین محمدر استاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین برخی از مسئولان سازمان مناطق آزاد، نشست برای بررسی مشکلات بندرانزلی برگزار کرد.

گفتنی است در این نشست حسن خسته‌بند، عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به مشکلات به وجود آمده برای دو بندرانزلی و کاسپین در حوزه انتخابیه‌اش، گفت: متأسفانه برخی ناهماهنگی‌ها در بدنه سازمان بنادر و همچنین مناطق آزاد سهم باگیری این دو بندر را کاهش داده که این موضوع به ضرر اقتصاد منطقه و در نهایت کشور است.

نماینده مردم بندر انزلی در مجلس شورای اسلامی، با بیان این‌که دو بندر کاسپین و انزلی باید مکمل یکدیگر باشند، افزود: متأسفانه با برخی سوءمدیریت‌ها این دو بندر در تقابل با یکدیگر قرار گرفته و مشکلاتی را رقم زده‌اند.

بندرانزلی قطب مناسبی در میان کریدورهای شمال و جنوب

وی با تأکید بر این‌که تمام تلاش ما در خصوص دو بندر انزلی و کاسپین جذب بار بیش‌تر در میان بنادر خارجی است، تصریح کرد: در صورتی که این دو بندر بتوانند موفق عمل کنند، قطب مناسبی در کریدورهای شمال و جنوب خواهند بود.

این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان این‌که جذب تجار خارجی به بندر انزلی و کاسپین در رشد اقتصادی منطقه تأثیر بسیاری دارد، گفت: بسیاری از شیوخ عرب در خصوص سرمایه‌گذاری در این دو بندر اعلام آمادگی کرده‌اند از این رو نباید از این فرصت چشم‌پوشی کنیم.

خسته‌بند با تأکید بر این‌که با تغییر وزرا و همچنین معاونان وی امیدوار به کاهش اختلافات در بدنه سازمان بنادر و همچنین مناطق آزاد در خصوص بندرانزلی هستیم، افزود: تنها راه خروج این دو بندر از وضعیت فعلی و افزایش بازدهی آنها رشد تعامل میان دستگاه‌های مسؤول است.

ضرورت افزایش بارگیری در دو بندر انزلی و کاسپین

این نماینده مردم در مجلس دهم، با اشاره به نشست کمیسیون عمران مجلس با محوریت رفع مشکل دو بندر انزلی و کاسپین، گفت: در این جلسه مقرر شد ظرف مدت یک ماه دو سازمان بنادر و منطقه آزاد طی یک توافقنامه‌ای مشکلات این دو بندر را رفع کرده به گونه‌ای که افزایش بارگیری در آنها رخ دهد.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، یادآور شد: در گذشته ۷ میلیون تن در بندر انزلی بارگیری صورت می‌گرفته که اکنون این میزان به علت تحریم‌ها و مشکلات بانکی که هنوز رفع نشده به نصف کاهش یافته است.

نقش بندر در رشد اقتصادی غیر قابل کتمان است

محمدرضایی، رییس کمیسیون عمران مجلس با مهم خواندن نقش بنادر در رشد اقتصادی کشور، بر ضرورت رفع مشکل بندرانزلی و کاسپین تأکید کرد و گفت: با توجه به تغییر وزرا و همچنین معاونان وی به‌طور حتم دیگر اختلافاتی که در خصوص این بندر در بدنه سازمان‌های بنادر و مناطق آزاد بوده است، دیگر وجود نخواهد داشت.

نماینده مردم چهارم در مجلس شورای اسلامی، یادآور شد: باید با افزایش میزان بارگیری و تخلیه در بندرانزلی و کاسپین به رشد اقتصادی در منطقه و در نتیجه کشور کمک کنیم زیرا این موضوع قرار گرفتن در مدار اقتصاد مقاومتی را کمک می‌کند.

رضایی ادامه‌داد: کمیسیون عمران مجلس برای افزایش تعامل سازمان بنادر و سازمان مناطق آزاد فرصتی یک ماهه را در نظر می‌گیرد تا در این فرصت مشکل پیش آمده برای بندرانزلی و همچنین بندر کاسپین رفع شود و پس از این زمان دوباره نشست برای بررسی اقدامات انجام شده برگزار خواهد شد.

در ادامه این نشست ریاست‌اد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با مهم خواندن نقش بندرانزلی در رشد اقتصادی، گفت: این سازمان برای رفع معضل پیش آمده برای این بندر از هیچ کوششی فروگذار نخواهد کرد.

شایان ذکر است مسؤولان سازمان مناطق آزاد که در این جلسه کمیسیون عمران مجلس نیز حضور داشتند، بر تلاش برای رفع مشکل پیش آمده برای دو بندر کاسپین و انزلی اتفاق نظر داشته و متعهد شدند تا یک ماه آینده تمام تلاش خود را برای رفع معضلات انجام دهند.



خوزستان؛ در انتظار تحقق وعده‌ها

رودخانه کارون، بودجه هزار میلیاردی مترو هواژ، طرح‌های کلان راه‌های استان و... مشاهده کرد، این موارد تنها چند نمونه از پروژه‌هایی هستند که علی‌رغم داشتن مصوبات قانونی هیچگاه به سرانجام نرسیدند؛ به نظر می‌رسد مهم‌ترین مانع موجود در عدم تحقق مصوبات زیرساختی خوزستان را باید در نحوه تأمین نقدینگی این پروژه‌ها که عموماً در قالب فروش اوراق مشارکت و فاینانس تعریف شده‌اند، جستجو کرد.

مسئله قابل تأمل دیگر درباره مصوبات بخش‌های آب، برق، فاضلاب و کشاورزی خوزستان این است که در صورت عزم جدی دولت جهت تحقق منابع مالی این طرح‌ها به دلیل حجم عظیم کارهای زیربنایی و گردش بزرگ مالی حاصل از آن لزوم استقرار مدیریت قوی و عالمانه در رأس سازمان‌های متولی در خوزستان و نظارت دقیق بر چگونگی هزینه کردن اعتبارات بسیار ضروری می‌نماید چرا که در غیر این صورت نه تنها منابع مالی محدود کشور که مهم‌تر از آن بزرگ‌ترین سرمایه اجتماعی که همانا امید و اعتماد مردم است از دست خواهد رفت بر همین اساس رویکرد دولت در زمینه اعمال تغییرات احتمالی در مدیریت سازمان‌های متولی آب و برق و فاضلاب خوزستان و در سطح بالاتر مدیریت کلان استان را می‌توان در همین راستا توجیه و تفسیر کرد.

حالا مردم خوزستان بعد از سال‌ها تحمل شرایط سخت خواستار اجرای وعده‌های امیدبخش دولت هستند و انتظار دارند که این بار خاطره متفاوتی از به ثمر رسیدن مصوبات زیربنایی را تجربه کنند.



در ۴ سال اخیر، تخصیص بودجه ۳ هزار میلیارد تومانی طرح آبرسانی غدیر، پروژه ۱۰۰ میلیارد تومانی نجات کارون، طرح ساحل‌سازی رودخانه اروند، پروژه ۵۰۰ میلیاردی لایروبی

مانده‌اند و هیچ‌گاه محقق نشده‌اند. گواه این ادعا را می‌توان در قامت مصوباتی همچون اختصاص مبلغ ۶۵۰ میلیارد تومان برای ساخت شبکه‌های آبیاری و زهکشی اصلی خوزستان

زنگ خطر جدی برای زیرساخت‌های فرسوده و ناقص خوزستان بعد از وقوع ریزگردهای زمستان گذشته به صدا درآمد؛ هنگامی که آب و برق در بسیاری از مناطق این استان قطع و زندگی مردم از روال معمول خارج شد.

به گزارش مهر، زنگ خطر جدی برای زیرساخت‌های فرسوده و ناقص خوزستان بعد از وقوع ریزگردهای زمستان گذشته به صدا درآمد؛ هنگامی که آب و برق در بسیاری از مناطق این استان قطع و زندگی مردم از روال معمول خارج شد.

صدای آژیرهای خطر شنیده شدند، پس از این اتفاقات هیأت دولت با تشکیل جلسه اضطراری برنامه‌ای را با هدف ساخت و تکمیل زیرساخت‌های خوزستان به تصویب رساند.

پس از گذشت چند ماه این بار رضالد کانیان، وزیر نیرو در اولین سفر کاری خود به خوزستان مجموعه وزارت نیرو را خدمتگزار مردم این استان معرفی کرد و ضمن بیان این مسأله که خوزستان باید از آبادترین نقاط کشور باشد و به استانی مهاجریز تبدیل شود، قول تأمین آب شرب با کیفیت، اجرای طرح‌های جامع فاضلاب، تأمین آب بخش کشاورزی و برق پایدار را به مردم خوزستان داد. وعده‌های وزیر نیرو از این منظر که از پشتوانه مصوبات کلان ۳۵۰ هزار میلیارد ریالی هیأت دولت جهت جبران کاستی‌ها و تکمیل زیرساخت‌های آب، برق و فاضلاب خوزستان برخوردار هستند قابل اعتنا هستند.

اما تجربه مصوبات مشابه دولت‌های گذشته برای ساخت و تکمیل زیرساخت‌های خوزستان نشان داده است که در بسیاری از موارد، بودجه‌های تخصیصی غالباً بر روی کاغذ

مجموعه گیاهان دارویی

دیو خار، با خواص مفید برای امراض چشم

گروه محیط زیست – «دیو خار» که آن را «سفیدخار» یا «خفچه» نیز گویند که پر خار بوده و از خانواده بادمجانیان یا اسولاناسه است. دیو خار انواع وحشی و تربیتی دارد و خاصیت‌های متعدد دارویی آن معروف است.



خواص درمانی

- ۱- دیو خار آنتی کسیدان، مدر، مسهل، خواب‌آور، خلط‌آور، ضد تشنج معرفی شده است.
- ۲- برای درمان سیاه سرفه و سرفه‌های تشنجی آن را توصیه کرده‌اند.
- ۳- عصاره آن جهت امراض چشم، تقویت بینایی و فرو بردن ورم‌ها و درمان زخم‌های پوستی و تسکین فشار خون و جلوگیری از سکته و فی و همچنین درمان اسهال توصیه شده، و یادزهر سموم نیز می‌باشد.
- ۴- اگر آب برگ تازه آن را گرفته، ۷ روز پی‌درپی در چشم بچکانید، سفیدک چشم را برطرف می‌کند و چون آب میوه آن را گرفته خشک نمایند، و در موقع لزوم آن را با سفید تخم‌مرغ یا شیر در چشم بچکانید و یا آن را به صورت داروهای چشمی در آورده، در چشم بچکانید، برای بسیاری از امراض چشمی و سفیدک چشم مفید می‌باشد.
- ۵- برگ آن بر پیشانی جهت جلوگیری از ابریزش چشم مفید است.
- ۶- چوبیدن برگ آن جهت جوش‌های دهان نافع است.
- ۶- ضمد برگ تازه آن جهت ابله و باد سرخ که حرارت آن زیاد نباشد، مؤثر است.
- ۷- خوردن عصاره برگ تازه این گیاه جهت تسکین التهاب صفرامفید می‌باشد.

خبر

مواد خوراکی تسکین دهنده آرتروز روماتوئید را بشناسید



به گفته محققان، برخی مواد خوراکی می‌توانند درد، ورم و خشکی مفاصل را تسکین داده و حتی روند پیشرفت بیماری آرتروز روماتوئید را کند کنند. به گزارش مهر، محققان دانشگاه کیت هند عنوان می‌کنند مصرف بلویری و یک فنجان چای سبز به روند درمان این بیماری کمک می‌کند. همچنین آلو بخارا خشک، انار، غلات کامل، ادویه‌جات نظیر زنجبیل و زردچوبه، و روغن زیتون نیز ممکن است به روند درمان کمک کنند. به گفته این محققان، این مواد خوراکی موجب کاهش التهاب و همچنین خشکی در درد مفاصل می‌شوند. یونانگوت، سرپرست تیم تحقیق در این باره می‌گوید: مصرف منظم فیبرهای رژیمی، میوه، سبزیجات و ادویه‌جات خاص و همچنین حذف برخی عوامل ایجادکننده التهاب و آسیب می‌تواند به بیماران در کنترل بیماری آرتروز روماتوئیدشان کمک کند. وی در ادامه می‌افزاید: بیماران مبتلا به آرتروز روماتوئید باید از رژیم‌های غذایی همه‌چیزخواری، نوشیدن الکل و سیگار کشیدن به رژیم غذایی مدیترانه‌ای، گیاهخواری، و حذف برخی خوراکی‌ها تغییر رویه دهند. به گفته گوت، پروبیوتیک‌های نظیر ماست و مکمل‌های رژیمی هم شامل میکروارگانیزم‌های سودمند است که می‌توانند کمک کنند باشند.

غذاهای تند ریسک حمله قلبی را کاهش می‌دهند



طبق نتایج مطالعات جدید، افرادی که غذاهای تند مصرف می‌کنند احتمالاً نمک کم‌تری مصرف کرده و فشار خون پایین‌تری دارند؛ از این رو با کاهش ریسک حملات قلبی و سکته روبه‌رو هستند. به گزارش مهر، محققان چینی می‌گویند افرادی که غذاهای تند مصرف نمی‌کنند احتمالاً به‌طور میانگین ۱۲.۴ گرم نمک در روز مصرف می‌کنند. در حالی که میانگین مصرف روزانه نمک برای افراد مصرف‌کننده غذاهای تند تنها ۱۰.۳ گرم است. نتایج نشان داد فشارخون سیستولیک (عدد بالا) برای افراد عاشق غذاهای تند در مقایسه با افراد دارای کم‌ترین تمایل به غذاهای تند و لقلقی، ۸ mmHg پایین‌تر بود. فشارخون دیاستولیک (عدد پایین) برای گروه عاشق غذاهای تند ۵ mmHg پایین‌تر بود. ژیمینگ‌زو، سرپرست تیم تحقیق از دانشگاه پزشکی ارتش چین، در این باره می‌گوید: مطالعه ما نشان می‌دهد لذت بردن از طعم تند لقل‌شویه مؤثری برای کاهش مصرف نمک و فشارخون است و از تبایلی بانوع و میزان غذا ندارد. محققان در این مطالعه از تکنیک‌های تصویربرداری برای بررسی دو منطقه مغز شرکت‌کنندگان، یعنی اینسولا و قشر اوربیتوفرنال مغز که در درک طعم شوری نقش دارند، استفاده کردند. آنها دریافتند مناطق تحریک شده به‌واسطه نمک و لقل‌ل باهم همپوشانی دارند و لقل‌ل موجب افزایش فعالیت مغز در مناطق فیل شده از طریق نمک می‌شود. به گفته محققان، این افزایش فعالیت مغز موجب حساسیت بیش‌تر افراد به نمک شده و بدین‌ترتیب آنها می‌توانند از غذای بدون نمک هم لذت ببرند.

انسان چگونه غول کارائیب را منقرض کرد؟

منطقه و آغاز شکار گسترده و کشاورزی، منقرض شده‌اند.

در مطالعات انجام شده روی فسیل‌های منطقه کارائیب که شامل ۱۳۰ فسیل هستند، تنها ۷۳ گونه از این فسیل‌ها تا امروز بقا یافته و هنوز به حیات خود ادامه می‌دهند. متأسفانه شکار و سلاخی پستانداران بزرگ، تنها فاجعه رخ داده در این جزیره محسوب نشده و دومین موج بزرگ انقراض گونه‌های جانوری در این محل، حدود ۵۰۰ سال پیش و همزمان با ورود اروپاییان به قاره آمریکا رخ داد.

در این بازه زمانی پستانداران کوچک، قربانی شده و طعمه انقراض شدند. جوندگان، حشرات و بسیاری از گونه‌های خفاش فرصت ادامه حیات را پیدا نکردند. همراه با این اروپاییان تازه وارد، انواع گونه‌های جدید جانوری از قبیل گربه‌ها، موش، سگ، گاو و میمون‌های پوزه دار وارد منطقه شدند که هر یک تأثیرات خاص خود را در رابطه با محیط‌زیست داشتند. در حقیقت شواهد نشان می‌دهد که ورود انسان کاملاً با انقراض این گونه‌ها به ویژه غول تایل کارائیبی مرتبط بوده و انسان را می‌توان عامل انقراض این جانور محسوب می‌شود که دست‌کم از ۳ میلیون سال پیش ساکن این منطقه بوده است.

گونه‌های جانوری و ارتباط آن با سکونت‌های انسانی کردند. این اطلاعات نشان می‌دهد که همزمان با ورود انسان، غول تنبل کارائیبی به علاوه میمون‌های عجیب و غریب منطقه، جوندگان غول‌پیکر و بسیاری موارد دیگر منقرض شده‌اند.

دو موج مرگبار انقراض

آلکسیس مایاجیلیو، از دیگر اعضای این تیم تحقیقاتی و پژوهشگر موزه تاریخ طبیعی لس‌آنجلس درباره این موضوع می‌گوید: ورود انسان و تغییرات اقلیمی در یک دوره زمانی یکسان رخ داده است و این موضوع در بسیاری از قاره‌ها مشاهده می‌شود. البته این مسأله درباره جزایر مختلف سراسر جهان متفاوت بوده و این جزایر معمولاً در فاصله زمانی متاخر تری مسکونی شده‌اند.

نتایج پژوهش‌ها و مطالعات انجام شده نشان می‌دهد تأثیرات فراگیر زیست‌محیطی بر انسان بوده و سرانجام موجب رسیدن آنها به مناطق جدیدی شده است. از سوی دیگر این شواهد گویای آن هستند که پستانداران عظیم‌الجثه در کارائیب همزمان با ورود انسان به این

است اما درباره جزایر کارائیب این موضوع تفاوت داشته و در دوره پایانی یخبندان که ۱۲ هزار سال پیش رخ داد، شواهد باستان‌شناسی وجود دارد که این شواهد از نظر دخالت‌های انسانی در بیش‌تر این جزایر، مربوط به ۵ هزار سال پیش است.»

این پژوهشگر به همراه تیم تحقیقاتی خود اقدام به آنالیز جزئیات تاریخ‌نگاری انقراض

دقیق مرز تأثیرات طبیعی و دخالت‌های انسانی ظهور انسان و دخالت‌های وی در محیط‌زیست در کنار شکار و کشاورزی و همچنین همزمان شدن این موضوع با بروز تغییرات اقلیمی موجب انقراض بسیاری از گونه‌های جانوری از جمله غول کارائیب در آمریکای شمالی شده است.

به گزارش سینپارز، ممکن است برای بسیاری از مردم این سؤال پیش آمده باشد که عامل انقراض برخی جانوران از قبیل ببر دندان خنجر، ماموت‌ها و غول تنبل چه بوده است؟ آیا طبیعت عامل این انقراض بوده یا انسان مقصر اصلی شناخته می‌شود؟ بسیاری از نظریات انسان را عامل انقراض این موجودات می‌دانند اما در مورد غول کارائیب می‌توان به‌طور قطعی اعلام کرد که انسان عامل از بین رفتن این موجود بوده است.

در اواخر عصر یخبندان در آمریکای شمالی شواهد تأثیر انسان در نابودی و انقراض جانوران هستیم. در حقیقت در این بازه زمانی شواهد انقراض چندین گونه از پستانداران بزرگ جثه در این مناطق توسط انسان‌ها وجود دارد. این جانوران شامل گروه‌های گرگ، خرس‌های صورت کوچک (short-faced bears)، شیر آمریکایی و غول تنبل کارائیب هستند.

سیوان کوک (Siobhán Cooke) از پژوهشگران دانشگاه جان هابکینز در این رابطه می‌گوید: «شخصی بسیاری از این موارد در آمریکای شمالی دشوار و حتی غیرممکن



برای پیشگیری از بیماری‌های عفونی در مناطق زلزله زده چه باید کرد؟



از تماس نزدیک با سایرین پرهیز کنند و در صورت نیاز حتماً با دستمال استفاده کنند تا مانع از گسترش بیماری شوند. یادگاری همچنین با اشاره به دشواری نگهداری غذا در این مواقع، افزود: در چنین شرایطی، حتی‌الامکان غذاهای کنسروی مصرف شود، غذاهای پخته شده در معرض هوای معمولی قرار نگیرند و یا دوباره گرم و مصرف نشود.

عضو هیأت علمی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی تأکید کرد که غذاهای کنسروی پیش از مصرف حتماً باید ۱۰ تا ۲۰ دقیقه حرارت ببینند.

عضو هیأت علمی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی گفت: سلامت آب و غذا و رعایت اصول بهداشت فردی ۳ اصل مهم برای پیشگیری از بیماری‌های عفونی در مناطق زلزله زده است که هموطنان در مناطق غربی کشور باید رعایت کنند.

به گزارش ایرنا، داود یادگاری که مسؤولیت قرارگاه بهداشتی زلزله‌رودبار را در سوابق کاری دارد، گفت: به دنبال وقوع زلزله، بخشی از زیرساخت‌های منطقه از جمله بهداشت دچار مشکل می‌شود و این موضوع می‌تواند مردم را در معرض بیماری‌های عفونی قرار دهد.

وی اظهار کرد: به دلیل مصرف آب آشامیدنی ناسالم، عفونت رودهای مانند بیماری‌های اسهالی اعم از معمولی و خونی، در این مناطق افزایش می‌یابد و به همین دلیل به مردم این مناطق توصیه می‌شود که حتماً از آب سالم آشامیدنی استفاده کنند.

متخصص بیماری‌های عفونی تأکید کرد که در صورت نبود آب سالم، حتماً آب را پس از جوشاندن استفاده کنند تا دچار بیماری‌های عفونی نشوند.

وی اظهار کرد که در مناطق روستایی معمولاً فاضلاب و چاه آب نزدیک به هم هستند و برآیند این حادثه ممکن است فاضلاب، آب چاه‌ها را آلوده کند و در این شرایط مردم حتی برای شستن ظروف هم از آنها استفاده نکنند.

یادگاری ادامه داد: هر چند مراکز بهداشتی و درمانی تمام منابع آب‌ها را کلرزایی می‌کنند، اما این کار معمولاً زمان‌بر است و مردم در این مدت از آب آشامیدنی سالم یا آب جوشیده

ماندگاری زخم بیش از دو هفته مهم‌ترین علامت سرطان پوست



وی با بیان این‌که در صورت بروز علائم ذکر شده می‌توان با نمونه‌برداری از ضایعه، در صورت لزوم با یک جراحی کوچک ضایعه را برطرف و اقدامات درمانی انجام داد، تأکید کرد: مراجعه سریع‌تر به پزشکان مربوطه می‌تواند در موفقیت درمان تأثیر قابل‌توجهی داشته باشد.

ساعدی اظهار کرد: طبق آمارهای موجود سرطان پوست در استرالیا نسبت به سایر مناطق دنیا شیوع بیش‌تری دارد و در ایران در مناطق مرکزی میران ابتلا به این بیماری نسبت به مناطق دیگر بیش‌تر است، فوق تخصص پلاستیک و فلوشیپ جراحی صورت در خصوص سایر سرطان‌های سر و صورت نیز گفت: هر تورم غیرمعمول در نواحی سر و صورت و غدد لنفاوی و غدد بزاقی که بیش‌تر از ۲ ماه باقی بماند و برطرف نشود، هر زخم یا تغییر رنگ غیرمعمول در پوست مانند پوست کوش و بینی، بی‌حسی پوست نواحی سر و صورت، تحریک صداد ایجاد مشکل تنفسی و تغییر حرکت قرار می‌گیرد، نسبت به سایر افراد بیش‌تر است.

دبیر علمی ششمین کنگره بین‌المللی انجمن علمی راینولوژی ایران با یادآوری شیوع بالای سرطان پوست در جوامع مختلف گفت: ماندگاری زخم بیش از دو هفته و تغییر رنگ ناگهانی پوست، از مهم‌ترین علائم هشداردهنده سرطان پوست به شمار می‌رود.

به گزارش ایرنا، پاکب ساعدی در این زمینه اظهار کرد: تغییر رنگ، تغییر ابعاد و اندازه خال و بزرگ شدن نامعمول و ناگهانی خال‌ها و ایجاد زخم‌های نامعمول از دیگر علائم مهم سرطان پوست هستند.

وی توضیح داد: سرطان‌های پوستی به دو نوع سرطان سلول‌های پایه‌ای پوست که بر زیبایی صورت تأثیر می‌گذارد و جنبه تخریبی دارند و سرطان سلول‌های سنگفرشی که خطرناک هستند و حیات و زندگی افراد را تهدید می‌کنند، دسته‌بندی می‌شوند.

استاد دانشگاه علوم پزشکی تهران اظهار کرد: علاوه بر موارد ژنتیکی، عوامل دیگری مانند تابش نور خورشید، آلودگی‌های شغلی (افراد که در تماس با مواد شیمیایی هستند) و سابقه سوختگی در پوست از عوامل ایجادکننده سرطان پوست به شمار می‌روند.

ساعدی افزود: احتمال ابتلا به سرطان پوست در افرادی که پوست سفیدتری دارند و به میزان زیادی در معرض تابش نور خورشید قرار می‌گیرند، نسبت به سایر افراد بیش‌تر است.



پیکان یار قدیمی ایرانیان

در سال ۱۳۴۹ برادران خیامی تصمیم گرفتند سالگرد تولد یادر اصل آغاز مونتاژ پیکان را جشن بگیرند. دو برادر قصد داشتند برای جشن تولد ۴ سالگی پیکان آهنگی ساخته و آن را در جشن با گروه کر اجرا کنند. آنها برای این کار به آهنگساز مشهور و حرفه‌ای یعنی انوشیروان روحانی مراجعه کردند. سپس ترانه‌ای هم توسط مرحوم پرویز خطیمی سروده شد و انوشیروان روحانی آهنگ را ساخته و ضبط نمود و روی ترانه گذاشت. بدین ترتیب آهنگ معروف «تولد، تولد تولدت مبارک» که تا به امروز در جشن تولدها استفاده می‌شود، برای اولین بار برای تولد پیکان ساخته شد. سرانجام جشن تولد ۴ سالگی پیکان بر گزار شد. در این جشن کیکی بزرگ با ۴ شمع روی آن ساخته شده و یک پیکان دولوکس مدل ۱۳۴۹ در میان آن قرار گرفته بود. آهنگ مذکور هم برای اولین بار در این مراسم با گروه کر اجرا گردید.



در سوی دیگر پس از افزایش تولید پیکان در اوایل دهه ۵۰ شمسی و استقبال زیاد از آن، موجب شده بود که پیکان‌های فروخته شده به‌مرور با ایرادات و خرابی‌هایی مواجه شوند و مالکین برای رفع نقص به کارخانه مراجعه کنند. رفته رفته به جهت افزایش فروش پیکان، مراجعات خریداران هم بیش تر می‌شد به همین دلیل برادران خیامی تصمیم گرفتند بخش مجزایی را جهت تعمیرات و خدمات پس از فروش پیکان ایجاد کنند. بدین ترتیب تکه زمینی خریداری کرده، تعمیرگاه‌ها را در آن تأسیس نموده و تجهیزات موردنیاز را در آن نصب کردند. بدین ترتیب اولین تعمیرگاه مجاز و خدمات پس از فروش ایران‌ناسیونال برای پیکان تأسیس شد. بعدها این نمایندگی‌ها افزایش یافت و در دیگر نقاط تهران هم تأسیس شد.



تعمیرگاه مجاز و خدمات پس از فروش ایران‌ناسیونال

همچنین دو برادر قصد داشتند به‌مرور قطعات بیش‌تری از پیکان را در ایران تولید کرده و وابستگی به شرکت مادر را کاهش دهند. به همین دلیل کارگاه‌هایی جهت تولید قطعات تأسیس شده بود و برادران خیامی قصد داشتند تا سال ۱۳۵۹-۱۳۶۰ کلیه قطعات پیکان را در ایران تولید کنند که البته این امر با وقوع انقلاب محقق نشد. در سوی دیگر به دلیل افزایش تیراژ پیکان، دو برادر تصمیم گرفتند جهت افزایش هرچه بیش تر تولیدات و فعالیت‌های شرکت، بخش اتوبوس و مینی‌بوس‌سازی را از بخش سواری‌سازی جدا کنند. بدین ترتیب زمینی به مساحت ۲۰۰ هکتار در روبه‌روی کارخانه خریداری کرده و تصمیم گرفته شد که خط تولید اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در همان کارخانه قبلی بماند و خط تولید پیکان به کارخانه جدید انتقال پیدا کند. سرانجام کارخانه دوم آماده شد و تولیدات ایران‌ناسیونال افزایش یافت به گونه‌ای که در سال ۱۳۵۲ تولید پیکان به ۲۷ هزار دستگاه در سال رسید و علاوه بر آن ۷۳۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس هم تولید شد.

ماجرای تغییرات پیکان

در سال ۱۳۵۲ مدل جوانان در بخش بیرونی تغییر عمده‌ای را تجربه کرد و آن آرایه طرح ۴ چراغ گرد جلوی معروف جوانان بود چراکه همان‌طور که در قسمت قبلی گفته شد تا پیش‌ازاین جوانان به همان چراغ‌های جلوی خریزه‌ای و بعداً مربعی پیکان‌های معمولی تولید می‌شد و از لحاظ ظاهری تمایز چندانی با آنها نداشت. به همین دلیل ایران‌ناسیونال تصمیم گرفت جهت تمایز جوانان با پیکان‌های معمولی، ظاهر آن را تغییر داده و با ۴ چراغ گرد در جلو عرضه کند. البته این طرح توسط خود ایران‌ناسیونال ارایه نشده بود بلکه از هیلمن هانتر GLS گرفته شده بود. همان‌طور که در قسمت‌های ابتدایی این سری مطالب گفتیم، هانتر GLS قدرتمندترین مدل هانتر بود که یک سال قبل از سال ۱۳۵۲ مدی در سال ۱۹۷۲ توسط هیلمن معرفی شده بود. این مدل مجهز به همان موتور ۱۷۲۵ بود که توسط هوبلای تقویت شده و ۱۱۰ اسب بخار قدرت داشت و از طرح جدید ۴ چراغ گرد استفاده می‌کرد.



منبع: پدال

دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک خودرو

تعرفه بالا موجب افزایش قاچاق لاستیک شده‌است



می‌رسد و به همین خاطر هیچ گونه خطری برای تولیدکنندگان داخلی ندارد.

بازار غیر شفاف لاستیکی‌ها و جای خالی بازار متشکل

دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک در خصوص تأثیرات کاهش عوارض واردات بر تولید داخل و تثبیت نرخ ارز بیان کرد: ۳۲ درصد تعرفه واردات کالا، ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده، هزینه نمونه‌گیری برای استاندارد،

کم‌تر از ۳۰۵ دلار کاهش داده‌اند اما در مقابل این عدد بیش از ۴ دلار بوده که با توجه به قیمت تمام شده تولید داخلی، خطر بزرگی برای صنعت لاستیک کشور است.

به گفته وی، با وجود حاشیه سود مناسب فروش، اما این که چرا شرکت‌های داخلی به دنبال افزایش تعرفه واردات هستند هنوز برای کارشناسان معلوم نیست، زیرا نازل‌ترین برند وارداتی، گران‌تر از تولید داخلی به فروش

دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک خودرو در خصوص این که آیا لاستیک می‌تواند از طریق رینگ بورس کالا از شفافیت برخوردار شود، اظهار کرد: در صورت راه‌اندازی سامانه جامع تجارت کالا توسط وزارت صنعت معدن و تجارت اقدامات بسیار خوبی در راستای شفاف‌سازی روند واردات لاستیک انجام می‌شود که به اساس آن اعداد تعریف شده در این سامانه به تفکیک تولیدکننده، نام کمپانی، کشور سازنده، شرکت واردکننده، نوع لاستیک و سایز لاستیک مشخص می‌شود. البته این امر، پروسه‌ای زمان‌بر بوده اما میزان قاچاق را به عدد صفر خواهد رساند. به گزارش باشگاه خبرنگاران، محمد میرعبیدی با اشاره به بر خودروی برخی شرکت‌های تولیدی بورسی از حاشیه سود مناسب در این صنعت تصریح کرد: آمارها نشان از افزایش فروش لاستیک تولیدکنندگان داخلی نسبت به مدت سال گذشته داشته، اما همچنان شرکت‌های داخلی اصرار بر افزایش نرخ دارند، در حالی که قیمت تمام‌شده هر کیلو تایر در دیگر عمده‌مناطق دنیا ۳ دلار است. میرعبیدی در ادامه افزود: برخی از برندهای مطرح چینی که به کشورهای آمریکایی و اروپایی صادرات دارند، قیمت تمام‌شده را تا

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، گفت: اگر ۸ میلیارد دلار در اختیار خودروسازان داخلی قرار می‌گرفت خودرو با کیفیت بهتر و با برند جدید تولید می‌شد.

نادر قاضی‌پور در گفت‌وگو با خانه ملت، در خصوص واردات بی‌رویه خودرو، اظهار داشت: یکی از معضلات اشتغال در کشور واردات بی‌رویه است، در سال ۹۱ حدوداً ۹۲۴ هزار خودرو تولید کرده‌ام اما ۴۵ هزار و ۹۹ خودرو وارد کشور شده است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان این که در سال ۹۲ با کاهش ۲۰ درصدی تولید مواجه شدیم که ۷۲۷ هزار خودرو تولید شد، گفت: در این سال علی‌رغم کاهش تولید شاهد رشد واردات بودیم که ۷۸ هزار و ۶۷۲ دستگاه خودرو وارد کشور شد.

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی با اشاره به این که در سال ۹۲ تولید خودرو در کشور ۵۵۲ درصد رشد کرد و میزان آن به معادل یک میلیون و ۱۳۱ هزار دستگاه خودرو رسید، ادامه داد: در این شرایط نیز همچنان واردات خودرو افزایش پیدا کرد، در این سال با واردات ۱۰۳ هزار و ۲۲۷ دستگاه خودرو شاهد بیش‌ترین واردات بودیم.

وی با تأکید بر این که در سال ۹۴ کاهش

عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی مصرف‌گرایی را از معضلات امروز در بازار خودرو ایران دانست و گفت: در این شرایط باید دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی نسبت به ارتقای کیفیت محصولات تولیدی تلاش بیش‌تری کنند تا نیاز بازار به سمت خرید خودروهای خارجی سوق پیدا نکند. نبی هزار جریبی در گفت‌وگو با خبر خودرو اظهار داشت: در صورتی که کیفیت خودروهای داخلی افزایش نیابد، مسلماً تمایل به خرید خودروهای خارجی افزایش یافته و افزایش خروج ارز از کشور بسیاری از صنایع داخلی در راستای افت تقاضای محصولات داخلی زمینگیر خواهند شد.

وی بخشی از علت، کود و بیکاری در کشور را ناشی از عدم نظارت کافی بر تولیدات داخلی و تعطیلی برخی از واحدهای تولیدی دانست و افزود: در صورتی کیفیت تولیدات افزایش یابد بسیاری از مشکلات موجود در بازار کسب و کار

برنامه‌ریزی با اجرا دارند، اولویت توسعه از منظر تصمیم‌گیران این صنعت با شرکت‌های جدید تاپیرسازی است. اجرای این سیاست باعث می‌شود طی سال‌های آینده و در صورت تحقق دستیابی به هدف ایجاد ظرفیت ۷۰۰ هزار تن تایر در سال ۱۴۰۴، تعداد زیادی شرکت کوچک تاپیرسازی در کشور وجود داشته باشند که توان رقابت‌پذیری بالایی با محصولات خارجی نخواهند داشت. در حال حاضر در ایران ۱۰ شرکت تاپیرسازی وجود دارند و با اضافه شدن احتمالی شرکت‌های فوق، تعداد شرکت‌های تاپیرسازی کشور به ۱۵ واحد می‌رسد. این در حالی است که تعداد شرکت‌های تاپیرسازی بومی در هر یک از کشورهای کره‌جنوبی، ژاپن، آمریکا و همچنین اتحادیه اروپا، به مراتب پایین‌تر از



خودروسازان نیز بهبود خواهد یافت. نماینده گرگان گفت: خودروهای بی‌کیفیت به خاطر امنیت جان مردم بایستی از چرخه تولید خارج شوند.

هزینه‌های غیر معقول طرح‌های جدید مانعی در راه توسعه صنعت تایر

تعداد شرکت‌های تاپیرسازی در ایران است. ادغام شرکت‌های کوچک‌تر در شرکت‌های بزرگ و گسترش یک شرکت تاپیرسازی برای افزایش توان رقابت‌پذیری، ارتقای کیفی و کاهش هزینه‌های تولید، طی ۵۳ دهه اخیر در دستور کار بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیا قرار گرفته است. حتی کشور چین که به سبب تعدد شرکت‌های تولیدی و در نتیجه پایین‌بودن سطح کیفی تولیدات اکثر این شرکت‌ها با مشکلات عدیده‌ای در صادرات تایر طی سال‌های اخیر مواجه شده است، سیاست‌هایی را برای اصلاح این روند آغاز کرده است.

علاوه بر موارد فوق، اشکال دیگری که به طرح‌های احداث شرکت‌های جدید وارد است، ارقام بسیار بالا و غیر معقولی است که

برای راه‌اندازی این واحدها به گوش می‌رسد. تا توجه به این که سهم آورده سرمایه‌گذار در این طرح‌ها بسیار پایین است و راه‌اندازی آنها متکی به تسهیلات ارزان قیمت دولتی است، شائبه‌هایی در رابطه با اهداف این طرح‌ها ایجاد شده است.

لازم است وزارت صنعت، معدن و تجارت نسبت به روند هزینه‌های اعلامی برای راه‌اندازی این واحدها، ارزیابی دقیق‌تری در صورت دهد و حتی المقدور تا بیش از ۳۰ درصد هزینه راه‌اندازی طرح‌های فوق را از محل آورده سرمایه‌گذار تأمین کند تا میزان انگیزه سرمایه‌گذاران طرح‌های فوق برای حضور در عرصه تولید تایر کشور مشخص شود.

محمد اکبری، کارشناس صنعت تایر

قیمت‌ها به تومان



خودرو در ایران

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
بی‌ام‌و ۲۲۵i	۲۰۱۷	۳۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۴۴,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۵۲۰i	۲۰۱۶	۴۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۷۹,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۵۳۰i	۲۰۱۷	۵۰۴,۰۰۰,۰۰۰	۶۲۰,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۷۳۰i	۲۰۱۸	۹۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۹۹,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۷۳۰i	۲۰۱۷	۶۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۳۰,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۱۲۰۵Xi	۲۰۱۷	۳۸۲,۰۰۰,۰۰۰	۳۹۹,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۳۲۸Xi	۲۰۱۷	۴۴۹,۰۰۰,۰۰۰	۴۶۴,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۳۲۸Xi	۲۰۱۶	۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۲۴,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۴۲۸Xi	۲۰۱۷	۴۷۷,۰۰۰,۰۰۰	۵۵۰,۰۰۰,۰۰۰
بی‌ام‌و ۴۲۸Xi	۲۰۱۶	۴۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۴۶۷,۰۰۰,۰۰۰

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
تویوتا HR-C	۲۰۱۷	۱۹۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا پریوس	۲۰۱۷	۱۴۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۷۵,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا پریوس	۲۰۱۶	۱۴۶,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۴,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا راو۴	۲۰۱۸	۱۹۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۳۶,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا راو۴	۲۰۱۷	۲۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۵,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا کمری XLE هایبرید	۲۰۱۶	۲۳۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا لندکروز GXR	۲۰۱۷	۸۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۹۰,۰۰۰,۰۰۰
تویوتا هایلوکس دوکابین بلند	۲۰۱۶	۲۴۷,۰۰۰,۰۰۰	۳۰۴,۰۰۰,۰۰۰

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
جک S۳ اتوماتیک	۱۳۹۶	۷۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۷۵۵,۰۰۰,۰۰۰
جک S۵ اتوماتیک	۱۳۹۶	۸۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰
جک S۵ دنده‌ای	۱۳۹۶	۸۶۵,۰۰۰,۰۰۰	۸۸۰,۰۰۰,۰۰۰
جک ج۵-۱۵	۱۳۹۵	۴۷۵,۰۰۰,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰,۰۰۰
جک ج۵-۱.۸	۱۳۹۶	۶۴,۰۰۰,۰۰۰	۶۵۰,۰۰۰,۰۰۰
جک ج۵-۱.۸	۱۳۹۵	۵۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۸۵,۰۰۰,۰۰۰

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
رنو یارس تندر	۱۳۹۶	۴۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۴۳۵,۰۰۰,۰۰۰
رنو تلیسمان E۳	۲۰۱۷	۱۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۲,۰۰۰,۰۰۰
رنو تندر E۲ ۹۰	۱۳۹۶	۳۸۷,۰۰۰,۰۰۰	۴۲۰,۰۰۰,۰۰۰
رنو تندر ۹۰ پلاس	۱۳۹۶	۴۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۵۱۸,۰۰۰,۰۰۰
رنو تندر وانت	۱۳۹۶	۳۴۶,۰۰۰,۰۰۰	۳۵۶,۰۰۰,۰۰۰
رنو تندر ۹۰ اتوماتیک	۱۳۹۶	۴۷۹,۰۰۰,۰۰۰	۴۹۴,۰۰۰,۰۰۰
رنو داستر تک‌دیفرنسیل	۲۰۱۷	۱۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۶,۰۰۰,۰۰۰
رنو داستر دو دیفرانسیل	۲۰۱۷	۱۰۹,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۳,۰۰۰,۰۰۰
رنو ساندرو اتوماتیک	۱۳۹۶	۵۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۵۵۱,۰۰۰,۰۰۰
رنو ساندرو اسپرتی اتوماتیک	۱۳۹۶	۶۰۸,۰۰۰,۰۰۰	۶۴۵,۰۰۰,۰۰۰
رنو ساندرو اسپرتی دنده‌ای	۱۳۹۶	۵۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۵۵۴,۰۰۰,۰۰۰
رنو ساندرو دنده‌ای	۱۳۹۶	۴۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۴۸۳,۰۰۰,۰۰۰
رنو سیمبل PE	۲۰۱۶	۶۷,۰۰۰,۰۰۰	۷۱۵,۰۰۰,۰۰۰
رنو کیپر	۲۰۱۷	۱۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۲,۰۰۰,۰۰۰
رنو کولیوس	۲۰۱۸	۲۰۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۲۲,۹۰۰,۰۰۰
رنو کولیوس	۲۰۱۷	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۳۵,۰۰۰,۰۰۰

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
کیا اپتیما	۲۰۱۷	۲۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۹,۰۰۰,۰۰۰
کیا اپتیما	۲۰۱۶	۱۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۳,۰۰۰,۰۰۰
کیا اپتیما JF	۲۰۱۸	۱۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۸۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا اپتیما JF	۲۰۱۷	۱۹۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۳۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا اپتیما JF	۲۰۱۶	۱۹۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا پیکانتو	۲۰۱۷	۸۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۷,۰۰۰,۰۰۰
کیا پیکانتو	۲۰۱۶	۷۷۵,۰۰۰,۰۰۰	۷۹۸,۰۰۰,۰۰۰
کیا ریو هاج‌یک	۲۰۱۷	۱۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۴,۰۰۰,۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰	۲۰۱۸	۱۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۲۹,۰۰۰,۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰	۲۰۱۷	۱۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۶۰,۰۰۰,۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰ (مونتاژ)	۱۳۹۶	۹۶,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۴,۱۶۰,۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰ (مونتاژ)	۱۳۹۵	۸۷,۰۰۰,۰۰۰	۹۲۸,۰۰۰,۰۰۰
کیا سورتو	۲۰۱۸	۲۰۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۲۶,۰۰۰,۰۰۰

نام خودرو	سال ساخت	قیمت حداقل	قیمت حداکثر
بنز CLA۴۵	۲۰۱۷	۷۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۲۵,۰۰۰,۰۰۰
بنز CLA۴۵	۲۰۱۶	۵۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۶۷۳,۰۰۰,۰۰۰
بنز E۲۰۰	۲۰۱۷	۶۷۲,۰۰۰,۰۰۰	۷۳۰,۰۰۰,۰۰۰
بنز E۲۰۰	۲۰۱۶	۳۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۳۰,۰۰۰,۰۰۰
بنز GLA۴۵	۲۰۱۷	۶۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰
بنز GLA۴۵	۲۰۱۶	۶۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۷۰,۰۰۰,۰۰۰

منبع سایت 1car.ir

ی با اشاره به فرارسیدن ایام سوگواری
ت حضرت رسول اکرم (ص)، شهادت
حسن مجتبی (ع) و شهادت امام رضا (ع)
کرد: به مناسبت فرارسیدن ایام سوگواری،
نماهای سراسر کشور از ساعت ۱۷
شنبه ۲۵ آبان ماه، جمعه ۲۶ آبان ماه به
ت کامل، شنبه ۲۷ آبان ماه از ساعت ۱۷ و
شنبه ۲۸ آبان ماه به صورت کامل تعطیل