



مدیر روابط عمومی شهرداری صدرا
خبر داد:
کاهش ۲۲ درصدی عوارض
و بهای خدمات صدرا به مناسبت
هفته بسیج



سختگوی شهرداری شیراز خبر داد:
آسفالت بیش از ۵۱۰۰۰ مترمربع
معايير طی هفته پانزدهم
در شیراز



تحلیل خبر
یادداشت روز
وحید جعفری زاده - دانشجوی دکتری
مهندسی کامپیوتر

توسعه و تولید ثروت دانش بنیانها در گرو بین المللی شدن

با برنامه ریزی دولتی به ویژه در دو دولت اخیر، شرکت های دانش بنیان و استارت آپ ها از حمایت های متعددی برخوردار شده و در کنار رشد کمی آنها، رشد محصولات و خروجی شان را نیز شاهد بوده ایم. یکی از اهداف مهم دولت برای حمایت از توسعه این شرکت ها، توانمندسازی آنها و تولید ثروت بوده است. حال طبق ادعای معاون علمی و فناوری رئیس جمهور، برخی از این شرکت ها به درآمدزایی بیش از یک هزار میلیارد تومان رسیده اند، اما این سودآوری زمانی می تواند بیشتر منفعت برای کشور داشته باشد که محصولات شرکت های دانش بنیان قابلیت صادرات داشته باشند؛ از طرفی توسعه واقعی و پیشرفت این شرکت ها زمانی اتفاق می افتد که این شرکت ها به شرکت های بین المللی یا چندملیتی تبدیل شوند و بتوانند در خارج از کشور نیز فعالیت کنند و محصولاتشان به برندهای جهانی ملحق شود.

در این صورت است که علاوه بر ارزش آوری، اعتبار بین المللی کشورمان افزایش یافته و با توسعه، مشارکت و تبادل محصولات و خدمات با کشورهای دیگر، مواردی مانند تحریم و منزوی کردن کشورمان نیز برای متخصصان دشوار می شود.

اینکه همواره به تولید داخلی خود و عرضه محصولات در بازار داخلی (که در اغلب موارد هم غیررقابتی و ناشی از ممنوعیت واردات است) یا صادرات به چند کشور محدود و در سطح منطقه اکتفا کنیم، چندان به پیشرفت و تولید ثروت در عرصه بین المللی کمک نخواهد کرد، بلکه آنچه می تواند تضمین کننده ارزش آوری، پیشرفت اقتصادی و رونق تولید و خدمات داخلی باشد، همین تبدیل شدن دانش بنیانها یا سایر صنایع و شرکت های داخلی به کمپانی های بین المللی است.

وقتی به بسیاری کشورهای موفق در عرصه اقتصادی نگاه می کنیم می بینیم آنها دارای کمپانی های بین المللی یا محصولات و برندهای جهانی هستند که این خود نشان از اهمیت این موضوع دارد.

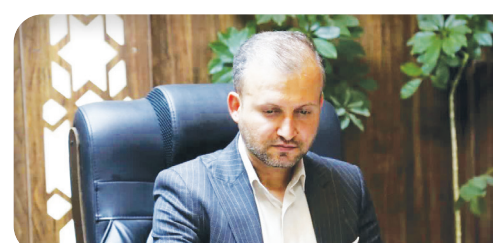
همچنین توجه بیشتر به ارائه و فروش «خدمات» در کنار «تولید» محصول، باید مدنظر قرار گیرد، چرا که در دنیای امروز «خدمات» هزینه کمتر و سودآوری به مراتب بیشتری نسبت به تولید دارند. البته ما در سال های اخیر حتی در بخش تولید جهانی هم عملکرد مطلوبی نداشته ایم و به اذعان مدیران و کارشناسان، بسیاری از بازارهایی که سال های سال در اختیار ما بوده را از دست داده ایم. بنابراین در بحث شرکت های دانش بنیان چه در تولید محصول و چه در ارائه و فروش خدمات، نیازمند تغییر رویکرد به سمت بین المللی شدن هستیم.

رئیس اتاق بازرگانی ایران:

اجازه رقابت به تولیدکنندگان خودرو داده شود



شهردار کلان شهر شیراز:
تلاش خواهیم کرد جشنواره خرمالو
و انار قصردشت شیراز در سال ۱۴۰۳
در سطح ملی برگزار شود



شهردار صدرا:
هفته کتاب می تواند نقطه عطف
جهت توسعه فرهنگی صدرا باشد



استاندار فارس:
باید تلاش کنیم هر چه زودتر
کتابخانه عمومی شهید دستغیب
به بهره برداری برسد

مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت اعلام کرد:
سوانح ترافیکی اولین علت مرگ سنین زیر ۴۰ سال



وی افزود: عابرین پیاده ۱۹۹٫۹ درصد، دوجرخه ۷ درصد، موتورهای دو یا سه چرخ ۲۲ درصد، خودروهای چهارچرخ با اجازه حمل کمتر تا ۹ مسافر یا ۳۵۰۰ کیلوگرم ۵۶ درصد، خودروهای ۴ چرخ سبک ۴۶۸ درصد، خودروهای چهارچرخ با اجازه حمل بیش از ۹ مسافر ۰٫۹ درصد، خودروهای سنگین حمل بار ۲٫۷ درصد، سایر خودروها ۵ درصد از آمار سوانح جاده ای را به خود اختصاص داده اند.

مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت با اعلام این که سالانه بیش از یک میلیون و ۲۴۰ هزار مرگ و قریب ۵۰ میلیون مصدوم ناشی از حوادث ترافیکی در جهان اتفاق می افتد، گفت: بررسی ها نشان می دهد ایران در جایگاه هفتمین کشور با میزان مرگ و میر جاده ای را در قاره آسیا قرار گرفته است.

وی ابراز داشت: به طور کلی در بروز حوادث ترافیکی چهار عامل اصلی انسان، وسیله نقلیه، جاده (زیرساخت ها) و عوامل محیطی نقش دارند. البته نباید شرایط مربوط به سیاست ها و برنامه های موجود در یک جامعه را بی تأثیر دانست.

وی تصریح کرد: در نظر عامل انسانی رتبه اول حوادث رانندگی به آن دسته از رانندگانی تعلق می گیرد که موقع رانندگی تمرکز لازم را نداشته باشند و در حال خوردن و آشامیدن و یا ارسال پیامک و صحبت کردن با تلفن همراه و یا نگاه کردن به گوشی برای جهت یابی خودرو به جای تمرکز روی جاده و اطراف خودرو و عدم توجه به علائم راهنمایی باشند.

مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت، سبقت و سرعت غیرمجاز را از عوامل دیگر انسانی در تصادفات خواند و اظهار کرد: این عوامل از اساسی ترین عوامل بروز تصادفات هستند.

اکثر تصادفات جاده ای موقعی رخ می دهد که راننده خودرو با وجود نداشتن دید کافی (مثلا در پیچ ها و یا جاهایی که خط مممتد وجود دارد) سبقت می گیرد و حوادث رانندگی را رقم می زند.

یوسفی عدم رعایت فاصله مجاز، بی تجربه بودن راننده، خشم و درگیر شدن رانندگان، عابرین پیاده، رفتارهای پرخطر، مصرف داروها و مخدرها، توجه نداشتن به خطوط و عدم رعایت حق تقدم، عبور از چراغ قرمز، ازدحام داخل خودرو، آشنا نبودن به جاده، خستگی و خواب آلودگی راننده، سن راننده، زمان رانندگی، طول مدت رانندگی، عدم توجه به مهارت، سلامت، تمرکز رانندگی صاحب خودرو و سایر خودروها، عدم توجه به علائم نصب شده بر روی سایر خودروها و توقف ناگهانی در خطوط عبوری را از سایر عوامل انسانی سوانح رانندگی در جاده ها برشمرد.



سوانح و حوادث ترافیکی در سراسر دنیا به عنوان علت اصلی ناتوانی و مرگ و میر شناخته شده و اولین دلیل مرگ در بهترین سال های زندگی انسان ها یعنی در سنین جوانی و معمولا کمتر از ۴۰ سال است.

به گزارش ایسنا، دکتر هما یوسفی مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی همزمان با ۲۸ آبان روز جهانی قربانیان سوانح ترافیکی، با بیان این مطلب گفت: سوانح و حوادث ترافیکی در سراسر دنیا به عنوان علت اصلی ناتوانی و مرگ و میر شناخته شده و یک مشکل عمده بهداشت عمومی در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته است.

وی افزود: این حوادث از جمله اصلی ترین عوامل مرگ و میر در جهان بوده و اولین دلیل مرگ در بهترین سال های زندگی انسان ها یعنی در سنین جوانی و معمولا کمتر از ۴۰ سال است. این موضوع علاوه بر از بین بردن انسان های جوان در بهترین دوران زندگی هزینه های مالی، روحی، روانی، درد و غم بسیاری را برای خانواده های آنها و همچنین جامعه به دنبال دارد.

مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت با بیان این که یک حادثه رانندگی علاوه بر مرگ یا معلولیت، باعث بروز مشکلات فراوان در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و روانی در جامعه (مشکلات فردی، خانوادگی) می شود، خاطرنشان کرد: این مشکلات از مسائلی که به دلیل از دست رفتن یا معلولیت عضوی از یک خانواده به ویژه افراد سرپرست خانوار، ایجاد می شود تا مشکلاتی که زندانی شدن مقصران در حوادث فوتی و جرحی برای خود و خانواده و جامعه ایجاد می کنند.

۳ نفر از هر ۴ مصدوم تصادفات مرد هستند.
یوسفی یادآور شد: علاوه بر این ها هر ساله میلیاردها تومان برای دیه فوتی های این حوادث و همینطور خسارت وارده به اتومبیل ها پرداخت می شود. از هر ۴ مصدوم ۳ نفر مرد هستند و نزدیک به ۷۵ درصد از مرگ ها در نیروهای مولا اتفاق می افتد.

وی تصریح کرد: در سال ۱۴۰۰ بر اساس سامانه ثبت مراجعان حوادث ترافیکی بیمارستان ها، حدود ۷۷۹ هزار نفر در اثر تصادف ترافیکی به بیمارستان ها مراجعه کرده اند که ۵۳۵ هزار نفر آنها (۶۹٫۱۴ درصد) مرد بوده اند. همچنین ۵۶۸ هزار نفر (۷۳٫۳ درصد) در گروه سنی ۱۵-۶۰ سال قرار داشته اند که جمعیت مولد کشور هستند.

مدیر گروه مدیریت خطر بلایا و حوادث مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت گفت: از این تعداد مرگ ۸۰٫۳ درصد مرد و ۱۹٫۷ درصد زن بوده اند. علت بیشتر بودن آمار فوتی مردان مواجه بیشتر و خطرپذیری بالاتر است.

یوسفی بیان کرد: در سند ملی راهبردی افزایش امید به زندگی و ارتقای سلامت جوانان، حوادث ترافیکی و جاده ای، اولین عامل مرگ در گروه سنی ۱۸ تا ۲۹ سال را به خود اختصاص داده است.

افزایش سن بازنشستگی در مجلس تصویب شد



در تبصره (۱) بیشتر است به صورت دائمی اعمال می گردد.

تبصره ۳- ایشارگران و مشمولان قوانین سخت و زیان آور مشمول قوانین خاص خود هستند.

تبصره ۴- اشخاص موضوع این حکم با رضایت خود و موافقت دستگاه های ذی ربط می توانند بدون نیاز زمان های مذکور در بندهای (۲) الی (۵) تا سقف سن موضوع تبصره (۱) حسب مورد به خدمت ادامه دهند. خدمت مازاد بر اساس قوانین و مقررات مربوطه امکان پذیر است.

تبصره ۵- چنانچه دستگاه ها به خدمات برخی از کارکنان نیاز نداشته باشند حسب مورد می توانند بدون لحاظ زمان های مذکور با پیشنهاد بالاترین مقام دستگاه و موافقت معاون اول رئیس جمهور بر اساس قوانین مربوط نسبت به صدور احکام بازنشستگی آنان اقدام کنند.

تبصره ۶- افرادی که تقاضای خود مایل به بازنشستگی زودتر از موعد فوق الذکر باشند، بازنشستگی آنها مطابق قوانین مربوطه و بدون رعایت بندهای (۱) تا (۵) بلامانع است و حقوق بازنشستگی آنان مطابق احکام این سند برقرار خواهد شد.

گفتنی است، این مصوبه در صورت تأیید شورای نگهبان اجرایی خواهد شد.

رئیس اتاق بازرگانی ایران:
اجازه رقابت به تولیدکنندگان خودرو داده شود

مجدد برای گزینش رئیس اتاق برگزار می کنیم.
رئیس اتاق بازرگانی ایران تصریح کرد: نظر قانون هر چه باشد با افتخار و فراغ بال می پذیریم و معتقدیم در کشور همچنان عدالت وجود دارد و قانون بالاتر از همه نهادهاست.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی به منظور کاهش ناترازی صندوق های بازنشستگی و تقویت توان صندوق های سن بازنشستگی را برای گروه های مختلف افزایش دادند.

به گزارش خبرنگار مهر، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی نوبت صبح و در ادامه بررسی گزارش کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه، بند الحاقی بند خ ماده ۲۹ لایحه را به تصویب رساندند.

بر اساس این مصوبه، به منظور کاهش ناترازی صندوق های بازنشستگی و تقویت توان صندوق ها در انجام تکالیف محوله:

۱. بیمه پردازی که ۲۸ تا ۳۰ سال سابقه خدمت دارند به سنوات اشتغال آنها برای بازنشستگی اضافه نمی گردد.
۲. بیمه پردازی که ۲۵ تا ۲۸ سال سابقه خدمت دارند به سنوات اشتغال آنان به ازای هر سال تا زمان بازنشستگی دو ماه اضافه می گردد.
۳. بیمه پردازی که ۲۰ تا ۲۵ سال سابقه خدمت دارند به سنوات اشتغال آنان به ازای هر سال تا زمان بازنشستگی سه ماه اضافه می گردد.
۴. بیمه پردازی که مطابق قوانین ۱۰ تا ۲۰ سال سابقه خدمت دارند به سنوات اشتغال آنان به ازای هر سال تا زمان بازنشستگی چهار ماه اضافه می گردد.
۵. بیمه پردازی که مطابق قوانین ۱۰ تا ۱۰ سال سابقه خدمت دارند به سنوات اشتغال آنان به ازای هر سال تا زمان بازنشستگی پنج ماه اضافه می گردد.

تبصره ۱- اجرای تمام یا بخشی از احکام فوق الذکر مشروط بر آن است که سن بیمه شده در زمان بازنشستگی برای مردان از ۶۲ سال و برای زنان از ۵۵ سال بیشتر نباشد.

تبصره ۲- اصلاحات فوق در قوانین صندوق های بازنشستگی به استثنای صندوق هایی که حداقل سن بازنشستگی بیمه شدگان آنها از ارقام مذکور