اقتصاد سرآمد
شنبه ۶ آذر ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۲۰

مدت قراردادهای اجاره با اجرای قانون اجاره‌داری حرفه‌ای، ۵ ساله می‌شود

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در قانون اجاره‌داری حرفه‌ای، دولت به عنوان تسهیلات‌دهنده و تامین‌کننده زمین، قیمت ثابت برای واحدهای اجاره‌ای تعیین می‌کند و زمان اجاره از یک سال به ۳ تا ۵ سال افزایش می‌یابد.به گزارش اقتصادسرآمد،محمودزاده درباره جزییات قانون اجاره داری حرفه ای نیز اظهار داشت: یکی از دغدغه‌هایی که در اجاره‌داری حرفه‌ای حل می‌شود، دوره زمان اجاره است. هم‌اکنون در کشور دوره یکساله اجاره عرفی است که این موارد همگی در ساختار آیین‌نامه جدید برای ساختمان‌های موجود، دیده شده است.محمودزاده گفت: بر این اساس در قانون اجاره‌داری حرفه‌ای مقرر شده تا دولت به عنوان تسهیلات‌دهنده و تامین‌کننده زمین، قیمت ثابت روی واحدهای اجاره‌ای بگذارد و زمان اجاره را از یک سال به ۳ تا ۵ سال افزایش بدهد. معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی اضافه کرد: برای آنکه واحدهای جدید و قابل کنترلی تولید شود زمین ۹۹ ساله در اختیار سازندگان قرار می‌گیرد تا هم شرکت‌های سازنده علاقمند در حوزه اجاره‌داری و هم نهادها و سازمان‌ها از این امکان بهره‌مند شوند.

تفاهم‌نامه با چین به نفع کارگران چینی تمام خواهد شد؟ «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

نهضت ملی مسکن به کام کارگران چین

گروه راه و ساختمان - اکثر کارشناسان اقتصاد کشورمان بر این باور هستند طرح بکارگیری تکنولوژی ساخت چینی ها در جهت انبوه سازی مسکن، در وزارت راه و شهرسازی مطرح شده و بخش خصوصی فعلا درگیر آن نیست، اما درباره موضوع ساخت مسکن نه تنها با کشور چین بلکه با کشور ترکیه هم صحبت شده است. این‌که مسئولان بخواهند نیرو کار چینی وارد کنند، اصلا دارای توجیه اقتصادی نیست. هر شرکت خارجی که در ایران بخواهد سرمایه گذاری کند، سود می‌کند به دلیل این‌که ارزان قیمت‌تر از نیرو کار ایرانی وجود ندارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، متخصصان ما در ایران بیشتر از ۵۰۰ دلار و همینطور نیرو کار ساده هم بیشتر از ۲۰۰ دلار حقوق نمی‌گیرند. پس مطمئن باشید برای هیچ شرکتی صرف نمی‌کند عمده نیرو کار خود را از چین بگیرد.شرکت‌های چینی ممکن است، درصدی از افراد در سطوح بالای مهندسی و تکنولوژی را با خود به ایران بیاورند، اما نیروهای اجرایی و ساده حتما ایرانی است.

این‌که ساخت مسکن باید از شکل سنتی به شکل مدرن و صنعتی تغییر پیدا کند، ایده درستی است، زیرا ما در فرآیندها و تکنولوژی ساختمان سازی از دنیا بسیار عقب هستیم. اگر خواسته باشیم یک میلیون مسکن در سال بسازیم، به‌طور متوسط بیش از دو سال طول خواهد کشید و حتی تجربه تاریخی ما بیش از ۵ سال بوده است، اما اگر همه امکانات را فراهم کنیم، می‌توان دو ساله تمام کنیم. برای این که تکنولوژی ساخت مسکن را ارتقاء دهیم، باید از کشورهای پیشرفته در قالب قرارداد و پروژه کمک بگیریم.

تفاهم‌نامه با چین به نفع کارگران چینی تمام خواهد شد؟

یک کارشناس اقتصادی درباره تفاهم نامه ایران و چین و حضور سازندگان مسکن این کشور در ایران با بیان این‌که این تفاهم نامه در بازگشت آمریکا به تعهدات خود نیز بسیار موثر است، گفت: ایران در این تفاهم نامه باید به اشتغال توجه ویژه کند، باید در زمینه ورود کارگران چینی مراقب باشد و بیشترین سخت گیری و خط قرمز را بگذارد؛ به گونه‌ای که نباید همه کارگران چینی باشند بلکه تقریبا ۱۰ تا ۲۰ درصد آنها چینی باشند.

مسکن به نام ایران به کام کارگران چین

وی درباره سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین و همکاری چین در پروژه ساخت مسکن در ایران، اظهار کرد: تفاهم‌نامه ایران و چین باید زودتر از این امضا می‌شد، زیرا از آنجا که هیچ وقت ایران به‌طور مستقیم مستعمره هیچ کشوری نبوده، باید بتواند در دنیایی که در حال حرکت به سمت دو قطبی شدن است، برای ارتباط مستقل با ابر قدرت دنیا با کشورهای دیگر به خصوص بلوک شرق از این قبیل تفاهم نامه‌ها امضا کند.

جای چین در اقتصاد ایران

این تحلیلگر اقتصادی، ادامه داد: سیاستگذار کشور باید پیش از نهایی شدن بندهای قرارداد، تعیین کند که چینی‌ها در کدام قسمت و به چه صورت از بنادر، جاده‌ها و ریل‌های ایران اجازه حضور داشته باشند و چه خطوط قرمزی را نیز باید رعایت کنند. چین می‌تواند با سرمایه گذاری در صنعت خودرو و فولاد ایران، تحولی در این زمینه ایجاد کند.

الحسینی با بیان این‌که در این تفاهم نامه ساخت مسکن باید سعی شود تا بیشترین امتیاز نصیب کشور شود و ایجاد اشتغال و انتقال تکنولوژی نیز نادیده گرفته نشود ، گفت: در حوزه بندری باید با سرمایه گذاری‌ها بندر جاسک مثل بندر جبل‌علی امارات با همان حجم عملیاتی شود. در راستای شراکت شرکت‌های ایرانی و چینی باید به جاده ابریشم توجه ویژه شود و ایران باید در زمینه ورود کارگران چینی مراقب باشد و بیشترین سختگیری و خط قرمز را بگذارد.

شیوه تعیین دستمزد سالانه در کشور باید به این سمت و سو برود و از تجربه موفق کشورها در این زمینه استفاده شود.

وی با مقایسه دستمزد کارگر ایرانی و خارجی، گفت: زمانی صنعتگران ایرانی حق الزحمه کارگر ایرانی را بالا می‌دانستند و در کشورهایی مثل آفریقا یا چین سوله می‌گرفتند و کارگاهی راه‌اندازی می کردند و از کارگر چینی که دستمزد پایینی داشت استفاده می‌کردند. حتی حاضر بودند گمرکی آن کالا را بپردازند و وارد کشور کنند چون برایشان به صرفه بود ولی الان شرایط به گونه‌ای است که کارگران افغانستانی که سالها در ایران زندگی می‌کردند به دلیل پایین آمدن سطح دستمزد به کشورشان برگشته‌اند. متاسفانه امروز حقوق و دستمزد یک کارگر چینی از کارگر ایرانی بیشتر است که نشان می‌دهد ما راه را به درستی نرفته‌ایم و دستمزد کارگر را قربانی مشکلات تولید کرده‌ایم. چنانچه کارگر چینی نیز به بخش ساختمان در توافق جدید افزوده شود نباید انتظار داشت قرار ۲۵ ساله برای ایران به رغم بسیاری از جوسازی‌ها مقرون به صرفه اقتصادی باشد.

مدتی است که مسئولین وزارت راه و شهرسازی ایران سخن از ساخت چهار میلیون مسکن طی چهار سال به میان آورده‌اند. وزیر مربوطه می گوید، سالی یک میلیون نخواهیم ساخت، ولی در پایان دوره دولت قول تحویل چهار میلیون را داده است و حتی ثبت‌نام و دریافت وجوه هم آغاز شده و میان مردم امیدواری بوجود آمده است. از سوی دیگر خبر از آمدن سازندگان مسکن چینی به‌گوش می‌رسد و امید به سرمایه گذاری احتمالی چین در بخش تولید سر پناه برای مردم بی‌مسکن ایرانی.

قول و قرارهای ساخت مسکن در حالی داده شده که ایران در تولید مسکن نسبت به تقاضای جاری فوق العاده جا مانده و می‌توان گفت در بهترین حالت توان ساخت دویست هزار واحد آپارتمانی در سال را داشته باشد. با توجه به اینکه اخیرا گروه مسکن سازی اورگراند در چین دچار مشکلات شدید مالی شده و پیش بینی می‌شود تاثیرات منفی بر تولید ناخالص داخلی، اشتغال و صنعت این کشور داشته باشد.این امر بدان معناست که این گروه نیاز به منابع جدید مالی و پروژه‌های جدید ساخت مسکن دارند تا ورشکسته نشوند.معادله‌ای سهل برای حل کردن ایجاد شده، گروه شرکت‌های چینی دچار مشکل شده و ایران هم نیاز شدید به تولید مسکن دارد.

خبر

دبیر کانون سراسری انجمن‌های انبوه‌سازان:

فعلا خبری از وام ۳۶۰ هزار میلیارد تومانی نیست

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان از دستور رئیس جمهور به وزیر راه و شهرسازی برای برگزاری نشست با بخش خصوصی در راستای اجرای نهضت ملی مسکن خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، فرشید پورحاجت در گفت‌وگو با مهر در خصوص هزینه احداث هر متر مربع واحد مسکونی در نهضت ملی مسکن اظهار کرد: قرار است به زودی انبوه سازان جلسه‌ای با وزیر راه و شهرسازی برگزار کنند تا در آن در خصوص هزینه تمام شده و فرمول قیمت ساخت مسکن در طرح نهضت ملی مسکن تصمیم گیری شود. وی افزود: باید با وزارت راه و شهرسازی به همگرایی دست یابیم و اقدامات مورد نظر دو طرف میان سازندگان و وزارت خانه تشریح شود.دبیر کانون سراسری انجمن‌های انبوه سازان ادامه داد: ارقام مورد نظر معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی برای هزینه احداث مسکن مربوط به طرح اقدام ملی مسکن بود و از آنجایی که پرونده اقدام ملی بسته شده، باید به ارقام جدیدی دست یابیم.وی تأکید کرد: قیمت تمام شده ساخت هر متر مربع واحد مسکونی را سازمان برنامه و بودجه اعلام می‌کند و ما هم به آن پایبند هستیم. پورحاجت درباره نامه انبوه سازان به حجت الاسلام رئیسی رئیس جمهوری اسلامی ایران گفت: ماهیت این نامه، اعلام آمادگی بخش خصوصی برای اجرای نهضت ملی مسکن بود ضمن اینکه تقاضای برگزاری نشستی با دولت در این خصوص داشتیم.وی تصریح کرد: در پی ارسال این نامه به رئیس جمهور، حجت الاسلام رئیسی پاسخ نامه ما را داد و طی دستوری به وزیر راه و شهرسازی، خواستار برگزاری نشستی از سوی وزارت راه با انبوه سازان شد.این فعال صنعت ساخت و ساز تصریح کرد: محمد مخبر معاون اول رئیس جمهور نیز دستور داده تا نماینده‌ای از کانون سراسری انبوه سازان در جلسات شورای عالی مسکن و نمایندگان انجمن‌های استانی انبوه سازی در جلسات شوراهای مسکن استان‌ها حضور داشته باشد.وی درباره حضور خارجی‌ها در طرح نهضت ملی مسکن گفت: تا کنون حضور شرکت‌های انبوه سازی خارجی در نهضت ملی مسکن چند بار تأیید و تکذیب شده است. ما هنوز نمی‌دانیم که آیا خارجی‌ها برای اجرای این پروژه به ایران می‌آیند یا نه و نهاد متولی اجرای نهضت ملی مسکن از حضور شرکت‌های خارجی، به دنبال چه چیزی است؟

گزارش

مسیر ترانزیتی امارات-ایران-ترکیه فعال شد

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از سفر مقام اماراتی به تهران در هفته آینده برای آغاز فعالیت رسمی کریدور امارات-ایران-ترکیه خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، برخی خبرها از کاهش تنش سیاسی میان ایران و امارات از یک سو و همچنین ترکیه و امارات از سوی دیگر پس از یک دهه تنش در روابط این دو کشور حکایت دارد.

این تنش زدایی سبب شده تا تجارت میان امارات و ترکیه برای ارسال کالاهای اماراتی به اروپا که پیش تر از مسیر دریایی تنگه باب المندب -دریای سرخ-کانال سوئز از بندر شارجه تا بندر مرسین ترکیه انجام می‌شد، در پی افزایش کرایه حمل دریایی کالا، به حمل زمینی از مسیر ترانزیتی ایران به ترکیه انجام شوداین در حالی است که مسیر پیشین ۲۰ روز و مسیر جدید (عبور ترانزیتی از خاک ایران) ۱۲ روز به طول می انجامد.

دبیر انجمن کشتیرانی: کرایه حمل دریایی کالا در خاورمیانه ۳ برابر شده استمسعود پل دبیر انجمن کشتیرانی نیز چندی پیش درباره افزایش جهانی کرایه حمل دریایی کالا به خبرنگار مهر گفته بود: کرایه حمل و هزینه تردد کشتی‌ها میان بنادر ایران با بنادر چین، هند و امارات ۳ برابر شده است که علت آن کاهش تعداد شناورهای کانتینری و همچنین تعداد کانتینرها است که در ایام کرونا سفارش ساخت کشتی و تولید کانتینر به شدت کاهش یافت اما پس از افزایش تقاضا، از آنجایی که عرضه کم بود کرایه حمل چند برابر شد.دبیر انجمن کشتیرانی خاطرنشان کرد: در ۹ ماه گذشته کرایه حمل دریایی کالا در مسیرهای اروپایی ۲۰ برابر شده و پیش بینی‌ها این است که احتمالاً کرایه حمل کالاها در منطقه ما به ۵ برابر برسد.

دریادار سامه رابعه رئیس اداره کانال سوئز در مصر با اشاره به اینکه پس از انسداد کانال توسط یک کشتی بزرگ کانتینری، ترانزیت در این کانال به رکورد جدیدی دست یافته است اعلام کرد: با در نظر گرفتن همه متغیرهای مربوط به صنعت کشتیرانی، شاخص‌های تجارت دریایی همچنین استراتژی بازاریابی، قیمت گذاری متعادلی را برای سال ۲۰۲۲ در مسیرهای مربوط به این کانال در نظر گرفتیم.وی یادآور شد: کشتی‌های کروز در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ بیشترین آسیب را از محل کرونا دیده‌اند و همچنین کشتی‌های حامل گاز LNG نیز از افزایش نرخ تعرفه‌ها برای سال ۲۰۲۲ معاف هستند.

به گفتهٔ رئیس اداره کانال سوئز تصمیم برای افزایش تعرفه‌ها پس از آن اتخاذ شد که کانال سوئز رکورد جدیدی را به منظور ترانزیت کشتی در ماه اکتبر به ثبت رساند. به گونه‌ای که تعداد کشتی‌های ترانزیتی از این کانال در این ماه به ۱۸۴۷ ترانزیت رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل آن ۱۴ درصد افزایش نشان می‌دهد.برخی کارشناسان صنعت ترانزیت معتقدند یکی از دلایل تمایل اماراتی‌ها به استفاده ترانزیتی از خاک ایران برای انتقال کالاهای خود به ترکیه و سپس اروپا، افزایش عوارض عبور از کانال سوئز از سوی دولت قاهره است.

شنیده‌ها حاکی است قرار است در هفته آینده مشاور امنیت ملی امارات برای بررسی موضوع ترانزیت کالاهای اماراتی به اروپا از خاک ایران به تهران بیاید با مقامات ارشد سیاسی و اقتصادی کشورمان دیدار و گفت وگو کند.

شیخ محمد بن زائد حاکم دوبی، نخست وزیر امارات و نایب رئیس امارات متحده عربی نیز طی هفته آتی پس از یک دهه، سفری به ترکیه درباره ترانزیت کالاهای اماراتی از مسیر ایران و ترکیه به اروپا خواهد داشت.

گفته می‌شود مصر به دلیل کاهش عبور کشتی‌های اماراتی از کانال سوئز، از اصلی ترین مخالفان راه اندازی کریدور ترانزیتی امارات-ایران-ترکیه است.

قطری‌ها نیز که روابط تجاری خوبی با ترکیه دارند، از دیگر مشتریان عبور ترانزیتی کالاهای وارداتی خود از ترکیه از خاک ایران هستند.با این حال با توجه به اینکه بیشتر تجارت منطقه به سمت حمل کانتینری متمایل شده، با توجه به نبود کشتی‌های رو-رو و همچنین نبود زیرساخت‌های پهلوگیری کشتی‌های رو-رو در اسکله‌های بنادر جنوبی کشور، امکان جذب بیشتر کالا از بنادر جنوبی خلیج فارس به بنادر کشورمان وجود ندارد.

مدیرکل ترانزیت سازمان راهداری: عبور آزمایشی ۲ کامیون اماراتی از ایران به ترکیه موفقیت آمیز بودمحمد جواد هدایتی مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در گفت وگو با خبرنگار مهر با تأیید راه اندازی کریدور ترانزیتی جدید از خاک ایران بین امارات و ترکیه اظهار کرد: اماراتی‌ها سفری به تهران در دستور کار دارند و قرار است یک مقام ارشد اماراتی به ایران بیاید که پیرو مذاکرات اماراتی‌ها با طرف ترکیه‌ای است.وی افزود: حدود یک ماه پیش عبور آزمایشی از امارات به ترکیه داشتیم و کامیونی از امارات با کشتی رو-رو به ایران آمد و از مرز بازرگان به ترکیه رفت؛ این عبور آزمایشی با ۲ کامیون انجام شد.

این مقام مسئول یادآور شد: اماراتی‌ها این عبور آزمایشی از خاک ایران را برای بررسی اینکه آیا ترانزیت از خاک ایران به صرفه هست یا نه، انجام دادند؛ به خصوص که حمل دریایی افزایش ۲ تا ۳ برابری داشته است؛ لذا تجارت دوبی و امارات به ترکیه که قبل از مسیر دریایی انجام می‌شد، این بار از مسیر خشکی صورت گیرد.هدایتی تأکید کرد: زمان عبور از خشکی بسیار کمتر از عبور دریایی بود و صرفه اقتصادی آن نیز تأیید شد؛ ضمن اینکه هزینه‌ها و توقف‌های عبور از کانال سوئز را ندارد. در حال حاضر کریدور جنوب به شمال ایران بسیار مورد استقبال کشورها قرار گرفته و باید با توجه به شرایطی که ایجاد شده، به دنبال تسهیل این عبور ترانزیتی و همچنین کاهش فرآیندهای ترانزیت از مسیر ایران باشیم. همچنین باید امنیت موجود در کشورمان و زیرساخت‌های حمل و نقلی آن را به دیگر کشورها بشناسانیم.وی خاطرنشان کرد: فرصت ترانزیتی امارات-ایران-ترکیه مشابه فرصتی است که با پاکستان ایجاد شده و قرار است کریدور ITI (اسلام آباد-تهران-استانبول) فعال شود تا عبور از قلمروی کشورمان از سوی کشورهای همسایه گسترش یابد.مدیرکل ترانزیت سازمان راهداری نزدیک ترین بندر ایرانی به بنادر اماراتی را بنادر شهیدان رجایی و باهنر عنوان و بیان کرد: این دو بندر مورد استقبال اماراتی‌ها قرار گرفته است.

وی در خصوص انتقال کالاهای صادراتی ترکیه به قطر از خاک ایران گفت: مسیر ترکیه به قطر بعد از اتفاقاتی که میان کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس رخ داد و برخی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس، قطر را تحریم کردند، مورد استفاده قرار گرفت و هنوز هم کامیون‌های ترکیه‌ای وارد ایران شده و به بنادر استان بوشهر به دلیل نزدیک بودن به قطر می‌روند که شامل بنادر گناوه و دیر می‌شود؛ سپس از آنجا به دوحه می‌روند.

هدایتی با بیان اینکه مشکل عمده ما در بنادر جنوبی در شرایط فعلی، نداشتن کشتی‌های رو-رو است اظهار کرد: در حال حاضر کامیون‌های ترانزیتی عمدتاً با شناورهای لندینگ کرافت جابه جا می‌شوند که مشکلات خاص خود را دارد که شامل ایمنی کمتر این شناورها نسبت به رو-رو، حجم کمتر، زمان طولانی تر سفر با لندینگ کرافت و نهایتاً جدا شدن یدک کش (تریلی) از یدک و صرفاً انتقال یدک با این شناورها می‌شود.وی بیان کرد: اگر کشتی رو-رو داشته باشیم بسیار بهتر می‌توانیم از فرصت‌های ترانزیتی ایران بهره ببریم.وی درباره مذاکرات اخیر خود با مقامات سازمان حمل و نقل آذربایجان در سفری که به باکو داشت، گفت: بخشی از مسیر گوریس-کاپان که در تفاهم نامه آتش بس میان آذربایجان و ارمنستان در نوامبر ۲۰۲۰ پس از مناقشه قره باغ به امضا رسید، به خاک آذربایجان منتقل شد؛ این مسیر برای دسترسی کامیون‌های ایرانی به ارمنستان مورد استفاده قرار می گیرد. هدایتی اظهار کرد: آذری‌ها ابتدا این مسیر را بستند و اعلام کردند این قطعه جزو خاک ماست و اجازه عبور نمی‌دهیم اما روس‌ها به موضوع ورود کردند در نتیجه دولت باکو انسداد مسیر را برداشت و دوباره چند روز بعد آذری‌ها اعلام کردند ما منع تردد ایجاد نمی‌کنیم اما چون قلمروی خاک آذربایجان است، مقررات ملی خود را اعمال می‌کنیم که همان وضع عوارض بود.مهر

برگزیده

معاون شهردار تهران

ارائه تسهیلات به بخش خصوصی جهت ورود به ناوگان اتوبوسرانی

معاون شهردار تهران با اعلام این‌که مشارکت بهتر و بیشتر بخش خصوصی در چرخه حمل و نقل عمومی، به اتخاذ و اِعمال مشوق‌هایی در جهت ترغیب و تشویق این بخش برای حضور حداکثری در ناوگان نیازمند است، گفت: به این منظور، علاوه بر اجرای مصوبه افزایش نرخ کرایه خطوط، ضریب ویژه یارانه‌ای را نیز برای خطوطی که در آنها اتوبوس‌های بازسازی شده به‌کارگیری شده‌اند، در نظر گرفته‌ایم. به گزارش اقتصادسرآمد، نخستین نشست هم‌اندیشی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با مدیران شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی با هدف بررسی چگونگی فعالیت و مشارکت مؤثرتر بخش خصوصی در ناوگان اتوبوسرانی پایتخت برگزار شد.شفیعی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این نشست با تأکید بر اهمیت اتوبوس‌های بخش خصوصی و تأثیری که این بخش در ارائه خدمات به شهروندان در ناوگان حمل و نقل عمومی بر عهده دارد، گفت: در صدد فراهم آوردن شرایط حضور پررنگ‌تر بخش خصوصی در خدمت‌رسانی به شهروندان هستیم.شفیعی، ۳ پیش نیاز افزایش مشارکت شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی را فراهم شدن زیرساخت‌های مورد نظر، انجام هماهنگی‌های بین بخشی و حمایت از تأمین ناوگان مورد نیاز برشمرد و تأکید کرد: مدیریت شهری آمادگی دارد تا زمینه لازم را برای حضور اثرگذارتر بخش خصوصی در سیستم حمل و نقل عمومی مهیا کند.معاون شهردار تهران با اعلام این‌که مشارکت بهتر و بیشتر بخش خصوصی در چرخه حمل و نقل عمومی، به اتخاذ و اِعمال مشوق‌هایی در جهت ترغیب و تشویق این بخش برای حضور حداکثری در ناوگان نیازمند است، افزود: به این منظور، علاوه بر اجرای مصوبه افزایش نرخ کرایه خطوط، ضریب ویژه یارانه‌ای را نیز برای خطوطی که در آنها اتوبوس‌های بازسازی شده به‌کارگیری شده‌اند، در نظر گرفته‌ایم.

هدایتی با انتقاد از ممنوعیت واردات کامیون مطرح کرد:

منافع ملی فدای منافع خودروسازان نشود

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری با تاکید بر ضرورت ارتقای زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، گفت: نباید منافع ملی را فدای منافع زودگذر خودروسازان کنیم.به گزارش اقتصادسرآمد، جواد هدایتی در گفت‌وگو با تسنیم با تاکید بر این‌که در جاهایی باید تصمیمات استراتژیک بگیریم، اظهار کرد: این گونه نمی‌شود. در حوزه حمل ونقل یا باید منافع کلان ملی را ببینیم یا منافع بخش خودروسازی را. این هم حتی منافع خودروساز هم نیست چراکه منافع زودگذر است.

وی ادامه داد: ما در جنگ کریدورهای بین‌المللی قرار داریم. معتقدم جنگ اخیر قفقاز به دلیل کریدور حمل‌ونقل بود.وی با بیان این‌که در مسیر کریدور شمال-جنوب سرمایه‌گذاری‌های بالایی در بندر ام‌الاقصر صورت گرفته تا با ریل و... بتوانند به خلیج‌فارس متصل شوند، افزود: چینی‌ها در گوادر سپاکستان سرمایه‌گذاری کرده‌اند تا مسیر موازی ایران از کراچی یا گوادر را به سمت افغانستان و از آنجا به سمت اسیای میانه را راه‌اندازی کنند.مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای با بیان این‌که ما در حال از دست دادن مزیت‌های ترانزیتی هستیم، تصریح کرد: اگر به سمت ارتقای زیرساخت‌های ترانزیتی حرکت نکنیم فرصت را از دست خواهیم داد که جبران آن غیرممکن خواهد شد.به گزارش تسنیم، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری پیش‌تر با بیان "صنعت خودروسازی ترانزیت بین‌المللی را به گروگان گرفته است" گفته بود: باید بین واردات بنز و بی‌ام وی برای ٤ تا پولدار و واردات کامیون برای تامین کالای اساسی فرق باشد.هدایتی با اشاره به این‌که ایران دارای مزیت‌های خدادی در بخش ترانزیت بین‌المللی است، اظهار کرد: متاسفانه این مزیت به دلیل صنعت خودروسازی گروگان گرفته شده است.

آگهی موضوع ماده ۳ و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

شناسه آگهی: ۱۲۳۰۱۵۱

نظر به دستور مواد ۱ و۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی آمل مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:

املاک متقاضیان واقع در بخش دو ثبت آمل- دهستان دابو

۸۳- اصلی (قریه نرگس مرز)

۲۷ فرعی خانم هدی عزتی در ششدانگ یک قطعه زمین با ساختمان احداثی با کاربری مسکونی به مساحت ۱۸۷.۹۵ مترمربع خریداری شده بلاواسطه از کمیل قربانی نژاد و مع الواسطه از علی قربان‌نژاد

لذا به موجب ماده ۳- قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳- آیین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی در روستاها از طریق الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض، گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهار نامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهار نامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۰

فیض اله ذبیحی- سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک آمل

آگهی موضوع ماده ۳ و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

شناسه آگهی: ۱۲۲۷۹۷۷

نظر به دستور مواد ۱ و۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی آمل مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:

املاک متقاضیان واقع در بخش نه ثبت آمل- دهستان لیتکوه

۱۸۵۲ اصلی (قریه درمه کلا سفلی)

۴۷۵۴ فرعی آقای جواد حقیقت در ششدانگ یک قطعه زمین با ساختمان احداثی که سهم مشاع از نه سهم عرصه موقوفه است به مساحت ۳۲۶.۳۲ مترمربع خریداری شده بلاواسطه از غلامحسین حقیقت و مع الواسطه از بعنوان ارث از علی اکبر حقیقت

لذا به موجب ماده ۳- قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳- آیین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی در روستاها از طریق الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض، گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهار نامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهار نامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۰۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۰

فیض اله ذبیحی- سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک آمل

آگهی مفقودی اسناد ومدارک خودرو

سند مالکیت وسیله نقلیه(برگ سبز) ،سند وفاکتور فروش خودرو (برگ کمپانی) و سند قطعی منقول (بنچاق) خودرو سواری سیستم ام‌وی‌ام تیپ SQR7201A2F-530 مدل ۱۳۹۳به شماره موتور MVM484FFFE028305، شماره شاسی NATGCAVF8E1028579 با شناسه (VIN) وسیله نقلیه: IRWZ931VWT2028579 و شماره انتظامی ۳۴۳ د ۳۵ / ایران - ۶۶ به نام مالک خانم لیلا اباذری ساران فرزند صیاد متولد ۱۳۶۲.۱۲.۲۸ به شماره شناسنامه ۷۳۹۷ صادره از تهران به شماره ملی ۰۰۶۱۱۸۰۸۰۷ مفقود واز درجه اعتبار ساقط است.

۴۰۸۳/رباط کریم

آگهی آراء هیات حل اختلاف

موضوع ماده یک قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

در اجرای ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه اجرایی قانون یاد شده اسامی افرادی که اسناد عادی یا رسمی آنان در هیات مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک بجنورد مورد رسیدگی و تائید قرار گرفته جهت اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز در دو نشریه آگهی های ثبتی (کثیرالانتشار و محلی) بشرح ذیل آگهی می گردد:

بخش دوبجنورد پلاک ۱۷۱ – اصلی اراضی سوهانی ۱– ششدانگ یکباب ساختمان از پلاک ۳۱فرعی از ۱۷۱اصلی فوق به مساحت ۱۲۹/۱۸ متر مربع ابتیاعی آقای ابراهیم محمدی از محل مالکیت رسمی حبیب الله بیگ زاده برابر رای شماره ۲۰۷۰-۱۴۰۰مورخه ۱۴۰۰/۰۸/۱۲کلاسه ۰۳۶۷-۹۹ لذا بدین وسیله به فروشندگان و مالکین مشاعی و اشخاص ذینفع در آرای اعلام شده ابلاغ می گردد چنانچه اعتراضی دارند باید از تاریخ انتشار آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند معترضین باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نمایند و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهند در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه ننماید اداره ثبت مبادرت به صدور سند خواهد نمود ضمنا صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۱

علیخان نادری رئیس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه یک بجنورد

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۳۲۷۲ مورخه ۱۴۰۰/