اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۲۱ دی ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۵۸

اخبار

آغاز ثبت‌نام مردان مجرد در سامانه نهضت‌ملی مسکن

معاون مسکن و ساختمان ضمن اعلام آغاز ثبت نام مردان مجرد بالای ۲۳ سال سن در سامانه نهضت ملی مسکن از انجام پالایش متقاضیان مسکن در ستاد وزارتخانه و ارجاع آن به استان‌ها برای بررسی نهایی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده معاون مسکن و ساختمان ضمن اعلام اینکه از ۲۰دی ساعت ۱۲ ثبت‌نام مجردان بالای ۲۳ سال در سامانه نهضت ملی مسکن آغاز می‌شود، گفت: ثبت‌نام مردان مجرد بالای ۲۳ سال سن در سامانه نهضت ملی تا یکماه ادامه دارد و ۲۰ بهمن آخرین مهلت ثبت‌نام مجردان در سامانه است. معاون مسکن و ساختمان ادامه داد: بعد از ثبت‌نام نتایج پالایش اعلام خواهد شد و افرادی که واجد شرایط باشند سایر مراحل استعلام و بررسی مدارک را مانند سایر گروه‌ها طی خواهند کرد. اطلاعات و شیوه‌نامه‌ای نیز تنظیم شده است که این دسته از متقاضیان باید با رعایت آنها نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. محمودزاده تصریح کرد: چنانچه مجردان بالای ۲۳ سال واجد شرایط شرکت در نهضت ملی مسکن باشند وارد مراحل ثبت‌نام خواهند شد.وی در خصوص پالایش متقاضیان طرح نهضت ملی مسکن که ثبت‌نام را در سامانه انجام داده و مهلت دو ماهه آنها نیز به اتمام رسیده است، توضیح داد: پالایش‌ها در ستاد وزارتخانه انجام شده است.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

اعطای تسهیلات نوسازی به تاکسی‌های بافرسودگی بالا زودتر از موعد مقرر

معاون فنی و بهره برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران از نوسازی بیش از ۳۵۰۰ تاکسی از ابتدای سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی محتشمی پور معاون فنی و بهره برداری با اعلام این خبر افزود: از ابتدای سال جاری تاکنون تعداد دو هزار و ۸٤٦ متقاضی با استفاده از تسهیلات بانکی اقدام به نوسازی ناوگان فرسوده و تعداد ۸۳٦ متقاضی نیز به صورت نقدی خودروی جایگزین خود را گرفته و طبق برنامه ریزی های صورت پذیرفته بیش از دو هزار و ۱۰۰ متقاضی نیز پس از تکمیل پرونده بانکی خود تا پایان سال جاری و یا ابتدای سال آتی خودرو دریافت می کنند.وی تصریح کرد: در حال حاضر تاکسیرانان به دو شیوه نقدی و روش استفاده از تسهیلات ۹۰ میلیون تومانی صندوق کار آفرینی امید می توانند نسبت به شروع فرآیند نوسازی خود اقدام کنند.

تمدید وام مسکن «نیم‌بها» تا پایان بهمن ماه

طرح کاهش ۵۰ درصدی هزینه خرید اوراق مسکن تا پایان بهمن‌ماه سال جاری تمدید شد.به گزارش اقتصادسرآمد، یک ماه پیش و در جریان افزایش قیمت اوراق مسکن بود که مسئولان این بانک به مناسبت هشتاد و سومین سالگرد تأسیس آن، اقدام به کاهش ۵۰ درصدی هزینه خرید اوراق مسکن کردند.این طرح که با عنوان طرح ۸۳بانک عامل بخش مسکن منتشر شد، از ۲۳ آذرماه آغاز و قرار بود تا پایان دی‌ماه به اتمام برسد. اما با استقبال انجام شده از سوی مشتریان، این طرح تا پایان بهمن‌ماه تمدید شد.بر اساس این طرح، تمامی متقاضیانی که قصد بهره‌مندی از تسهیلات خرید مسکن از محل اوراق ممتاز به تنهایی و یا همزمان با تسهیلات جعاله تعمیر را دارند، می‌توانند از سقف تسهیلات به صورت ۵۰ درصد از محل اوراق ممتاز و ۵۰ درصد از محل منابع بدون سپرده بانک، برای خرید مسکن استفاده کنند.لازم به ذکر است نرخ سود تسهیلات خرید مسکن بدون سپرده و جعاله تعمیر مسکن بدون سپرده ۱۸ درصد بوده، حداکثر مدت بازپرداخت تسهیلات خرید مسکن بدون سپرده مذکور ۹۶ ماه (۸سال) و جعاله تعمیر مسکن بدون سپرده ٦۰ ماه (۵ سال) است.

جاده هم پیرو افزایش نرخ‌ها می‌شود؟

زمزمه افزایش عوارض آزادراهی

پرداخت نقدی
Cash Only
الکترونیکی

گروه راه و ساختمان – در حالی که شرکت‌های آزاد راهی از افزایش سرسام آور هزینه های تعمیر و نگهداری محورهای آزاد راهی خبر می دهند، مشخص نیست وزارت راه تا پایان امسال با چه درصدی از افزایش عوارض موافقت کند. در حال حاضر آزادراه‌های غیر دولتی به دنبال افزایش عوارض هستند اما تا کنون وزارت راه و شهرسازی که از سوی قانون به عنوان متولی تعیین نرخ عوارض آزادراه‌های غیر دولتی تعیین شده، پاسخی به درخواست شرکت‌های آزادراهی غیر دولتی نداده است. درآمد عوارض آزادراه‌های مشارکتی به دو حوزه «استهلاک اصل و سود سرمایه گذار» و «تعمیر و نگهداری مسیر» اختصاص می‌یابد. از دیگر وظایف شرکت سرمایه‌گذار و مشارکت‌کننده در احداث آزادراه، تعمیر و نگهداری سالانه آزادراه‌ها است که هزینه آن نیز از عوارض تردد خودروها، دریافت و در قراردادهای ساخت آزادراه، رقم ۱۵ درصد درآمد حاصل از عوارض برای این منظور ذکر می‌شود. به اعتقاد مشارکت کنندگان در آزدراه‌ها سالانه باید حداقل ۳۰ درصد نرخ عوارض آزادراهی افزایش یابد تا هم روند استهلاک اصل و سود سرمایه احداث آزادراه طی و هم هزینه تعمیر و نگهداری سالانه آزادراه‌ها پوشش داده شود؛ این حدوداً ۱۵ درصد، «متوسط» افزایش عوارض آزادراه‌ها در سال ۹۹است که از ۵ تا ۳۰ درصد در آزادراه‌های مختلف را شامل می‌شود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، برخی ملاحظات اجتماعی و رسانه‌ای سبب می‌شود که افزایش نرخ عوارض آزادراه‌ها به صورت واقعی نباشد. چرا که در درازمدت این ملاحظات به زیان مردم است، زیرا بر اساس فرمول‌های سازمان برنامه و بودجه، هزینه نگهداری هر مسیر معادل ۲ تا ٦ درصد هزینه احداث همان مسیر بر اساس نرخ روز خواهد بود. بسیاری از کاربران آزادراه‌ها علاوه بر اینکه رقمی به عنوان عوارض پرداخت می‌کنند، اما از کیفیت مسیر آزادراه راضی نیستند و این سوال برایشان پیش می‌آید «پولی که پرداخت می‌کنیم، صرف چه کاری می‌شود؟»، درحالی‌که رقم عوارض پرداختی از سوی کاربران، نرخ واقعی نیست.

اما اخیراً، خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نیز پیش از این گفته بود شرکت‌های آزادراهی غیر دولتی درخواست خود را به شرکت ساخت و همچنین وزارت راه می‌دهند؛ این درخواست ابتدا در شرکت ساخت بررسی شده و سپس در کمیته‌ای در وزارت راه مورد بررسی قرار می‌گیرد. پس از آنکه این کمیته نرخ مورد نظر را به وزیر راه و شهرسازی ارائه داد که معمولاً بر اساس نرخ تورم اعلامی بانک مرکزی، افزایش سالانه آن مورد تصویب قرار می‌گیرد، وزیر راه رقم نهایی را ابلاغ خواهد کرد که در بسیاری از موارد، وزرای راه به دلیل ارایط زندگی مردم، رقمی پایین‌تر از رقم مصوب در کمیته مذکور را به شرکت‌های آزادراهی اعلام می‌کند.

زمزمه افزایش عوارض آزدراهی، در زمان همه ساله

امید کازرونی کارشناس حمل و و نقل کشورمان اما در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: انچه مسلم است، یک ریال از عوارض آزادراه‌ها در جیب دولت نمی‌رود و به عنوان اصل و سود سرمایه ساخت و احداث آزادراه‌ها به سرمایه‌گذار پرداخت می‌شود. اگر اصل و سود سرمایه سرمایه‌گذار مستهلک نشود، قطعاً برای پروژه‌های بعدی انگیزه نخواهد داشت.

کسری بودجه عوارًّ آزادراهی از کجا سربرمی‌آورد

وی با بیان این‌که بخش زیادی از شرکت‌های آزادراهی، مشکلات مالی زیادی دارند، افزود: افزایش عوارض آزادراهی، تابع بخشنامه‌های مسئولان نیست بلکه تابع مقررات و تورم است اگر ما بر اساس این فرمول‌ها و قواعد عمل نشود، کسری بودجه در جای دیگری بروز وظهور پیدا می کند.

جاده هم مانند خودرو تنها افزایش نرخ را می‌شناسد

کارشناس حمل ونقل تصریح کرد: در کشور ما نیز چنین روالی مرسوم است و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌یی به عنوان متولی امر جاده‌ها و آزادراه‌ها این عوارض را در ورودی و خروجی شهرها و استان‌های مختلف کشور از رانندگان دریافت می کنند، اما از آنجا که کیفیت درصد زیادی از جاده‌ها و آزادراه‌های کشور در شرایط مطلوبی قرار ندارد و مردم هنگام عبور از آنها دچار مشکل می‌شوند، افزایش عوارض دریافتی از مردم موجب می‌شود تا آنها نسبت به این امر اعتراض و حتی این موضوع را مطرح کنند که پول‌هایی که از آنها به عنوان عوارض دریافت می‌شود، در کجا هزینه می‌شود.از زمانی که جمعیت شهرهای بزرگ به‌طور چشم‌گیری افزایش یافت و این شهرها دیگر نتوانستند آن طور که باید و شاید نیازهای جمعیت ساکن خود را برآورده کنند و از طرف دیگر قیمت مسکن و خدمات شهری نیز افزایش یافت و گروه‌های زیادی از مردم نتوانستند از پس این هزینه‌ها بربیایند، شهرهای حومه‌یی در اطراف شهرهای بزرگ به وجود آمدند تا مردم بتوانند در این شهرها صاحب خانه شده و از امکانات شهری نیز برخوردار شوند.برای دستیابی به توسعه اقتصادی توجه به موضوع توسعه زیرساخت‌ها و حفظ شبکه حمل‌ونقل موجود است و این نیازمند هزینه‌های گزافی است که دولت باتوجه شرایط اقتصادی قادر به تامین آن نیست بنابراین مشارکت بخش خصوصی نیازمند ایجاد جذابیت و فضای کسب‌وکار مناسب است. عوارض آزادراهی تنها مختص به کشور ما نیست و در تمامی کشورهای دنیا از رانندگانی که از آزادراه‌ها عبور می‌کنند دریافت می‌شود البته با این تفاوت که در آن کشور همزمان با پیشرفت تکنولوژی، از فناوری‌های نوین نیز درخصوص دریافت عوارض آزادراهی و جاده‌یی استفاده می‌شود.

برگزیده‌ها

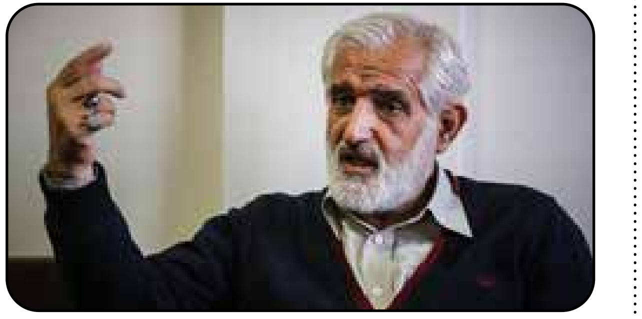
اقتصاد دریا محور یکی از ضرورت های امروز کشور

توسعه شبکه ریلی از راه‌های نجات اقتصاد کشور است

معاون اول رییس جمهور با بیان اینکه واگذاری امور به جوانان و نخبگان و اتکا بر دانش و خلاقیت آنان گامی در جهت پیشرفت و حل مسائل کشور است، گفت: اگر به ایده ها و طرح های ارائه شده توسط نخبگان توجه کنیم می توانیم مسائل و چالش های پیش روی کشور را با هزینه های پایین مرتفع و زمینه رشد و توسعه کشور را فراهم کنیم.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مخبر در دیدار با تعدادی از نخبگان و جوانان صاحب طرح و ایده، گزارش های ارایه شده در جلسه را مثبت ارزیابی کرد و افزود: طرح ها و ایده های مطرح شده در جلسه باید به برنامه های عملیاتی با جدول زمانبندی تبدیل شود تا با اجرای اینگونه طرح ها شاهد توسعه کشور باشیم.معاون اول رییس جمهور با اشاره به یکی از طرح های ارائه شده در جلسه در خصوص توسعه سواحل مکران خاطر نشان کرد: اقتصاد دریا محور یکی از ضرورت های امروز کشور است که با اتکا به آن می توانیم رشد و توسعه را برای مردم کشور و بویژه ساکنین مناطق ساحلی به ارمغان آوریم.وی اقتصاد دریا محور و اقتصاد دیجیتال را از مهمترین محورهای توسعه در جهان امروز برشمرد و گفت: باید این دو محور مهم را در اولویت بندی طرح ها و پروژه ها مدنظر قرار دهیم چرا که با پرداختن به این دو موضوع مهم زمینه رشد و توسعه کشور مهیا خواهد شد.مخبر افزود: اگرچه در برخی از صنایع کمی عقب هستیم اما به دلیل وجود نیروی انسانی تحصیلکرده و نخبگان کشور، در زمینه اقتصاد دیجیتال پیشرفت های خوبی در کشور حاصل شده، چرا که در این بخش به دانش و ذهن جوانان و نخبگان کشور متکی هستیم.معاون اول رییس جمهور همچنین با اشاره به یکی دیگر از گزارش های مطرح شده درجلسه در خصوص توسعه ریلی کشور اظهار داشت: یکی از راه های نجات اقتصاد کشور توسعه ریلی است و اگر بتوانیم اهداف تعیین شده برای توسعه شبکه ریلی کشور را محقق کنیم، تحولی اساسی در پیشرفت کشور حاصل خواهد شد.

رئیس شورای عالی استان‌ها

اختصاص ۱۰۰۰ اتوبوس جدید برای تهران تا پایان سال



رئیس شورای عالی استان‌ها با اشاره به جزئیات اجرای طرح رصد گفت: شهردار پایتخت قول مساعد داده است تا ناوگان اتوبوسرانی تا پایان سال با همراهی دولت از طریق اختصاص ۱۰۰۰ دستگاه جدید، نوسازی و بهسازی شود.به گزارش اقتصادسرآمد، بیست و یکمین جلسه از طرح رصد در منطقه ۲۱ با حضور پرویز سروری، رئیس شورای عالی استان‌ها و نائب رئیس شورای اسلامی شهر تهران، محمد آخوندی رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران، میثم مظفر، رئیس کمیته بودجه شورای اسلامی شهر تهران، اعضای شورایاری منطقه، حسین کاشانی پور شهردار منطقه ۲۱ و سایر مدیران منطقه ای؛ بیست و یکمین جلسه طرح رصد در منطقه ۲۱ برگزار شد. حسین کاشانی پور شهردار منطقه ۲۱ در ابتدای این جلسه گفت: در تامین سرانه های خدماتی تمامی تلاشمان در مجموعه خدمتگزار شهرداری منطقه ۲۱، بر این مهم متمرکز است تا برای شهروندان فهیم این بخش از تهران، شرایط و امکانات شهری را به بهترین و مطلوب ترین شکل ممکن فراهم کنیم.وی ادامه داد: ایجاد شهری آباد و پیشرو، همچنین داشتن شهروندانی مکرم و برخوردار از جمله اصول مدنظر مدیریت شهری مبتنی بر بیانیه گام دوم و ایجاد آمادگی برای طلوع خورشید ولایت عظمی است. سعی بر این است تا زیرساخت ها و امکانات شهری در سطح تمامی محله های سیزده گانه منطقه ۲۱ گسترده شود.در ادامه این جلسه زارعی معاون برنامه ریزی و سرمایه انسانی منطقه ۲۱ تهران ضمن معرفی اجمالی منطقه در توضیح موضوعات و چالش های منطقه گفت: شاخص مصوب برای تعیین و تامین سرانه های هفت گانه خدماتی، براساس جمعیت ساکن تعریف شده است. در منطقه ۲۱ به نسبت شهروندان ساکن در آن، میانگین بودجه و همچنین مبحث سرانه ها متوازن نیست. امیدواریم با عنایت و نگاه ویژه شورای اسلامی شهر تهران این مهم برطرف گردد. وی همچنین با اشاره به اهم اقدامات مدیریت شهری منطقه ۲۱ در حوزه های مختلف افزود: در طرح تحول نگهداشت شهر، به لطف خداوند رتبه مطلوب و امتیاز مناسبی را دریافت کرده ایم. چالش های پیش روی پروژه های کوچک و بزرگ مقیاس احصاء شده، دستورالعمل های اجرایی خاص آن ابلاغ شده و با کمک سایر نهادهای متولی امر خدمت رسان در حال پیگیری است.در ادامه این جلسه رضایی دبیر دبیران شورایاری منطقه ۲۱ افزود: ساخت و سازهای متعدد و مجتمع های بزرگ متاسفانه بدون توجه به سرانه های هفت گانه خدماتی انجام می‌گیرد. می بایست با فرهنگ سازی از ظرفیت صنایع و کارخانجات در راستای ایفای مسئولیت های اجتماعی شرکتی شان بهره برد تا آنان نیز در رفع برخی از مشکلات شهری همراه مدیریت شهری باشند.در ادامه اعضای شورایاری، نمایندگان جامعه نخبگی و فعالین اجتماعی منطقه و محلات به بیان مشکلات و چالش های منطقه پرداختند و پیگیری رفع موضوعات مطرح شده را از مدیران شهری و نمایندگان مردم تهران در شورای اسلامی خواستار شدند.سروری رئیس شورای عالی استان‌ها در نشست طرح رصد گفت: تمام تلاش ما در دوره ششم شورا بر این نکته متمرکز است تا مسائل و مشکلات شهر تهران برطرف شود. در مبحث حمل ونقل عمومی و توسعه خطوط مترو همتی جدی و ملی طلب می شود. دکتر زاکانی شهردار پایتخت قول مساعد داده اند تا ناوگان اتوبوسرانی تا پایان سال با همراهی دولت با تزریق هزار دستگاه جدید، نوسازی و بهبود شود.

آگهی مزایده اتومبیل

«پرونده اجرایی به کلاسه ۹۸۰۰۳۱۵» به موجب پرونده اجرائی کلاسه فوق یک دستگاه سواری سیتروئن تیپ زانتیا SX به شماره پلاک انتظامی ۳۳ ایران ۷۷۹ – و – ۱۵ رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۸۴ به شماره شاسی ۱۵۱۲۲۸۴۱۲۶۳۷۳ و موتور ۰۰۴۳۰۴۷۸ وضعیت خودرو در زمان بازدید : ۱– شماره حکی موتور و اتاق و پلاک و پلاکت خودرو فابریک میباشد ۲– موتور خاموش و دارای کلیه متعلقات و لوازم جانبی میباشد ۳– اتاق از ناحیه پوسته سپر جلو و عقب دارای شکستگی و دارای زدگی عقب درب راست و خط و خش و لکه و دور رنگ میباشد ۴– فاقد سیستم صوتی و فاقد چرخ زاپاس و متعلقات میباشد ۵– مجموعه تزئینات شامل شیشه ها و تودوزی و داشبورت سالم میباشد و لاستیکها فرسوده هستند ۶– یک جفت پلاک انتظامی به شماره مندرج بر روی خودرو نصب میباشد و متعلق به مدیون اقای حسین براتلو که طبق نظر کارشناس رسمی به مبلغ ۸۵۰،۰۰۰،۰۰۰ریال ارزیابی شده، لذا مزایده از ساعت ۰۹.۰۰ الی ۱۲.۰۰ مورخ ۱۴۰۰.۱۱.۰۵ روز سه شنبه در پارکینگ ایران زمین واقع در شهرستان بهارستان شهرک صنعتی قلعه میر انتهای خ رینگ کار از طریق مزایده به فروش می رسد. شرکت در مزاید بابت ۱۰ ٪ در صد سیستم بانک مرکزی جهت تایید وجوه واریزی ۱ –پرداخت از طریق pcpos ، بصورت ۴۸ ساعت اداری قبل از شروع مزایده ۲– پرداخت از طریق سیستم بانکی، ۷۲ ساعت اداری قبل از شروع مزایده خواهد بود و مزایده از مبلغ پایه و به بالاترین قیمت پیشنهادی نقداً فروخته می شد و کلیه هزینه های قانونی به عهده برنده مزایده است و نیم عشر و حق مزایده نقداً وصول خواهد شد ضمنا چنانچه روز مزایده تعطیل رسمی اعلام گردد، مزایده روز اداری بعد از تعطیلی در همان ساعت و مکان مقرر برگزار خواهد شد. م الف/۴۱۱۰

تاریخ انتشار آگهی مورخ ۱۴۰۰.۱۰.۲۱ روز سه شنبه

کفیل رییس اداره ثبت اسناد و املاک بهارستان– مسلم چشمی

ابلاغ دفترخانه به آقای اصغر جلیلی فرزند لطف اله (فعلا" مجهول المکان)

به موجب این آگهی به اطلاع می رساند در اجرای دادنامه شماره ۱۴۰۰۹۱۳۹۰۰۰۸۴۹۸۵۹۰ شعبه سوم «خانواده»دادگاه عمومی شهرستان بهارستان، طلاق همسر شما خانم سعیده کاویانی فرزند عسکر به نوع طلاق خلع نوبت اول انجام وبه شماره ترتیب ۴۰۱۴ مورخ ۱۴۰۰.۱۰.۰۲ این دفترخانه ثبت گردید. م الف/ ۴۱۱۱

اسماعیل قنبرلو – سردفتر رسمی طلاق ۵ بهارستان

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

نظر به اینکه هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک سعادت آباد تهران به موجب رای صادره شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۱۴۵۰۰۰۲۴۱ مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۴ و تصرفات مفروزی و مالکانه آقای اکبر ملا عباسی به شماره ملی ۰۰۳۶۲۹۲۶۴۸ متقاضی پرونده کلاسه ۱۳۹۸۱۱۴۴۰۱۱۴۵۰۰۰۰۶۳ را به عنوان شش دانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن/به مساحت ۲۰۹,۱۷ متر مربع در قسمتی از پلاک ۱۲۳۴ فرعی از ۱۱۶ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران از مالکیت ستاد اجرایی فرمان امام (ره) پلاک ثبتی مذکور محرز اعلام نموده است. لذا مفاد رای صادره به استناد ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز در این روزنامه آگهی می گردد تا در صورتیکه شخص یا اشخاص ذینفع به رای صادره اعتراض داشته باشند از تاریخ انتشار این آگهی تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت اسناد و املاک سعادت آباد تهران تسلیم و رسید دریافت دارند مضافا اینکه معترض باید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل وقوع ملک نماید و گواهی تقدیم دادخواست را به این اداره تسلیم نماید در این صورت اقدامات اداره ثبت موکول به رای دادگاه می باشد و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل وقوع ملک را ارائه ننماید اداره ثبت محل مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید. بدیهی است صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود.

نوبت اول به تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۶ و نوبت دوم به تاریخ : ۱۴۰۰/۱۰/۲۱
میم الف :۱۴۶۹۶ شناسه آگهی :۱۲۴۷۹۲۵

محمد گلباغی - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک سعادت آباد تهران از طرف پریوش آقاداداشی

آگهی احراز تصرفات، موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه اجرائی آن مصوب ۹۰/۹/۲۰

نظر به اینکه به استناد رأی شماره ۱۴۰۰۶۲۰۳۰۱۰۲۶۰۰۱۰۴۷ تاریخ صدور ۱۴۰۰/۰۹/۲۰ موضوع پرونده کلاسه شماره ۱۳۹۷۱۱۴۴۰۱۰۲۶۰۰۰۰۲۲ هیئت رسیدگی کننده قانون صدر الذکر مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک قلهک تهران، تصرفات بلامنازع آقای علیرضا جابری صدق به شماره شناسنامه ۱۳۷۷ دارای کد ملی ۰۳۲۰۶۲۴۲۳۴ صادره از کرج فرزند یعقوب نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت (۸۷/۱۲ متر مربع) هشتاد و هفت متر و دوازده دسیمتر مربع قسمتی از پلاک ثبتی ۱۲۵۴ فرعی از ۴۶ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران حوزه ثبتی قلهک که برای آن پلاک جیدی ۱۹۶۸۰ فرعی در نظر گرفته شده است، به نشانی میدان هروی، خیابان گلزار شهید غلامی بن بست دوم پلاک ۶ انتقالی و واگذار شده بلا واسطه از خانم صغری مشهور به خجسته آزادی بخش احراز شده و جهت اجرا و صدور سند مالکیت طی نامه شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰۱۰۴۸ تاریخ ۱۴۰۰/۰۹/۲۰ به این اداره اعلام گردیده است. لذا به استناد ماده ۳ قانون مذکور مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی تا چنانچه شخص و یا اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی نسبت به موضوع صدور سند به نام متقاضی مذکور هرگونه اعتراضی دارند ظرف مهلت دو ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض و اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم نموده و گواهی مربوطه را از دادگاه اخذ و به این اداره تحویل نماید، در غیر این صورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، سند مالکیت وفق مقررات صادر خواهد گردید. توضیح : اینکه فقره آگهی فوق در چاپ اولیه تاریخ نوبت دوم اشتباه شده که بدینوسیله اصلاح می گردد.

نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۰/۶ نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۰/۲۱
میم الف:۱۴۶۹۳ شناسه آگهی:۱۲۴۷۹۱۳

مهدی شعبانی - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران

گزارش

فعالیت کریدور شمال-جنوب معطل زیرساخت ریلی یا ترددهای برنامه‌ای؟

اگرچه بسیاری معتقدند تکمیل حلقه مفقوده راه آهن رشت-آستارا می‌تواند به کریدور شمال-جنوب حیات بدهد، اما برخی کارشناسان مشکل اصلی را در بخش‌های نرم‌افزاری می‌دانند نه زیرساخت‌های ریلی.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی بهادری جهرمی سه شنبه ۷ دی ماه از سفر آیت الله سید ابراهیم رئیسی رئیس جمهور به مسکو با دعوت پوتین در دهه پایانی دی ماه خبر داد.

سخنگوی دولت درباره سفر رئیس‌جمهور به مسکو گفت: آقای پوتین از رئیس‌جمهور کشورمان دعوت کرد که به روسیه سفری داشته باشد از این رو رئیس‌جمهور اوایل سال جدید میلادی به روسیه سفر خواهد کرد.

وی در رابطه با جزئیات و زمان سفر رئیس جمهور به مسکو، افزود: در استمرار تعاملات راهبردی ایران و روسیه آقای پوتین از رئیس جمهور کشورمان دعوت کردند تا ایشان سفری به روسیه داشته باشند و اوایل سال آتی میلادی قرار است این سفر صورت گیرد. این سفر در چارچوب سیاست کشور مبنی بر همکاری‌های دو و چند جانبه جهانی با اولویت کشورهای همسایه صورت خواهد گرفت و محوریت مباحث توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری است.هند، روسیه و آذربایجان هر سه به تکمیل ریل رشت-آستارا علاقه مندند

به گفته برخی کارشناسان، موضوعات مرتبط با ترانزیت و حمل و نقل یکی از موارد مورد مذاکره مقامات سیاسی-اقتصادی ایران و روسیه در سفر پیش روی رئیس جمهور به مسکو است.با توجه به اینکه روس‌ها در سال‌های اخیر به یکی از مصرف کنندگان محصولات کشاورزی و آبزی تولیدکنندگان ایرانی تبدیل شده اند، لازم است برای حفظ تازگی و سلامت این محصولات، روش‌های بهینه‌تری جهت انتقال کالا به این کشور در نظر گرفته شود.از سوی دیگر، روسیه و هند سالانه ۱۰ میلیارد دلار تبادل کالا دارند که بخش مهمی از آن، صادرات ۷ میلیون تن زغال سنگ روسیه به هند است که از مسیر دریایی و کانال سوئز عبور می‌کند.رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی در حاشیه نمایشگاه حمل و نقل در خصوص ترانزیت کالاهای روسیه و هند از خاک ایران اظهار کرد: اگر بتوانیم تنها بخشی از این زغال سنگ را از زیرساخت‌های حمل و نقلی ایران به بندر چابهار و سپس بنادر هند برسانیم، درآمد هنگفتی از محل ترانزیت برای کشورمان در پی خواهد داشت.

حلقه مفقوده ۱۷٤ کیلومتری راه آهن رشت-آستارا

با توجه به اینکه بخش زیادی از کالاهای تبادلی میان هند و روسیه، ریل پسند است، به نظر می‌رسد مهمترین اقدام برای دستیابی به این هدف (انتقال جابه جایی کالاهای تبادلی هند و روسیه به ایران) تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقلی خصوصاً ریلی است.

در حال حاضر بخشی از زیرساخت‌های ریلی کریدور شمال-جنوب که از ایران می‌گذرد، از بندرعباس تا رشت روی ریل آمده و تنها در قطعه رشت-آستارا این کمبود دیده می‌شود؛ از آستارای ایران تا آستارای آذربایجان نیز شبکه ریلی احداث شده و تا روسیه این مسیر ادامه می‌یابد.

برای دستیابی به درآمدهای ترانزیتی کریدور شمال-جنوب، تکمیل حلقه مفقوده ۱۷٤ کیلومتری رشت-آستارا از اولویت‌های مهم وزارت راه و شهرسازی است.

اهمیت این پروژه به حدی است که مورد استقبال ۳ کشور هند، روسیه و آذربایجان است و حتی آذربایجان قرار بود ۵۰۰ میلیون دلار برای احداث این پروژه سرمایه گذاری کند که به دلیل برخی اتفاقات، آذری‌ها از حضور در این طرح منصرف شدند.

کارشناس ترانزیت: اهمیت اصلاح فرآیندها از احداث زیرساخت‌های ریلی بیشتر است

علی ضیایی کارشناس اقتصاد حمل و نقل در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره روابط حمل و نقلی ایران و روسیه اظهار کرد: کریدور شمال-جنوب یک منطقه جغرافیایی گسترده‌ای را شامل می‌شود که کشورهای متعددی در جنوب دنیا را به چندین کشور در شمال کره زمین متصل می‌کند که البته یکی از مهمترین کشورهای واقع در شمال این کریدور، روسیه است.

وی ادامه داد: مشکلاتی که در روابط تجاری و حمل و نقلی با روس‌ها داریم، بیشتر از آنکه سخت افزاری باشد، نرم افزاری است. اگر قرار باشد تحول جدی در این زمینه رقم بخورد، باید عمدتاً مسائل نرم افزاری اعم از هزینه‌ها، اقتصاد حمل و نقل، هماهنگی‌ها، امور گمرکی و تعرفه‌های ترجیحی و مسائلی از این دست رفع و رجوع شود.ضیایی رفع کمبودهای زیرساخت و احداث شبکه‌های حمل و نقلی خصوصاً ریلی و قطعه راه آهن رشت-آستارا را در اولویت بعدی توسعه روابط حمل و نقلی و ترانزیتی ایران-روسیه دانست و افزود: ایران و روسیه مرز آبی با یکدیگر دارند؛ اگر قرار به ترانزیت زمینی باشد، برخی کشورها واسطه هستند؛ مثلاً ترددها از غرب دریای خزر با وساطت جمهوری آذربایجان و از شرق دریای خزر، با عبور از «ترکمنستان و قزاقستان» یا «ترکمنستان و ازبکستان» این روابط تکمیل می‌شود.وی تصریح کرد: وقتی پای کشور واسط در میان باشد، قطعاً هزینه‌ای هم بابت ترانزیت باید به این کشورها پرداخت کنیم که درنتیجه هزینه حمل و نقل کالا افزایش می‌یابد؛ اما اگر کشور سومی در میان نباشد و جابه جایی‌ها بدون واسطه به صورت دریایی باشد، هزینه‌ها به شدت کاهش می‌یابد که نشان می‌دهد در کریدور شمال-جنوب باید به سایر گونه‌های حمل و نقل از جمله دریایی هم توجه کرد.

ترانزیت جاده‌ای ایران-روسیه با عبور از کشورهای واسطه، ممکن است ریسک دخالت آمریکایی‌ها را داشته باشد

کارشناس اقتصاد حمل و نقل اضافه کرد: در توسعه ترانزیت از کریدور شمال-جنوب باید در خصوص مسائل سیاسی هم هشیار باشیم تا کشورهای واسطه میان ایران و روسیه، تحت نفوذ محور غربی-عبری، اقدام به ایجاد اختلال در ترددها نکنند؛ نمونه بارز آن، مشکلاتی بود که در ماه‌های گذشته در جاده گوریس-قاپان ایجاد شد که با رایزنی‌های ایجاد شده، بخش زیادی از این مشکلات مرتفع شده است. ترکمنستان هم مشکلاتی با ترانزیت ایرانی‌ها داشت که بخشی از آن هنوز مرتفع نشده است.

ایجاد خطوط منظم برنامه‌ای کشتیرانی و ریلی؛ شریان حیاتی ترانزیت کریدور شمال-جنوب

وی یادآور شد: اگر قرار به فعال شدن دریای خزر باشد، ایجاد خطوط کشتیرانی منظم برنامه‌ای میان بنادر ایران و روسیه به دو شکل «کانتینری» و «رو-رو» اصلی ترین اولویت‌های دو کشور است رو-رو بیشتر جنبه صادراتی و کانتینری عمدتاً برای احجام بالای ترانزیتی مورد استفاده می گیرد.ضیایی با اشاره به اهمیت اصلاح فرآیندها و حذف قوانین و دستورالعمل‌های دست و پاگیر برای حضور شرکت‌های خصوصی در حوزه تجارت و راه اندازی کریدور گفت: راه اندازی کریدور ریسک بالایی دارد و ابتدائا باید بخش دولتی این برنامه منظم کشتیرانی را فعال کند سپس بخش خصوصی وارد آن شود.

وی تأکید کرد: با توجه به اینکه بندر امیرآباد در شمال به شبکه ریلی متصل است، باید ترددهای قطار برنامه‌ای منظم میان بندر امیرآباد و بندر شهید رجایی ایجاد شود تا صاحبان کالا تاریخ اعزام قطار و زمان رسیدن آن به مقصد را بدانند ولی در حال حاضر این اتفاق در بخش باری ما نیفتاده و درنتیجه بهره وری صنعت ریلی ما پایین است. باید تجار روس یا ایرانی بداند در چه زمانی کالای خود را به بنادر ما در جنوب کشور تحویل دهند و چه تاریخی در بنادر روسیه آن را تحویل می گیرند.مهر