

آب و انرژی

انرژی

مدیر سامانه هوشمند سوخت:



مدیر سامانه هوشمند سوخت با رد هر گونه کاهش سهمیه کارت‌های سوخت در جایگاه‌ها از برنامه افزایش تعداد کارت‌های سوخت شهروندان به منظور جلوگیری از بروز مشکل در فرایند سوخت‌گیری خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، عباس باصفا درباره کاهش تعداد کارت‌های سوخت در برخی جایگاه‌ها گفت: بعد از اینکه طراحی شد ما الان درخواست افزایش تعداد کارت‌های سوخت جایگاه‌ها را هم افزایش دادیم و فکر نمی‌کنم هموطنان مشکلی در فرایند سوخت‌گیری از طریق کارت‌های آزاد داشته باشند.

وی در یک مصاحبه تلویزیونی افزود: در حال حاضر هیچ جایگاهی سهمیه کارت‌هایش را کم نکرده و برنامه داریم که تعداد را افزایش بدهیم تا مشکلی برای هموطنان پیش نیاید.مدیر سامانه هوشمند سوخت با بیان اینکه مردم از سهمیه صد لیتری کارتهای سوختشان کمتر استفاده می‌کنند، ادامه داد: در حال حاضر استفاده از نرخ یک کارت‌های شخصی ۸۰ درصد به ۲۰ درصد است یعنی ۵۰ درصد مردم از سهمیه نرخ یک خود استفاده می‌کنند و ۲۰ درصد نرخ دو را استفاده می‌کنند. استفاده از کارت اضطراری جایگاه بیشتر است و سهمیه دوم خودشان یعنی صد لیتر را متاسفانه استفاده نمی‌کنند، در حالی که نرخ آن هم صد لیتر خودشان و هم جایگاه ۳۰۰۰ تومان است.وی از افزایش تعداد درخواست‌ها برای صدور کارت سوخت خبر داد و گفت: بعد از مصوبه ای که از سوی هیات وزیران اعلام شد، ظرفیت تولیدمان و تعداد درخواستهایمان ۳ برابر افزایش پیدا کرد، به نحوی که از ۱۲ هزار کارت سوختی که در طول روز درخواست می‌شد، الان درخواست‌ها به ۳۶ هزار کارت در روز رسیده که در سامانه هوشمند سوخت ثبت می‌شود.باصفا درباره مدت زمان تحویل کارت‌های سوخت نیز گفت: تاکنون کارت‌های هوشمند سوخت را کمتر از ۱۰ روز تحویل می‌دادیم ولی اکنون ظرفیت تولید خودمان هم افزایش یافته است. ما کارت را صادر می‌کنیم و سه روزه تحویل پست می‌دهیم که تا فرایند توزیع و پاکت‌گذاری انجام شود کمتر از ۱۰ روز کارت‌ها را توزیع می‌کنیم و کارت‌هایی که از طریق سامانه <https://fcs.niopdc.ir> تحویل پست شود حدود ۱۰ روز زمان می‌برد.



در این عملیات، سیستم‌های رادار و پدافند هوایی و همچنین سایت‌های پر تاب موشک‌های بالستیک و پهپاد هدف قرار گرفتند. بریتانیا نیز از این حمله در ۳۰ آوریل ۲۰۲۵ حمایت کرد.
باین‌حال، حملات حوثی‌ها به کشتی‌هایی که از منطقه عبور می‌کردند، ادامه یافت.

میان، یک مقام شرکت مرسک گفت که «به محض مساعدشدن شرایط، اقداماتی برای از سرگیری ترانزیت دریای سرخ از طریق کانال سوئز انجام خواهد شد، اما هنوز تاریخ مشخصی تعیین نشده است.»

اداره کانال سوئز اعلام کرد که کشتی‌های کانینتری این شرکت از ابتدای دسامبر ترانزیت جزئی از طریق کانال را آغاز می‌کنند و سپس بازگشت کامل انجام خواهد شد. یکی دیگر از شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل دریایی، هاپاگ-لوید، اظهار داشت که انتظار ندارد کشتی‌هایش به سرعت به مسیر سوئز

بهران دریای سرخ تأثیر عمیقی بر صنعت کشتیرانی جهانی داشته است، به‌طوری که شرکت‌های کشتیرانی با وجود توافق آتش‌بس بین اسرائیل و حماس، هنوز از بازگشت به مسیرهای دریای سرخ محتاط هستند. رویکرد «صبر و انتظار» این صنعت، نشان‌دهنده حساسیت آن به ریسک و توانایی آن در واکنش سریع به تغییرات بازار است.

برقراری امنیت در دریای سرخ فراتر از آن است که یک توافق آتش‌بس بتواند آن را حل کند و تصمیم حوثی‌ها همچنان کلید تأثیرگذاری بر تصمیمات در صنعت کشتیرانی است، زیرا هرگونه آغاز حمله مجدد اسرائیل به غزه یا لبنان می‌تواند این روند را بازگرداند. در حالی که از سرگیری تجارت جهانی به رفع انسداد خطوط حیاتی کشتیرانی بستگی دارد، شرکت‌های کشتیرانی باید در تصمیم‌گیری در مورد احیای مسیرها محتاط‌تر باشند. تغییرات در وضعیت احتمالاً نوسانات کوتاه‌مدت بازار را به همراه داشته باشند، اما در درازمدت، صنعت کشتیرانی همچنان باید انعطاف‌پذیری خود را در یک محیط ژئوپلیتیکی نامشخص حفظ کند تا ایمنی خدمه را تضمین کرده و مزایای کشتیرانی را به حداکثر برساند.

این تحولات باعث تغییر در نقاط سوخت‌گیری کشتی‌ها به‌ویژه با ظهور رویه‌های دیگر در بخش حمل‌ونقل دریایی، مانند انتقال بار از یک کشتی به کشتی دیگر، شده است. تحلیلگران معتقدند که پیامدهای تنش‌های دریای سرخ در نقشه بنادر و نقاط سوخت‌گیری نیز منعکس خواهد شد. علی‌رغم تنوع رویدادهای ژئوپلیتیکی اخیر، تغییر در مسیرهای کشتیرانی ناشی از تنش‌های دریای سرخ، بازار سوخت دریایی را بیش از جنگ ۱۲ روزه اخیر اسرائیل و ایران در ژوئن ۲۰۱۵ تحت تأثیر قرار داده است.



واقعیت بازار سوخت کشتی نشان می‌دهد که زیرساخت‌های بنادر در مدیترانه، شرق و جنوب آفریقا و اقیانوس هند، به‌خصوص با تغییر مسیر تانکرها از کانال سوئز تحت فشار شدیدی قرار دارند. نفککش‌ها از برخی نقاط سوخت‌گیری اجتناب کرده و با تغییر مسیر نفککش‌ها، بنادر جدیدی پدیدار شدند که باعث نوسانات گسترده‌ای در نقشه تقاضا شد.

دلیل تردید شرکت‌های کشتیرانی پس از امضا و اجرایی‌شدن طرح صلح غزه در آغاز اکتبر ۲۰۲۵، یک مقام نظامی یمن در نامه‌ای اعلام کرد که حملات متوقف شده و در ماه نوامبر، دریای سرخ وارد دوره‌ای نسبتاً آرام شد، اما موضع محتاطانه شرکت‌های کشتیرانی که قبل از حملات از این منطقه استفاده می‌کردند، همچنان ادامه یافت. در این

نفت خام منتقل شده از طریق تنگه باب‌المندب در ۸ ماهه اول سال ۲۰۲۴ است. همچنین بازار سوخت کشتی از زمان تشدید تنش‌ها در دریای سرخ، نوسانات شدیدی را تجربه کرده است، زیرا تانکرها در جست‌وجوی گذرگاه‌های امن، مسیر خود را تغییر می‌دهند.

این تحولات باعث تغییر در نقاط سوخت‌گیری کشتی‌ها به‌ویژه با ظهور رویه‌های دیگر در بخش حمل‌ونقل دریایی، مانند انتقال بار از یک کشتی به کشتی دیگر، شده است. تحلیلگران معتقدند که پیامدهای تنش‌های دریای سرخ در نقشه بنادر و نقاط سوخت‌گیری نیز منعکس خواهد شد. علی‌رغم تنوع رویدادهای ژئوپلیتیکی اخیر، تغییر در مسیرهای کشتیرانی ناشی از تنش‌های دریای سرخ، بازار سوخت دریایی را بیش از جنگ ۱۲ روزه اخیر اسرائیل و ایران در ژوئن ۲۰۱۵ تحت تأثیر قرار داده است.



واقعیت بازار سوخت کشتی نشان می‌دهد که زیرساخت‌های بنادر در مدیترانه، شرق و جنوب آفریقا و اقیانوس هند، به‌خصوص با تغییر مسیر تانکرها از کانال سوئز تحت فشار شدیدی قرار دارند. نفککش‌ها از برخی نقاط سوخت‌گیری اجتناب کرده و با تغییر مسیر نفککش‌ها، بنادر جدیدی پدیدار شدند که باعث نوسانات گسترده‌ای در نقشه تقاضا شد.

دلیل تردید شرکت‌های کشتیرانی پس از امضا و اجرایی‌شدن طرح صلح غزه در آغاز اکتبر ۲۰۲۵، یک مقام نظامی یمن در نامه‌ای اعلام کرد که حملات متوقف شده و در ماه نوامبر، دریای سرخ وارد دوره‌ای نسبتاً آرام شد، اما موضع محتاطانه شرکت‌های کشتیرانی که قبل از حملات از این منطقه استفاده می‌کردند، همچنان ادامه یافت. در این

نفت خام منتقل شده از طریق تنگه باب‌المندب در ۸ ماهه اول سال ۲۰۲۴ است. همچنین بازار سوخت کشتی از زمان تشدید تنش‌ها در دریای سرخ، نوسانات شدیدی را تجربه کرده است، زیرا تانکرها در جست‌وجوی گذرگاه‌های امن، مسیر خود را تغییر می‌دهند.

این تحولات باعث تغییر در نقاط سوخت‌گیری کشتی‌ها به‌ویژه با ظهور رویه‌های دیگر در بخش حمل‌ونقل دریایی، مانند انتقال بار از یک کشتی به کشتی دیگر، شده است. تحلیلگران معتقدند که پیامدهای تنش‌های دریای سرخ در نقشه بنادر و نقاط سوخت‌گیری نیز منعکس خواهد شد. علی‌رغم تنوع رویدادهای ژئوپلیتیکی اخیر، تغییر در مسیرهای کشتیرانی ناشی از تنش‌های دریای سرخ، بازار سوخت دریایی را بیش از جنگ ۱۲ روزه اخیر اسرائیل و ایران در ژوئن ۲۰۱۵ تحت تأثیر قرار داده است.



کانال سوئز ۷۰ درصد کاهش یافت، در مقابل کل تناژ کشتی‌هایی که از دماغه امید نیک استفاده می‌کردند ۸۹ درصد افزایش یافت.

علاوه بر حمل‌ونقل کانینتری، میزان نفت خام منتقل شده از طریق این منطقه نیز کاهش یافته است. تا دسامبر ۲۰۲۳، به‌طور متوسط ۸۸ میلیون بشکه نفت در روز از طریق تنگه باب‌المندب منتقل می‌شد که معادل ۸۷ درصد از تقاضای روزانه جهانی نفت خام یعنی ۱۰۱٫۷ میلیون بشکه بود. پس از تنش‌های دریای سرخ، این میزان تا اگوست ۲۰۲۴ به ۴ میلیون بشکه در روز کاهش یافت که معادل حدود ۳٫۹ درصد از تقاضای جهانی است. این نرخ به معنای کاهش بیش از ۵۰ درصدی میزان

«سراسر آمد» گزارش می‌دهد؛

تردید کشتیرانی در دریای سرخ برای ترانزیت انرژی

پشت پرده بی‌اعتمادی شرکت‌های کشتیرانی به توافق صلح غزه

گروه بین‌الملل - رضا رضایی - دریای مدیترانه را از طریق کانال سوئز و تنگه

باب‌المندب به اقیانوس هند متصل می‌کند که برای ثبات اقتصادی بسیار مهم است. پس از «عملیات طوفان‌الاقصی» در اکتبر ۲۰۲۳ و آغاز جنگ حماس و اسرائیل، حوثی‌های یمن در پاسخ به حملات اسرائیل و کشتار مردم غزه، حمله به کشتی‌های تجاری مرتبط با اسرائیل را آغاز کردند.

به گزارش «اقتصاد سراسر آمد»، پس از این حملات، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی مانند Evergreen، Hapag-Lloyd و Maersk، CMA CGM که از این مسیر برای تجارت دریایی آسیا و اروپا استفاده می‌کنند، کشتی‌های خود را به مسیر دماغه امید نیک در آفریقای جنوبی منحرف کردند. پس از تغییر این مسیر، تا اواسط سال ۲۰۲۴ ظرفیت تناژ کشتی‌هایی که از خلیج عدن عبور می‌کردند، ۷۶ درصد و از

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقدسند رسمی شهرستان خرم آباد-سری (۸۲۸) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی خرم آباد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هرکس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، 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 از مراجعه متضرر به دادگاه نیست .تاریخ انتشار نوبت اول : () نوبت دوم: () نام روزنامه

۱- تقاضای «آقای محمد حسن بازگیر» فرزند «علی حسن» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۴۸۰۳٫۶۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۴۹» فرعی از «۲۸» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی شاهی چگنی»

۲- تقاضای «آقای عزت اله دلفان» فرزند «صدیمیرزا» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۱۱۶٫۴۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۷۱» فرعی از «۲۵» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «غلامحسین بازگیر»

۳- تقاضای «آقای میکائیل بیرانوند» فرزند «محمد» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۳۲۶۴۸٫۴۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۵» فرعی از «۱۳» اصلی واقع در بخش «۱۰» خروجی از مالکیت مالک اولیه « سیدضیا موسوی»

۴ - تقاضای «آقای محسن بهرامی نژاد» فرزند «ولی» نسبت به «ششصدانگ زمین با بنای احداثی» بمساحت «۵۳۵۸٫۶۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۲۴» فرعی از «۴۸» اصلی واقع در بخش «۶» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسن سگوند»

۵ - تقاضای «خانم مژگان پناهی زاده» فرزند «علی حسین» نسبت به «ششدانگ یکباب ساختمان» بمساحت «۱۳۹٫۰۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۰۱۷۱» فرعی از «۳» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عبدالرضا فرهمند»

۶- تقاضای «آقای سید میلاد موسوی» فرزند «سیدصادق» نسبت به «ششصدانگ یکباب ساختمان» بمساحت «۹۹٫۲۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳» فرعی از «۱۰۹» اصلی واقع در بخش «۱» خروجی از مالکیت مالک اولیه «موسی موسی زاده»

۷ - تقاضای «آقای سیدحسین طاهری» فرزند «سیدقاسم» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۰۸۸٫۸۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۶۵۰» فرعی از «۳۱» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «سیدقاسم طاهری»

۸ - تقاضای «آقای علیرضا دلوند» فرزند «جهان» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۷۶۱۵٫۱۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۷۴» فرعی از «۱۵» اصلی واقع در بخش «۱۰» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ابراهیم دالوند»

۹ - تقاضای «آقای سیدعلی رحم موسوی» فرزند «سیدعباس» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۷۷۸۱٫۱۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۷» فرعی از «۱۳» اصلی واقع در بخش «۱۰» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خود متقاضی»

۱۰- تقاضای «آقای سیدعلی رحم موسوی» فرزند «سیدعباس» نسبت به «ششصدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۷۶۰۵٫۵۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۶» فرعی از «۱۳» اصلی واقع در بخش «۱۰» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خود متقاضی»

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۹/۰۲ تا تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۹/۱۷

شناسه آگهی: ۲۰۴۴۰۲۴

فرشاد بازوندی نژاد- رییس اداره ثبت اسناد و املاک خرم آباد