اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۱۷ فروردین ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۲۳

نگاه

جنگ اوکراین چه فرصت‌هایی برای ترانزیت ریلی ایران ایجاد کرد؟

کارشناسان صنعت ترانزیت می گویند جنگ روسیه و اوکراین و تحریم‌های اروپا علیه این کشور می تواند فرصتی برای ترانزیت ریلی کالاهای چینی به اروپا از خاک ایران باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، چندی پیش برخی پایگاه‌های خبری اروپایی از توقف تردد قطارهای مسافری سن پترزبورگ- هلسینکی و همچنین توقف فعالیت‌های حمل و نقل ریلی روسیه-فنلاند از ۷ فروردین امسال خبر داده بودند.به گفته رسانه‌های غربی، مقامات فنلاند در روز جمعه ۵ فروردین اعلام کردند: «در راستای تحریم‌های کشورهای غربی علیه روسیه به دلیل حمله به اوکراین، از روز دوشنبه ۲۸ مارس (۸ فروردین) به منظور رعایت تحریم‌های اعمال شده علیه مسکو، خط راه آهن میان روسیه و فنلاند متوقف خواهد شد.» این در حالی است که امروز پایگاه خبری rail freight (حمل و نقل ریلی) اعلام کرد: حمل و نقل ریلی فنلاند- روسیه از سر گرفته می‌شود.

بر اساس اعلام این پایگاه خبری تخصصی حوزه حمل و نقل ریلی در دنیا، گروه وی‌آر (شرکت دولتی ترابری ریلی فنلاندی) از آمادگی خود برای از سرگیری تردد قطارها میان فنلاند و روسیه از ۳۰مارس ۲۰۲۲ (۱۰اردیبهشت ۱۴۰۱) خبر داده است.پیش از این نیز در سال گذشته یک رام قطار باری ترانزیتی میان فنلاند و ایران از طریق اتصال به راه آهن روسیه تردد و سپس از شبکه ریلی جمهوری آذربایجان وارد ایستگاه آستارای ایران شد؛ پس از آن با کامیون به ایستگاه راه آهن رشت منتقل و نهایتاً با ریل به بندر شهید رجایی برای انتقال به هند جابه جا شد.رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی ۱۸ آبان سال گذشته در همایش قیر و آسفالت در این خصوص گفته بود: قطار کانتینری حامل کالاهای فنلاند را از مسیر ایران عبور داده‌ایم که ۲۱ روز طول کشید. اگر به طور عادی از دریا عبور می کرد، سه ماه زمان می‌برد.

با این حال مشخص نیست با توجه به توقف تردد ریلی میان روسیه و فنلاند، ترانزیت ریلی کالاهای فنلاندی از خاک ایران ادامه یابد یا متوقف می شود؟

حجت الاسلام سید ابراهیم رئیسی رئیس جمهور در بازدیدی که تعطیلات نوروز امسال از پایانه مرزی ریلی سرخس به همراه رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی و سید میعاد صالحی مدیرعامل راه آهن داشت بر ضرورت توسعه ترانزیت ریلی شرق به غرب از خاک ایران تأکید کرد.رئیس جمهور در این بازدید با بیان اینکه توسعه ترانزیت ریلی واقعاً جای تشکر دارد، تاکید کرد: روابطی که با کشور ترکمنستان برقرار کردیم زمینه‌های بسیار خوبی را برای توسعه تجارت و ترانزیت و همکاری‌های انرژی ایجاد کرده است و آمادگی کامل دارند این همکاری‌ها را افزایش دهند. بر اساس گزارش‌ها این سطح از روابط و اقدامات نسبت به ۴۰ سال گذشته بی سابقه بوده است.وی ادامه داد: عقب ماندگی ما در حوزه ریلی بسیار زیاد است و بایستی با اقدامات شما، این عقب ماندگی‌ها جبران شود. باید تأمین لکوموتیو، ناوگان و توسعه خطوط در دستور کار قرار داشته باشد تا در نتیجه همکاری‌های تجاری با چین و روسیه و کشورهای منطقه و اروپا تسهیل شود.سید میعاد صالحی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن نیز در این بازدید گفت: روزانه ۱۷ رام قطار از کشور چین از طریق کریدور روسیه به اروپا می‌رفت که با توجه به اتفاقات اخیر و جنگ اوکراین، این مسیر غیر فعال شده و اکنون فرصت مناسبی است تا تمهیداتی اندیشیده شود و این بار ترانزیتی را از مسیر کریدورهای ریلی ایران از چین به اروپا حمل کنیم. علی ضیایی کارشناس حمل و نقل ریلی در گفت وگو با خبرنگار مهر درباره استفاده از فرصت تحریم راه آهن روسیه از سوی غربی‌ها اظهار کرد: کریدور ریلی شرق به غرب چند مدعی دارد که یکی از آنها کریدور روسیه یا ترانس سیبری است که از شمال دریای خزر عبور می کند؛ دیگری کریدور دریای خزر و سپس ترکیه است که به آن ترانس کاسپین هم می گویند؛ سومین کریدور هم عبور کالا از راه آهن ایران است.وی افزود: اصلی ترین کریدور شرق به اروپا، همان ترانس سیبری است که سالی ۱.۵ تا ۲ میلیون TEU کانتینر معادل ۳۰ میلیون تن کالا از آن عبور می کند. با توجه به اینکه از زمان جنگ اوکراین، فعالیت کریدور ریلی روسیه هم متوقف شده است، در حال حاضر کریدور ترانس کاسپین به اصلی ترین کریدور حمل کالا از چین به اروپا تبدیل شده، ولی ما می توانیم بخشی از این کالاهایی که با راه آهن روسیه به اروپا ترانزیت می‌شد را به شبکه ریلی ایران منتقل کنیم.کارشناس اقتصاد حمل و نقل ادامه داد: کریدور ترانس کاسپین از بندر اکتائو در قزاقستان آغاز و پس از حمل دریایی کالاها به بندر باکو، از طریق راه آهن باکو-تفلیس-قارص به اروپا می‌رود. اما اگر از بندر اکتائو به بند امیرآباد منتقل شود، می توانیم کالاها را با راه آهن ایران به ترکیه و سپس اروپا جابه جا کنیم.وی یادآور شد: همچنین با توجه به اینکه قزاقستان هاب ترانزیت کالاهای چینی است، می توانیم با انتقال کالا از این کشور به ازبکستان و سپس ترکمنستان و نهایتاً شبکه ریلی ایران، در ترانزیت کالاهای کریدور شرق به غرب سهمی داشته باشیم.ضیایی فرصت دیگر ایجاد شده برای افزایش درآمدهای ترانزیتی از جنگ روسیه و اوکراین را امکان حمل کالاهای روسی به بنادر ایران و سپس دیگر کشورها و بالعکس عنوان و اظهار کرد: با توجه به اینکه راه آهن و بنادر روسیه تحریم شده اند، امکان تردد کشتی به بنادر این کشور وجود ندارد و از آنجایی که این کشور تجربه مدیریت تحریم‌ها را ندارد، می توانیم کالاهای روسی را از شبکه ریلی کشورمان ترانزیت کنیم.ترفع ادامه داد: حتی جنگ روسیه- اوکراین در ارتقای درآمدهای ترانزیتی کریدور شمال-جنوب هم مؤثر است و کشورهایی که انتقال کالا میان آنها و اروپا به روسیه وابسته است، می توانند از مسیر ایران استفاده کنند. مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی اظهار کرد: با توجه به محدودیت‌هایی که برای زیرساخت‌های حمل و نقلی روسیه ایجاد شده، می توانیم ترانزیت و جابه جایی بخشی از کالاهای این کشور را هم بر عهده بگیریم؛ اما همه این موارد به یکپارچه سازی حداکثری فرآیندهای بخش‌های مرتبط با ترانزیت در داخل کشور بستگی دارد. مهر

پر کردن خلأهای ۴ سال گذشته اتوبوسرانی تهران ظرف ۶ ماه

عضو شورای شهر تهران با اشاره به عملکرد مثبت ٦ ماه نخست مدیریت شهری ششم گفت: به ناوگان اتوبوس‌رانی در ٦ ماه گذشته معادل ٤ سال مدیریت شهری گذشته توجه شده است.حجت السلام محمد آقامیری رییس کمیسیون عمران،خدمات شهری و روستایی شورای اسلامی شهر تهران، درخصوص عملکرد ٦ ماهه گذشته مدیریت شهری ششم به فارس توضیح داد و گفت: در شش ماهه نخست فعالیت شهرداری تهران که به نوعی در مرحله گذار و ایجاد تغییرات در بدنه مدیران بود و با وجود اینکه در این فاصله توقع تغییرات گسترده و کارهای بزرگ از تیمآقامیری به تلاش مدیریت شهری ششم و اعضای شورای شهر برای خرید و تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی تهران اشاره کرد و ابراز داشت: به ناوگان اتوبوسرانی در ٦ ماه گذشته معادل ٤ سال مدیریت شهری گذشته توجه شد و علاوه بر خرید ۱۲۵ دستگاه اتوبوس و اورهال ۵۰۰ اتوبوس فرسوده شهر، شاهد قرار دادخرید هزار دستگاه اتوبوس برای کلانشهر تهران بودیم.وی از ایجاد اصلاحات انجام گرفته در ٤ تقاطع مهم سطح شهر تهران و برنامه‌ریزی شهرداری برای اصلاح ۱۸ تقاطع دیگر تا پایان سال برای بهبود وضعیت ترافیک شهر خبر داد و گفت: این مساله نقش مهمی در کاهش بار ترافیکی و آلودگی هوای این کلانشهر خواهد داشت.

بررسی «اقتصادسرآمد» از عوامل افزایش هزینه‌های لجستیکی

ضعف زیر ساخت‌های کشور در حمل ونقل داخلی و بین المللی

گروه راه و ساختمان- نظام کارآمد در صنعت حمل و نقل از مولفه‌های اصلی حمایت از تولید و صادرات است. در این صورت تولیدکننده می تواند به صورت منظم و با قیمت رقابتی کالای خود را به بازار داخلی و خارجی عرضه کند. در این راستا علاوه بر زیرساختهای مورد نیاز، ساختار و مدیریت حمل و نقل نیز از عوامل تعیین‌کننده در میزان بهره‌وری و کارآمدی نظام حمل و نقل یک کشور هستند. با وجود زیرساخت‌های مورد نیاز و ارائه سوخت ارزان‌قیمت، سهم حمل و نقل از قیمت نهایی کالا در ایران تقریبا ۲ برابر متوسط جهانی برآورد می‌شود. ضوابط و آیین‌نامه‌های ناکارآمد سازمان راهداری در خصوص نظام مالی و شرایط تاسیس شرکت‌های حمل و نقل، مهمترین علت افزایش کرایه حمل بار است.

به گزارش اقتصادسرآمد، بهره‌وری در حمل و نقل بدان معناست که با کمترین ناوگان و کمترین مسافت طی شده، بیشترین میزان بار جابجا شود. در اینصورت هزینه‌های سوخت، نیروی انسانی و استهلاک ناوگان کاهش خواهد یافت. به طور کلی محاسبه و سنجش دقیق حالت بهین مدیریت یکپارچه ناوگان در کشور، کاری بسیار دشوار و با امکانات فعلی عملا نشدنی است. زیرا اولا مدیریت ناوگان در ایران به صورت یکپارچه نیست و ثانیا محاسبه حالت بهینه مدیریت ناوگان در تنها یک روز، با بهترین ابرکامپیوترهای موجود تقریبا یک سال زمان می‌برد.

عوامل متعددی بر هزینه‌های لجستیکی کشورها موثرند؛ که از جمله آنها مساحت،جمعیت، درصد شهرنشینی، طول خطوط راه‌آهن، طول مرزهای آبی، حجم واردات و صادرات، نرخ تورم، میزان مصرف انرژی (نفت،بنزین و گازوئیل، گاز طبیعی، ذغال سنگ، انرژی اتمی، انرژی برق) و میزان توسعه یافتگی از نظر اقتصادی است. در عین حال شاخص‌هایی وجود دارند که تا حدی سنجش بهره‌وری را ممکن می‌سازند. از جمله مهمترین این شاخص‌ها عبارتند از «سهم حمل و نقل از قیمت نهایی کالاها»، «درصد سفرهای یکسر خالی ناوگان» و «پیمایش سالانه هر ناوگان». بررسی‌ها نشان می‌دهد وضعیت ایران در هرکدام از این سه شاخص، ضعیف‌تر از میانگین جهانی است.

سهم ایران در صنعت حمل ونقل جهانی

مجتبی بیگی کارشناس لجستیک و و حمل ونقل کشورمان در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: در حال حاضر شش تا هفت درصد قیمت کالاها در جهان متاثر از هزینه‌های حمل و نقل است؛ اما این شاخص در ایران، بنا بر محاسبات اتاق بازرگانی ایران، حدود ۱۲ درصد برآورد شده است.

ضعف شدید زیرساخت‌های کشور در حمل و نقل داخلی و بین المللی

او با ابراز تاسف از عدم توجه کافی به مقوله حمل و نقل در کشور، گفت: سهم هزینه‌های حمل و نقل از قیمت تمام شده کالاهای صادراتی کشور نیز به طور متوسط ۲۷ درصد فرض می شود که ۱.۵ برابر مقدار مشابه آن در کشورهای صنعتی است. به طور کلی می توان چنین نتیجه گیری نمود که زیرساخت های لجستیکی کشور از کارایی لازم چه در حمل و نقل داخلی و چه در حمل و نقل بین المللی به ویژه با هدف صادرات برخوردار نیستند.

بدیهی‌ترین منافع رویکرد اقتصادی حمل ونقل

وی اضافه کرد: ترانزیت یکی از مهم‌ترین مصادیق وابسته به پارامترهای پیش گفته است. پیداست که جایگاه و جغرافیای سیاسی ایران در تحقق و تداوم ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همجوار و وابسته چه منافعی را در پی خواهد داشت. به لحاظ درآمدزایی، اشتغال‌زایی و چه از لحاظ ایجاد روابط اقتصادی مستحکم و نیز وابستگی سیاسی با دیگر کشورهای منطقه از بدیهی ترین منافع این رویکرد اقتصادی خواهد بود.

طبق برآوردهای مستند و میدانی صورت گرفته، سهم حمل ونقل از قیمت تمام شده کالا در ایران حداقل ۱۲ درصد است در حالی که میانگین جهانی این رقم ٦ درصد است. این امر موجب افزایش قیمت‌تمام شده کالاهای ترانزیتی در بازارهای مصرف و ایجاد تقاضا در مسیرهای جایگزین و اقتصادی شده است. همچنین آمارها نشان از تنزل شدید سهم و نقش جمهوری اسلامی ایران در صنعت ترانزیت منطقه دارد. این درحالی است که همسایه شمالی دریای خزر به کشور قزاقستان دارنده رتبه ۹ صادراتی گندم با حجم ۱۱ میلیون تن و رتبه یک صادرات آرد و از جمله تامین کنندگان نیاز کشورهای جنوبی خلیج فارس است، حال سوال این است که این کشور چه میزان گندم و آرد را از جمهوری اسلامی ایران ترانزیت می‌کند؟ پاسخ، کلمه هیچ است.

برخی از مهمترین مصادیق مدرنیزه شدن بخش لجستیک که در حال حاضر حتی رقبای لجستیکی ایران در منطقه نیز به این سمت در حال حرکت هستند، عبارتند از ایجاد انواع هاب‌های لجستیکی نظیر بنادر خشک و مراکز لجستیکی با هدف ایجاد یکپارچگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و بهره‌گیری از اقتصاد به مقیاس شیوه‌های کم‌هزینه‌تری نظیر حمل ریلی، توجه ویژه به حمل و نقل کانتینری، حمل و نقل چند وجهی و سوآپ. در غفلت چند ساله ایران از صنعت حمل ونقل کشورهای منطقه که هر یک در برابری با قابلیت‌ها و مزیت‌های کشور ایران، به نوعی بهره‌ای اندک از توانمندی ومزیت‌های جغرافیایی برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در هر قالبی هستند و در آینده تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان هستند. براساس مطالعات جهانی، تغییرات در ساختار اجتماعی و اقتصادی جوامع بشری و پیشرفت‌های تکنولوژیکی، چندین روند عمده را در بخش لجستیک رقم خواهد زد. برخی از این روندها هم اکنون نیز محقق و در حال حرکت به سمت و سوی فعالیت و برخی دیگر، در مراحل اولیه شکل گیری و رشد قرار دارند.

برگزیده

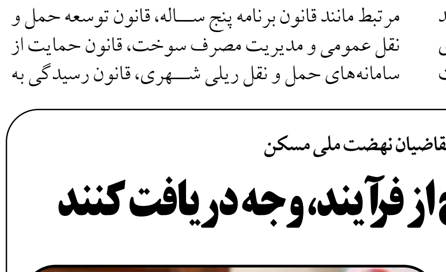
معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

ضرورت تشکیل مرکز مدیریت یکپارچه حمل ونقل عمومی

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه در تهران مدهای حمل و نقلی کاملا به صورت مستقل مدیریت می‌شوند که مشکل‌زاست، گفت: تشکیل مرکز مدیریت یکپارچه حمل و نقل عمومی می تواند کمک شایانی به حل این مشکل کند.به گزارش اقتصادسرآمد، سید مجتبی شفیعی در نخستین جلسه قرارگاه حمل و نقل عمومی و پاک با تاکید بر توجه به اهمیت حوزه حمل و نقل در شهر تهران اظهار کرد: در حوزه شهری از یک جهاتی دو نوع مد کلی حمل و نقل مطرح است؛ یعنی حمل و نقل شخصی و حمل و نقل عمومی که شامل تاکسی، ون ها، مینی بوس، اتوبوس، اتوبوس‌های بی آرتی، حمل و نقل ریلی، مدهای اشتراکی مانند دوچرخه‌های برقی اشتراکی و اسکوترهای برقی اشتراکی و خودروهای اشتراکی که در دنیا استفاده می‌شود.معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: در حوزه عملکردی حمل و نقل، کمتر از ۲۰ میلیون مسافر در تهران جابجا می‌شود که باید به این هدف برسیم که ۷۵ درصد از آن‌ها در قالب حمل و نقل عمومی جابجا شوند؛ علاوه بر این در حوزه دولت؛ وزارت کشور، وزارت اقتصاد، وزارت صنعت در حوزه تأمین ناوگان، وزارت نفت به منظور تهاتر با نفت و مصرف سوخت، سازمان مدیریت و برنامه، وزارت راه و شهرسازی و سازمان حفاظت محیط زیست می توانند در زمینه حمل و نقل مؤثر باشند و به ما کمک کنند؛ همچنین همکاری با ناجا، ارتباط با شبکه‌های بیمه و همکاری با مجلس برای حمایت درباره قوانین و مقررات و ارتباط با رسانه‌ها از اهمیت برخوردار است. هماهنگی با یک سری ارگان‌های غیر دولتی و همکاری با بخش خصوصی در حمل و نقل عمومی نیز ضرورت دارد.وی ادامه داد: از زمینه‌های اصلی در مدیریت عرصه حمل و نقل عمومی تهران تجهیزات متحرک یا ناوگان است که دو موضوع توسعه و نوسازی ناوگان را شامل می‌شود؛ تجهیزات ثابت شامل خطوط و تجهیزات ثابت در ایستگاه‌ها می‌شود. موضوع بعدی مدیریت و بهره برداری است که توسعه و نوسازی سخت افزاری و توسعه و بهبود نرم افزاری را شامل می‌شود.شفیعی تصریح کرد: در تهران مدها کاملاً به صورت مستقل مدیریت می‌شوند که مشکلاتی ایجاد می کند؛ بنابراین تشکیل مرکز مدیریت یکپارچه حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از مصوبات راهبردی این جلسه می تواند کمک شایانی به حل این مشکل نماید. معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران یادآور شد: حمل و نقل پاک به عنوان دومین موضوع این قرارگاه دارای زمینه‌هایی مانند سوخت و انرژی است که مواردی از جمله کمیته سوخت و سوخت‌های جایگزین را در بر می گیرد. همچنین حمل و نقل غیر موتوری و برقی سازی حمل و نقل نیز شامل این بحث می شود.شفیعی عنوان کرد: قوانین بالادستی مرتبط مانند قانون برنامه پنج ساله، قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر، قانون هوای پاک و قانون هدفمندسازی یارانه‌ها در این قرارگاه مورد توجه قرار می گیرند.وی درباره تغییرات سالانه سفر در شهر تهران توضیح داد: تعداد سفر در شهر تهران از ۱۸ میلیون سفر در سال ۹۳ به ۱۹.٤ میلیون سفر در حال حاضر رسیده و پیش بینی می‌شود در سال ۱٤۲۰ به ۳۰

تشریح روند پرداخت آورده متقاضیان نهضت ملی مسکن

سازندگان اجازه ندارند خارج از فرآیند، وجه دریافت کنند



آورده متقاضیان نهضت ملی مسکن باید در چهار مرحله پرداخت شود که مرحله اول حین ثبت نام و سه مرحله دیگر متناسب با پیشرفت کار است، بنابراین سازندگان اجازه ندارند خارج از این فرآیند، وجهی را دریافت کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: پرداخت آورده از سوی متقاضیان نهضت ملی مسکن در چهار مرحله انجام می‌شود. یک مرحله موقع ثبت نام است و سه مرحله دیگر در حین اجرای پروژه از متقاضیان دریافت خواهد شد.محمود محمودزاده افزود: مرحله دوم بعد از فوندانسیون، مرحله سوم بعد از اسکلت و سفت‌کاری و مرحله آخر هم در زمان نازک کاری توسط متقاضیان پرداخت می شود.معاون وزیر راه و شهرسازی درباره نحوه تزریق تسهیلات به پروژه‌ها نیز گفت: تسهیلات واحدهای جهش تولید و تامین مسکن در سه مرحله پرداخت می‌شود. مرحله اول در زمان فوندانسیون، مرحله دوم در زمان اسکلت و سفت‌کاری و مرحله سوم حین نازک کاری است. در واقع متقاضیان یک مرحله پیش پرداخت دارند که در تسهیلات نیست.محموزاده تاکید کرد: هیچ سازنده‌ای اجازه ندارد بیش از آنچه تعیین شده از متقاضیان وجهی دریافت کند. پول را بدون قاعده نمی‌توانند بگیرند بلکه صرفا با پیشرفت پروژه منابع تزریق می‌شود. اگر غیر از این عمل می‌شود متقاضیان به ما اعلام کنند.وی درباره قیمت واحدهای نهضت ملی مسکن گفت: قیمت بر اساس نرخ تمام شده است. در حال حاضر می توانیم یک عدد تخمینی اعلام کنیم اما وقتی قیمت خدمات و مصالح ثابت محاسبه قیمت دشوار است. کسی نمی‌تواند بگوید شش ماه دیگر قیمت مصالح چقدر خواهد بود.معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: حدود ۷۰ درصد هزینه ساخت واحدها را مصالح ساختمانی به خود اختصاص می‌دهد و ۳۰ درصد دستمزد است. مصوبه افزایش ۵۷ درصدی حقوق کارگران طبیعتا مقداری روی قیمت تمام شده واحدهای نهضت ملی تاثیر خواهد گذاشت. ممکن است برخی دیگر از هزینه دستخوش تغییر شود، بنابراین قیمت در زمان اتمام کار مشخص خواهد شد.محمودزاده تصریح کرد: متقاضیان اطمینان داشته باشند تمام تلاش دولت و وزارت راه و شهرسازی این است که قیمت واحدهای نهضت ملی به پایین‌ترین حد ممکن برسد. بنابراین تلاش می‌کنیم در هزینه مصالح و خدمات تخفیف بگیریم یا معافیت هایی برای متقاضیان دریافت کنیم.

پروانه اشتغال به کار حرفه ای نظام مهندسی معدن به شماره ۷۱۰۱۷ اینجانب حمیدرضا باغانی به کد ملی ۰۰۶۹۱۸۶۶۴۲ مفقود گردیده است.

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای بهرام جنگجو آقجه مشهد طبق درخواست وارده به شماره ۱۹۱۳۵ مورخ ۱۴۰۰.۱۲.۱۹ با تسلیم برگه استشهادیه گواهی شده ۲۳۶۵۴ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۷ رباط کریم با اعلام اینکه سند مالکیت شش دانگ یک قطعه زمین به مساحت ۶۰۰ متر قطعه ۶۶ به شماره پلاک ۷۵ فرعی از ۱۴۵ اصلی مفروز از اصلی مرقوم واقع در حوزه ثبتی بهارستان ذیل دفتر ۶۹ ثبت۱۰۵۰۴ صفحه ۳۱۶ سند به شماره سریال ۶۸۴۱۵۰ بنام اسماعیل اسماعیل پورقمی ثبت و صادر و تسلیم شده است سپس برابر سند ۶۹۷۴-۱۳۸-۱۳.۰۴ دفتر۲۳ شهریار به‌بهرام جنگجو آقجه‌مشهد منتقل شده است که بعلت نامعلوم مفقود گردیده است تقاضای صدور المثنی سند مالکیت پلاک مذکور را نموده است که در رهن و بازداشت نمیباشد. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه اصلاحی قانون ثبت در یک نوبت آگهی میشود تا چنانچه شخص یا اشخاص مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم یا وجود سند مالکیت نزد خود میباشد از تاریخ انتشار به مدت ۱۰ روز پس از انتشار این آگهی اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این اداره مراجعه و رسید دریافت نماید در غیر اینصورت اداره ثبت وفق مقررات اقدام خواهد نمود و اعتراض ایشان فقط در مراجع قضائی قابل رسیدگی خواهد بود .م الف/ ۱۰۰۱

علی رحیمی بردنجانی -سرپرست واحدثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون وماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی واراضی وساختمانهای فاقدسند رسمی

برابررای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۹۰۰۱۰۰۲۱۸۱ مورخه ۱۴۰۰/۱۲/۱۴ کلاسه ۱۴۰۰۱۱۴۴۰۹۰۰۱۰۰۰۲۴۷ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سندرسمی مستقردرواحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه یک قزوین تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی حسن فلاح فرزند اصغر کد ملی۴۳۲۲۶۱۴۱۸۳ صادره قزوین ششدانگ یک قطعه باغ سنتی بمساحت ۱۶۷۵/۹۵ متر مربع پلاک ۵۸ فرعی از ۲۲ اصلی بخش ۴ جنوب غرب قزوین که از مالکیت رسمی تقی صفارها در سهم مالک متن قرار گرفته گردیده است . لذابه منظور اطلاع عموم مراتب دردونوبت به فاصله ۱۵ روزآگهی می شود درصورتی که اشخاص نسبت به صدورسندمالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانندازتاریخ انتشاراولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرابه این اداره تسلیم وپس ازاخذ رسید، ظرف مدت یک ماه ازتاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرابه مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکوروعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادرخواهدشد.

تاریخ انتشارنوبت اول: ۱۴۰۱/۱/۱۷
تاریخ انتشارنوبت دوم: ۱۴۰۱/۲/۴

شعبان عسگری -مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه یک قزوین

اخبار

ارتقای بهره‌وری بخش ریلی با استفاده از مجموعه‌های دانش بنیان

مدیرعامل هلدینگ گردشگری تأمین اجتماعی با تاکید بر لزوم ارتقای بهره‌وری بخش ریلی با استفاده از مجموعه‌های دانش بنیان، گفت: با این اقدام می توانیم به سمت بهبود حرکت کرده و رشد بهتری داشته باشیم.به گزارش اقتصادسرآمد، سیدعلیرضا حسینی طباطبایی اظهار کرد: از آنجا که شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا، مجموعه‌ای دانش بنیان حداقل در حوزه IT محسوب می‌شود باید بیش از پیش به اعداد و ارقام توجه شده تا با ابتکار و نوآوری بتوان کارهای جدیدتر و بهتری انجام داد.وی با اشاره به اینکه مبانی مقایسه‌ای را باید یکسان کرد، افزود: با این اقدام می توانیم به سمت بهبود حرکت کرده و رشد بهتری داشته باشیم.وی بیان کرد: با تحلیل های آماری و مراجعه به اعداد و ارقام، صندلی‌های آزاد در قطارها باید احصا شده و برای آن برنامه‌ریزی مطلوبی در جهت افزایش ضریب اشغال کرد.وی تاکید کرد: برای مقایسه آمارها در خروجی نظرسنجی‌ها، باید به اهمیت رضایت مشتری بیشتر توجه شود.بختیاری مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا نیز با قدردانی از زحمات همکاران در بخش‌های مختلف برای ارائه خدمات به مسافران در ایام نوروز ۱۴۰۱، توضیحاتی در خصوص گزارش عملکرد رجا در سفرهای نوروزی برای معاون اقتصادی سازمان تأمین اجتماعی و مدیرعامل هگتا از اقدامات و چالش‌های موجود ارائه کرد.مصطفی سوری، معاون اقتصادی سازمان تأمین اجتماعی نیز گفت: به نوبه خود و از طرف رئیس سازمان تأمین اجتماعی از زحمات همه دست‌اندرکاران در شرکت حمل و نقل ریلی رجا به دلیل ایجاد سفر ایمن و مطلوب برای هموطنان تشکر و قدردانی می‌کنم.

• • • • • • • • • • • • • • • •

امسال شاهد جهش ساخت و ساز و کاهش نرخ مسکن خواهیم بود

دبیرکل مجمع شهرداران کلانشهرهای ایران گفت : برنامه‌هایی داریم که با همکاری دولت موضوع ساخت و ساز را در شهرهای مختلف بسط دهیم و با مشارکت مردم و دولت جهش ساخت و ساز و بهبود وضعیت مسکن را در سال جاری شاهد خواهیم بود. به گزارش اقتصادسرآمد، احسان متولیان در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه آیا در سال جاری نرخ مسکن تعدیل می‌شود و شهروندان منتظر کاهش نرخ مسکن در شهرها باشند یا خیر، به خبرنگاران گفت: حتماً این موضوع محقق می‌شود همایشی اواخر سال پیش معاونت شهرسازی شهرداری تهران با مشارکت انبوه‌سازان برگزار کرد و از معاونین کلانشهرها نیز دعوت به عمل آمد در این همایش موضوع برنامه‌ها برای تعدیل و کاهش نرخ مسکن و باز شدن قفل ساخت و ساز مورد بحث و گفت‌وگو و بررسی قرار گرفت.وی افزود: تفاهم‌نامه‌ای هم اواخر سال پیش شهرداری تهران با بنیاد مسکن و وزارت راه و شهرسازی منعقد شد که بر این اساس برنامه ساخت و ساز در سال جاری گسترش می‌یابد و جهش ساخت و ساز را شاهد خواهیم بود کما اینکه در کنار این موضوع ، قرارگاه مسکن در شهرداری تهران راه اندازی و فعال شده است.دبیرکل مجمع شهرداران کلانشهرهای ایران ادامه داد: قطعا کاهش نرخ مسکن در تهران بر روی نرخ مسکن در شهرهای دیگر هم تأثیرگذار است و هر زمان قیمت مسکن در تهران تغییر کرده به تدریج در سایر شهرها هم اثر گذاشته است.

• • • • • • • • • • • • • • • •

مدیرعامل شرکت آزادراه تهران-شمال

مردم ۱۵,۵ میلیارد تومان برای عبور از قطعه یک آزادراه تهران-شمال پرداخت کردند

مدیرعامل شرکت آزادراه تهران-شمال از تردد ۵۱۳ هزار خودرو از منطقه یک آزادراه خبر داد و گفت: در تعطیلات نوروزی تصادف منجر به مرگ نداشتیم.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید شاهسواری اظهار کرد: در طول سفرهای نوروزی و در بازه زمانی ۲۵ اسفند ۱٤۰۰ تا ١٤ فروردین امسال ۵۱۳ هزار تردد از منطقه یک آزادراه تهران-شمال انجام شد و در همین فاصله زمانی، در تونل البرز واقع در منطقه ۲ آزادراه و همچنین در منطقه ٤ به ترتیب ۳۵۰ هزار و ٦۱۷ هزار تردد ثبت شده است.وی با اشاره به نقش این آزادراه در افزایش ایمنی مسافران و همچنین کاهش زمان سفر و مصرف سوخت در سفرهای نوروزی گفت: مسافرانی که در تعطیلات نوروزی از آزادراه تهران-شمال و بخش‌هایی از آن استفاده کردند که زیر بار ترافیکی رفته، جمعا ٦۵ کیلومتر مسیر کوتاهتری را نسبت به سایر مسافرانی طی کردند که مسیر تهران، کرج، چالوس به شمال سفر کردند.وی با بیان اینکه تردد در آزادراه‌ها به دلیل شرایط فنی و ایمنی این مسیرها، از کیفیت و خصوصاً ایمنی بسیار بالاتری برخوردار است، ادامه داد: امسال خوشبختانه هیچ تصادف جرحی یا منجر به فوت در مسیر آزادراه تهران-شمال اتفاق نیفتاد و زمان سفر برای مسافران این آزادراه به نسبت مسیر سابق تهران-کرج-چالوس، ۱۰۵ دقیقه و در زمان پیک ترافیکی تا ٤ ساعت کمتر بود.شاهسواری با اشاره به تاکیدات رئیس بنیاد مستضعفان مبنی بر لزوم افزایش خدمات دهی به مسافران آزادراه تهران-شمال گفت: با توجه به تاکیدات صورت گرفته در بازه نوروز ۱٤۰۱، اکیپ‌های خدماتی، راهداری، امدادی در آزادراه تهران-شمال افزایش داشتند و به صورت ٢٤ ساعته به مسافران خدمت‌رسانی می کردند و علاوه بر این نیز سعی کردیم تا با استقرار دستگاه‌های سیار سوخت‌رسان در ۳ نقطه از منطقه یک آزادراه تهران-شمال، دغدغه مسافران عبوری از آزادراه در این بخش برطرف شود.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان ایلام

شناسه آگهی: ۱۲۹۶۵۲۴

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

قطعه یک ایلام

برابر رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۱۵۰۰۱۰۰۴۹۹۵ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۱ هیات اول / هیات دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای محمدولی علی میرزائیان، فرزند محمدعلی، (ششدانگ) یکباب ساختمان، به‌مساحت ۱۲۱/۷۳ مترمربع، پلاک شماره ۵۶ فرعی از ۱۶۰۹ اصلی، واقع در ایلام، بلوار کارگر، میدان مرزداران، خیابان تلاش، خریداری شده از محمد حیدری و منتسب به مالکیت امامعلی فریادی محرز گردید.

لذا به‌منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود درصورتی که اشخاص نسبت به‌صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند ظرف مدت دوماه آگهی‌های اصلاحی ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس‌از اخذ، ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۱/۱۷
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۰۱

رستمی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان ایلام