مدیر کل دفتر صنایع پوشاک وزارت صمت اعلام کرد

مقابله با برندهای محرز قاچاق پوشاک؛ به‌زودی

مدیرکل دفتر صنایع پوشاک وزارت صمت با بیان اینکـــه از اول دی ماه همه فعالان حوزه پوشاک ملزم به دریافت شناسه شده‌اند، گفت: در جلسه اخیر با ادارات کل استانی مقرر شد، طبق اعلام ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا، مقابله بـــا برندهای محرز قاچاق پوشـــاک در هفته‌های آینده آغاز شود.

به گزارش ایسنا، محســـن گرجی - مدیرکل دفتر صنایع پوشاک وزارت صمت- درباره آغاز اجرای طرح شناسه‌دار شـــدن پوشاک اظهار کرد: شناســـه کالا یک کد ۱۶ رقمی‌است که نشان می‌دهد کالا توسط چه کارگاهی و با چه مشـــخصاتی، با چه جنس و رنگی تولید شده اســـت. این کد قابلیت رصـــد و رهگیری کالا را نشـــان می‌دهد و مهمترین ابزار برای تمایز کالای ســـاخت داخل با کالای قاچاق اســـت. وی با بیان اینکه تمیز کالای قاچاق از ساخت داخـــل که یکی از تکالیفی اســـت که ســـتاد مرکزی مبارزه با قاچـــاق کالا بر عهده وزارت صمت گذاشته و وزارت صمت موظف است در همکاری با اتحادیه‌ها و اصناف تخصصی حوزه پوشـــاک این کار را اجرایی کند، تصریح کرد: بخشی از این کار اطلاع رسانی و آموزش است. همچنین زیرســـاخت‌های دریافت شناســـه کالا در ســـامانه جامع تجارت فراهم است و اصناف و تولیدکننـــدگان می‌توانند برای اخذ این شناســـه اقدام کنند.این مقام مســـئول با بیان اینکه صنعت پوشاک یک صنعت متکثر و تعداد واحدها خیلی زیاد است، گفت: حدود ۹۵ هـــزار واحـــد تولیدی ـ صنفـــی و حدود ۲۵۰ هـــزار واحد صنفی توزیعی در این حوزه فعال اســـت و به خاطر این تکثر، برنامه‌ریزی شده شناسه‌دار شـــدن کالاها از فروشگاه‌های زنجیره‌ای شروع شود.

همه فعالان حوزه پوشاک ملزم به دریافت شناسه

مدیرکل دفتر صنایع پوشـــاک وزارت صمت با بیان اینکه اجرای طرح شناســـه دار شـــدن پوشاک از اول دی شـــروع شده، تصریح کرد: همکاری با صنف پوشـــاک تهـــران از ماه‌های قبل شـــروع شـــده و به مجموعه‌های مختلف اخطارهایی هم داده شـــده که به ثبت شناسه کالا ملزم هستند. البته برخی از مجموعه‌ها از قبل شناسه کالا دریافت کرده‌اند، اما از اول دی ماه همه فعالان حوزه پوشاک ملزم به دریافت شناسه شده‌اند.گرجی با بیان اینکه مهمترین کارکرد این شناسه در حوزه پوشاک، به شرط محقق شـــدن کامل این پروژه، تفکیک کالای قاچاق از کالای ســـاخت داخل اســـت، گفت: کالایی که قاچاق باشد شناسه کالا ندارد و به واسطه نداشتن شناســـه کالا به عنوان کالای قاچاق در نظر گرفته می‌شود.

بر این اســـاس هر فروشگاهی که کالا را بدون شناســـه اظهار کند این جنس کالای قاچاق لحاظ می‌شـــود.به گفتـــه وی ضمانت اجرایی این موضوع هم تبصره ۴ ماده ۱۸ اســـت که با مرکزیت ستاد مبارزه با قاچاق کالا در سال گذشـــته جزئیات آن مطرح شده است. بر این اســـاس مقرر شـــده طرح اول از فروشگاه‌های مستقر در مراکز تجاری شروع شود. همچنین در این تبصره تقریبا یک بازه زمانی پنج ماهه دیده شده تا واحدهای تولیدی تولیدات قبلی خود را که در بازار اســـت را اظهار و تولیدات جدید را شناسه دار کنند.گرجی با بیان اینکه ما در گام‌های دیده شـــده در تبصره ۴ اعلام شده که در گام اول صرف اینکه تولید کننده عنوان ساخت داخل را در لباس بدوزد، کفایت می‌کند. البته امروز برای مبارزه با کالای قاچاق خیلی راحت‌تـــر از بحث شناســـه دار کردن می‌تـــوان برخورد کرد. چراکه ۱۲۵ برند محرز قاچاق شناسایی شده چه شناسه داشته باشند و چه شناسه نداشـــته باشند، کالاهای قاچاق هستند.

در حقیقـــت برای برخورد با این برندها نیاز به هیچ مقدمه‌ای نیست.این مقام مسئول با بیان اینکه بخشی از وظایف وزارت صمت شناسایی و اعلام فهرست برندهای محرز قاچاق بود که انجام شده، گفت: همچنین در جلسه اخیر با ادارات کل اســـتانی هم مقرر شد، طبق اعلام ســـتاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا، مقابله با برندهای محرز قاچاق پوشـــاک در هفته‌های آینده آغاز شود.

قاچاق پوشاک چقدر است؟

در ادامه ایـــن برنامه حمیدرضـــا دهقانی نیا -سخنگوی ســـتاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز- اظهار کرد: زیرساخت‌های اجرای طرح شناسه کالا از سال‌های قبل فراهم شده است. بر این اســـاس از ۳۰ مهر سال ۱۳۹۷ عرضه پوشاک بدون شناسه ممنوع بوده و حالا هم قرار است این طرح تکمیل شود. چهار گام پیش رو برای اجرای طرح شناسه کالا شامل آموزش، اطلاع رسانی، ثبت موجودی و موضوع اظهار است و تا زمانی که اظهار تکمیل نشـــود و این گام‌ها در کنار یکدیگر مراحل نهایی را طی نکنند به وضعیت مطلوب نخواهیم رسید. در اصل ذی نفعان طرح بعد از دیدن آمـــوزش، باید برای ثبت موجودی در ســـامانه جامع تجارت اقدام کنند.

بـــر این اســـاس متقاضیان باید ذیل ســـامانه شناســـه کالا بگیرند، شناســـه‌ها را الصاق و موجودی را ثبت کنند و در نهایت اظهار را در سامانه جامع تجارت تکمیل کنند.وی با بیان اینکه ضمانت اجرایی طرح در گام تکمیلی آن مصوب شدن تبصره ۴ ماده ۱۸ است، تصریح کرد: در تبصره ۴ ماده ۱۸ تمام مراحل خرید، فروش، عرضـــه و نگهداری با ذکـــر جزئیات درج شده اســـت. همچنین اطلاعات فروش باید هم در ســـامانه مؤدیان و هم در ســـامانه جامع تجارت ثبت و ضبط شـــود.دهقانی نیا درباره برآورد حجم پوشاک قاچاق در بازار نیز گفت: بر اســـاس آمار سال ۱۳۹۹، حدود یک میلیارد و ۱۳۹ میلیون دلار حجم قاچاق بود. اما بر اساس آمار سال ۱۴۰۰ این رقم به ۹۸۷ میلیون دلار رســـیده که این رقم با عددی که وزارت صمـــت در حوزه تولید و مصرف مطرح می‌کنند هم کاملاً منطبق است. چرا که آمار تولید ســـالانه حدود ۴.۵ میلیارد دلار و آمار مصرف حدود ۵.۵ میلیارد دلار اعلام شده که خلأ و فاصله این دو عدد حدودا معادل همین ۹۸۷ میلیون دلار است که به صورت قاچاق در حال تأمین است.

به گفته وی ســـند تبصره ۴ ماده‌ی ۱۸ اخیراً بـــه امضای ذینفعـــان شـــامل وزارت صمت، ناظرین، ضابطین و دســـتگاه‌هایی که در این حوزه مسئولیت دارند، اتاق اصناف و اتحادیه‌ها رسیده همه روی آن توافق کردند. حالا که این سند نهایی شده، برای ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز ارســـال می‌شـــود و سپس با پیگیری دبیرخانه ستاد در جلسه اعضاء ستاد که هر دو ماه یکبار با حضور رئیس جمهوری یا رئیس ستاد، موضوع مطرح می‌شود و در اولین جلسه اعضاء ستاد مرکزی که کمتر از یک ماه دیگر برگزار کی‌شـــود، طـــرح و بعد تصویب و ابلاغ خواهد شد.

الزامات برخورد با پوشاک قاچاق

دهقانی در برنامه میـــز اقتصاد با موضوع آغاز اجرای طرح شناســـه دار شدن پوشاک با بیان اینکه در حال حاضر در حوزه تولید پوشـــاک ۵۵۵۳ عدد شناســـه کالا ثبت شـــده، تصریح کرد: بر اساس ســـند یاد شده، اگر کالایی در محل عرضه قرار گرفت، ولی شناســـه نداشت مشمول کالای قاچاق می‌شود. اگر این کالا در زنجیره در ســـامانه جامع تجارت از ید ماقبل به ید مابعد ثبت و ضبط نشـــد دوباره مشمول می‌شـــود و همین طور ضمانت اجراهایی که بایـــد در مقوله برخورد با کالاها و نشـــان‌های تجاری محـــرز قاچاق صورت بپذیرد. در حوزه ضابطین، فراجا و فرماندهی انتظامی‌مسئولیت برخـــورد با کالاهای محرز قاچاق پوشـــاک را در ســـطح عرضه دارند که در این مورد هم از سمت قرارگاه در ســـتاد مرکزی هماهنگی‌ها شده است. پس دو ضمانت اجرا شامل مصوب شـــدن تبصره ۴ ماده‌ی ۱۸ و تشدید برخورد با کالاهای محرز قاچاق از منظر پوشـــاک در سطح عرضه وجود دارد.به گفته وی موفقیت طرح برخورد با پوشـــاک قاچاق مشـــروط به منوط شدنش به این است که خطر در سطح عرضـــه بالا برود. بنابراین اگـــر در کنار کالای پوشاک تولیدی ایرانی با کیفیت شناسنامه دار، با کالای قاچاق یا تولیدی غیر شناســـنامه دار در سطح عرضه که گلوگاه آخر است، برخورد نشـــود، عملاً فضا در اختیار کالای قاچاق قرار می‌گیرد. بنابراین یکـــی از اقدامات مکمل در کنار گام مصوب شـــدن تبصـــره ۴ ماده ۱۸، تشـــدید برخورد با کالاهای محرز و نشان‌های تجـــاری پوشـــاک قاچاق اســـت. همچنین تا زمانی که صندوق‌های فروشگاهی راه‌اندازی و کاملاً مستقر نشـــود، طرح کامل نشده، چون این مورد حلقه آخر در خصوص عرضه کالای نهایی اســـت. تا زمانی که صندوق فروشگاهی نباشد، مصرف کننده نهایی مشخص نمی‌شود.

رشیدی کوچی، نماینده مجلس:

خودروهای خارجی ۳ برابر قیمت واقعی در بازار ایران به فروش می‌رسند

رشـــیدی کوچی، نماینده مجلـــس با انتقـــاد از مالیات و سودهای بالای گرفته شده از خودروهای وارداتی گفت: این مســـئله باعث می‌شود یک خودرو ۱۵ هزار دلاری با قیمت ۴۰ هزار دلار یعنی حدود ســـه برابر به مردم فروخته شود که عملا مانع ایجاد بازار رقابتی در داخل کشـــور می‌شود. نماینده مجلس با انتقاد از مالیات و سودهای بالای گرفته شده از خودروهای وارداتی گفت: این مسئله باعث می‌شود یک خودرو ۱۵ هزار دلاری بـــا قیمت ۴۰ هزار دلار یعنی حدود ســـه برابر به مردم فروخته شود که عملا مانع ایجاد بازار رقابتی در داخل کشـــور می‌شـــود.به گزارش تسنیم، نشســـت علمی-تخصصی مرکـــز پژوهش‌های توســـعه و آینده‌نگری، با عنـــوان «موانع و راهکارهای عملیاتی تولید باکیفیـــت در صنعت خودروســـازی» روز چهارشـــنبه ۲۹ آذرماه ۱۴۰۲، با حضـــور مرتضی خالصـــی؛ رئیس امور صنعت، معدن و ارتباطات ســـازمان برنامه و بودجه کشور به عنوان مدیر علمی‌محمّدحســـن شـــجاعی فرد؛ رئیس پژوهشـــکده و دانشکده مهندســـی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران و جلال رشـــیدی کوچـــی، نماینده مجلس شورای اسلامی‌به‌عنوان سخنران برگزار شد.

در ابتدای نشســـت مرتضی خالصـــی؛ رئیس امور صنعت، معدن و ارتباطات ســـازمان برنامه‌وبودجه کشـــور به‌عنوان مدیـــر علمی‌نشســـت، ضمن اشـــاره به کیفیـــت صنعت خودروسازی به‌عنوان چالش در دولت و بخصوص در بخش صنعت که باعث بروز نارضایتی‌هایی از جانب مردم شـــده است، گفت: صنعت خودروســـازی از ابتدای انقلاب فراز و نشیب‌های بســـیاری داشته اســـت. بعد از سال ۱۳۶۰ در ســـال ۱۳۷۷ اولین قانون خودرو کشور به تصویب مجلس شـــورای اسلامی‌رســـید، که یک نقطه عطفـــی در صنعت ایجـــاد کرد ولی به دلیل فضایـــی که در این صنعت در آن زمان ایجاد شـــده بود و اختیار تنظیم بازار در یک سازمان با ارکان مختلف شـــکل میگرفت، صنعت خودرو به سمت خودروسازی باکیفیت حرکت نکرد. تا اینکه در سال ۱۳۷۸ بر اساس مصوبه شورای اقتصاد کلیه اختیارات به عهده وزیر صنعت و معدن آن زمان قرار داده شد تا به صورت مستمر با یک ساختار نظارتی، هم کنترل قیمت و هم کنترل تولید را بر عهده داشته باشد. از آن زمان به بعد جهش تولید آغاز شد که موجبات بهبود وضعیت خودروسازی و ایجاد مراکز تحقیقاتی و توسعهای و قطعهســـازی را مهیا کرد. پس از آن در سال ۱۳۹۰ آغاز تحریم های همه جانبه علیه ایران، موجب افت ســـنگینی در صنعت خودروسازی شد و پس از آن در ســـال ۱۳۹۷ مستقیما صنعت خودروسازی مورد هـــدف تحریم ها قرار گرفت. صنعت خودروســـازی، قطعه سازی و مشارکتهای خارجی در این صنعت با سایر کشورها کاملا قطع شد و که همین موضوع منجر به رکود سنگین در صنعت خودروسازی شد.

مرتضی خالصی در ادامه افزود: انتظار من در این جلسه این است که ضمن بررسی وضع موجود در صنعت خودروسازی به بررســـی وضع مطلوب نیز پرداخته شـــود و برنامه‌های راهبردی و سیاست‌های کلی برای پیشرفت صنعت خودرو ارائه شـــود.در ادامه نشســـت حسن شـــجاعی فرد؛ رئیس پژوهشـــکده و دانشکده مهندســـی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران ضمن بیان تاریخچهای از صنعت خودروسازی در کشـــور گفت: ما هیچ تعریف و اســـتراتژی مشـــخصی در صنعـــت خودرو نداریم و هنوز هم مردم با قرعه‌کشـــی و قیمـــت چندبرابر خودرو تهیه می‌کننـــد و در این قضیه عواملی چون نبود ثبات مدیریتی، نبود اســـتراتژی مدون، تحمیل قوانین اجباری، دخالت ۳۷ مرکز در صنعت خودرو و.... مؤثر هستند.رئیس پژوهشـــکده و دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران افزود: از همان سال های اولیـــه برخی از افراد به دنبال ایجاد رانت و مافیا در صنعت خودرو بودند، که در صدد تبدیل صنعت خودروســـازی از یک بنگاه صنعتـــی به یک بنگاه اقتصادی بودند و به جای ارائه طرح های توســـعه محصول برای صنعت خودروسازی به دنبال خرید و ســـرمایه گذاری در بخش هایی بودند که هیچ ارتباطی به صنعت خودرو نداشـــت. بنابراین مافیای خودرو بحث کوچکی نیســـت که بتوان به سادگی از کنار آن گذشت.شـــجاعی فرد در ادامه خاطرنشان کرد: موضوع دیگر این اســـت که ما زیرســـاخت لازم برای واردکردن و تولید خودروهای برقی در کشور را نداریم و باید طوری در این زمینه حرکت کنیم که ابتدا خودروهای برقی جایگزین خودروهای قدیمی‌و فرســـوده شـــود، در وهله دوم قیمت خودرو برای مردم به‌صرفه و قابل‌خرید شـــود و همچنین زیرساخت‌های لازم برای ورود این‌گونه خودروها به کشور مهیا گردد.

در ادامه این نشست جلال رشیدی کوچی، نماینده مجلس شـــورای اسلامی، ســـخنرانی خود را با این سؤال آغاز کرد که خروجـــی صنعت خودرو برای مردم پس از ۵۰ ســـال چه چیزی میتواند باشـــد؟ باید به ایـــن موضوع از دو بعد نگاه کرد که یـــک خروجی آن همین آلودگی هوای تهران و بسیاری از شهرهای دیگر کشورمان است که بین ۶۰ الی ۷۰ درصد از عامل ایـــن آلودگی به دلیل تردد خودروهای عمومی‌و خصوصی است که در درون شهرها تردد می‌کنند و این درحالی اســـت که هر ســـال در سطح کشور چیزی بین ۷ الی ۸ میلیارد دلار برای مقابله با آلودگی هوا هزینه می‌شـــود. مساله بعدی این است که ما برای تولید و تامین برق کشور مجبور هستیم که مازوت بسوزانیم تا برق کشور را تامین کنیم، این در حالی است که برای خودروهای برقی که وارد کشـــور می‌کنیم نیز باید برق تولید کنیم و در این صورت نیز چاره ای بجز استفاده از مازوت برای تامین برق نداریم و همین موضوع نیز باعث آلودگی هوا می‌شود. اینها تناقضاتی اســـت که در حوزه اجرا به وجود می‌آید و دلیل ایـــن که صنعت خودرو به این روز افتاده این اســـت که در صنعت خودرو انحصار ایجاد شد و رقابت پذیر نبود و دخالت های دولـــت در آن زیاد بود و بازاری را برای برخی از افراد ایجاد کرد که دارای سود و منفعت برای آن افراد بود.جلال رشـــیدی کوچی ادامه داد: برخی بر این عقیده هستند که واردات خودرو باعث ایجاد آســـیب به صنعت خودروسازی می‌شـــود؛ اما حقیقت ماجرا این نیست و تجربه نشان داده اســـت که در طول ســـال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ چیزی بین ۱۶۰ هزار الی ۱۷۰ هزار خودرو به داخل کشـــور وارد شد که منجر به ایجاد تعـــادل بین عرضه و تقاضای خودرو در داخل کشور شد.

این نماینده مجلس شورای اسلامی‌خاطرنشان کرد: ما باید مازاد تقاضای خودرو در کشـــور را با افزایش واردات خودرو تأمین کنیم؛ اما مسئله‌ای که در مورد واردات خودرو مطرح می‌شود مالیات‌ها و سودهای بالایی است که از جانب دولت بر روی قیمت خودروهای وارداتی افزوده می‌شـــود و باعث می‌گردد که یک خودرو بـــا قیمت ۱۵ هزار دلار، با قیمت ۴۰ هزار دلار به مردم فروخته شـــود. نکته دوم این اســـت که ما زیرســـاخت واردات خودرو به داخل کشور را نداریم یعنی کشـــتی و کامیون حمل خـــودرو برای پخش کردن خودرو های وارداتی به ســـطح کشـــور را در اختیار نداریم. وی ادامه داد: باید اجازه بدهیم که تولیدکنندگان باهم در تولید خودرو رقابت داشـــته باشند؛ یعنی یک بازار رقابتی آزاد بین خودروسازان داخلی ایجاد شود و همچنین مالیاتی که برای واردات خودرو به داخل کشـــور دریافت می‌شـــود نهایتاً ۳۰ درصد باشد تا امکان رقابت خودروهای داخلی با خودروهای خارجی نیز وجود داشـــته باشد. با ایجاد رقابت درست و منطقی است که صنعت خودروسازی به شکوفایی و پیشرفت خواهد رسید.

برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

واردات اتوبوس تسهیل می‌شود

معاون حمل‌ونقل وزیر راه‌وشهرسازی از انجام اقدامات لازم جهت فراهم آوردن تســـهیلات واردات خودرو و نوســـازی نـــاوگان حمل‌ونقل باری و مســـافری جـــاده‌ای به‌منظور استمرار در ارائه هرچه بهتر خدمات این حوزه خبر داد.

به گزارش ایسنا، ناوگان اتوبوسی ایران طی دو سال گذشته، حدودا نصف شده است؛ رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافربری چندی پیش گفته بود که دو سال پیش تعداد اتوبوس‌ها حدود ۱۵ هزار و ۵۰۰ دســـتگاه بوده اما اکنون به ۶۵۰۰ عدد رسیده است.

پـــس از آن، حدود یک ماه پیش بود که رئیس ســـازمان راهـــداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت که این ســـازمان در برنامه خود، اضافه کردن ۱۵۰۰ دســـتگاه ون، مینی‌بوس و اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل عمومی‌را قرار داده است.

همچنین تفاهم‌نامه‌هایی با شرکت‌های خودروساز داخلی منعقد شـــده که بر مبنای آن، تا پایان سال آینده ۳۵۰۰ دســـتگاه انواع خودرو در بخش مســـافری تولید و تحویل ســـازمان راهداری شـــود. شـــهریار افنـــدی‌زاده - معاون حمل‌ونقـــل وزارت راه و شهرســـازی- هفته گذشـــته در نمایشگاه حمل‌ونقل نیز با تاکید بر موضوع نوسازی ناوگان، اظهارکرد که ما به تحول در بخش‌های توســـعه و نوسازی نیاز داریم.

از این رو کمیته‌ای در وزارت راه و شهرســـازی تشـــکی و یک زمان‌بندی برای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ تنظیم شـــده است. در ایـــن برنامه‌ریزی منابع تامین، دو بخش داخلی و خارج اســـت. ما ابتدا سراغ تولیدات داخلی آمدیم، اما نمی‌توانیم صبر کنیم که تولیدات داخلی کامل شود و در کنارش باید واردات داشته باشم.

وی درباره اینکه در ســـال جاری چه تعـــداد اتوبوس وارد کشـــور شده است، گفت: در قانون ۱۴۰۲، تا سقف ۵۰۰۰ اتوبوس می‌توانیم وارد کشـــور کنیم و در غیر این صورت در سطح کشـــور با کمبود اتوبوس مواجه می‌شویم. از این تعداد تاکنون ۳۳ اتوبوس وارد شـــده، اما مســـیر باز شده است و ما به‌دنبال این هستیم که با وزارت صمت شرایط را تسهیل کنیم. سازمان راهداری در حال تدوین قانون است و بانک‌ها هم باید وارد صنعت حمل‌ونقل شوند، زیرا ما به توســـعه و نوســـازی ناوگان نیاز داریم تا خدماتی که ارائه می‌دهیم در شان مردم باشد.

همچنین حمیدرضا شـــهرکی - معاون حمل‌ونقل سازمان راهـــداری و حمل‌ونقـــل جاده‌ای- دربـــاره وضعیت فعلی ناوگان اتوبوسی بیان کرد: اتوبوس‌های موجود در ناوگان، ۱۵ هزار و ۲۹۰ دســـتگاه است که میانگین سنی ۱۴ سال دارند. بر اساس وضعیت ســـن و شرایط اتوبوس‌ها، تقریبا ۵۰ درصد آن‌هـــا می‌توانند در مســـیرهای بلند عملیاتی باشـــند و بقیه درون‌استانی و کوتاه.در این راستا به نقل از وزارت راه و شهرســـازی، افندی‌زاده در نشست مشترک با نمایندگان اصناف و تشکل‌ها گفت: موضوع نوسازی ناوگان از نظر کاهش آلودگی‌هوا، توسعه حمل‌ونقل عمومی‌و روانی ترافیـــک، صرفه‌جویی در مصرف انـــرژی و کاهش مصرف سوخت، افزایش توان رقابتی بین‌المللی ایران و ترانزیت و رفاه رانندگان حائز اهمیت است.

وی با اشـــاره به ظرفیت‌های قانونی این موضوع اضافه‌کرد: آیین‌نامه اجرایی بنـــد (ص) تبصره (۷) ماده واحده قانون بودجه ســـال ۱۴۰۲ کل کشور در خصوص واردات خودرو با عمر کمتر از پنج ســـال، تصویب و ابلاغ شده است ولی به‌منظور بهره‌منـــدی از فرصت قانونی فراهم‌شـــده، لازم است برخی حمایت‌های مالی و تسهیلات فرایندی در این آیین‌نامه لحاظ شود که از جمله آن‌ها، امکان ثبت سفارش و واردات توسط اشخاص حقیقی است.

معـــاون حمل‌ونقـــل وزارت راه و شهرســـازی افـــزود: در حال حاضر، مجوز واردات مختص شرکت‌های حمل‌ونقلی و حقوقی مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور است. همچنین شرط الزام اسقاط خودرو برای واردات اتوبوس‌های مسافری عمومی‌درون شهری و برون شهری حذف شود.

بازار انرژی

فرصت جدید نفت برای افزایش قیمت

قیمت نفت در معاملات روز جمعه در آســـتانه تعطیلات طولانی کریســـمس کاهش یافت اما دومین رشـــد هفتگی متوالی خود را به ثبت رساند. به گزارش ایســـنا، بهای معاملات نفت برنت با ۳۲ سنت معادل ۰.۴ درصد کاهش، در ۷۹ دلار و ۷ سنت در هر بشکه بسته شد. بهای معاملات وست تگزاس اینترمدیت آمریکا با ۳۳ ســـنت معادل ۰.۵ درصد کاهش، در ۷۳ دلار و ۵۶ ســـنت در هر بشـــکه بسته شد.هر دو شاخص برای کل هفته، حدود سه درصد رشد کردند و به رشد حدود یک درصدی در هفته قبل افزودند.

در خاورمیانه، کشـــتی‌های بیشـــتری از عبور از مســـیر دریای ســـرخ اجتناب می‌کنند. شرکت‌های کشتیرانی بزرگ مرسک و CMA CGM اعلام کردند که هزینه‌های بیشـــتری را به دلیل تغییر مســـیر کشتی‌ها، اضافه می‌کنند.این حملات باعث مختل شـــدن عبور کشـــتی‌ها از کانال سوئز شده که مسیر عبور حدود ۱۲ درصد از تجارت جهانی اســـت.جان ایوانز، تحلیلگر شرکت «پی وی ام» درباره تاثیر این اختلال گفت: توقف مستقیم عرضه، تنها دلیل تاثیر وضعیت دریای سرخ بر قیمت نفت نیست زیرا نرخ کرایه و هزینه‌های بیمه هم افزایش یافته اســـت.در این بین، تصمیم آنگولا برای ترک اوپک، ممکن است زمینه را برای افزایش سرمایه گذاری پکن در صنعت نفت و سایر بخش‌های اقتصاد این کشور هموار کند.

آنگولا روزانه حدود ۱.۱ میلیون بشکه نفت تولید می‌کند.فیلیپ فلاین، تحلیلگر شـــرکت «پرایس فیوچرز» در این باره گفت: حتی اگر چین ســـرمایه گذاری بزرگی در آنگولا انجام دهد، مدتی طول خواهد کشـــید تا تولید نفت این کشور آفریقایـــی افزایش پیدا کرد. آمار تورم آمریکا و تحولات دریای ســـرخ، حمایت بیشـــتری از قیمت نفت در مقایسه با افزایش تولید نفت آنگولا، خواهد داشت. در ایـــن بین، عراق بر حمایت این کشـــور از توافق کاهش تولید اوپک پلاس و پایبندی به کاهش تولید داوطلبانه نفت تاکید کرد. گروه اوپک پلاس شـــامل اعضای اوپک و متحدانشان نظیر روسیه است.

در آمریکا، یک شـــاخص مهم تورم، ضعیف‌تر از حـــد انتظار بود و خوش بینی ســـرمایه‌گذاران نســـبت به کاهش هزینه‌های استقراض از ســـوی فدرال رزرو آمریکا در سال میلادی آینده را تقویت کرد. نرخ‌های بهره پایین‌تر، هزینه‌های اســـتقراض مصرف کننده را کاهش می‌دهد و به رشـــد اقتصادی و تقاضا برای نفت کمک می‌کند.این انتظارات که فدرال رزرو آمریکا، نرخ‌های بهره را در سال میلادی آینده کاهش می‌دهد، باعث شد شاخص دلار آمریکا در برابر سبدی از ارزهـــای رقیب، به پایین‌ترین حد خود از ژوئیه نزول کند. دلار ضعیف‌تر، تقاضا برای سوخت را از سوی خریداران غیرآمریکایی تقویت می‌کند.بر اساس گزارش رویترز، اما همه اخبـــار اقتصادی آمریکا مثبت نبود. فروش خانه‌های جدید در نوامبر، به پایین‌ترین میزان در یک سال اخیر کاهش یافت اما شاید این کاهش در بحبوحه کمبود خانه‌های موجود که تقاضا برای ساخت و ساز جدید را تقویت می‌کند، موقتی باشد.

روسیه صادرات نفت را کاهش می‌دهد

روسیه در بحبوحه افزایش تولید پالایشگاه‌های داخلی، قصد دارد صادرات نفت از بنادر خود را در ژانویه، به میزان ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار بشـــکه در روز نســـبت به سطح دســـامبر کاهش دهد.به گزارش ایســـنا، یک منبع آگاه به رویترز گفت: برنامه صادرات نفت روســـیه برای ســـه ماهه اول سال ۲۰۲۴، کمتر از ماه‌های اکتبر تا دسامبر اســـت.برنامه صادرات سه ماهه، یک برنامه صادراتی سه ماهه برای شـــرکت‌های نفتی روسیه است که پیش از سه ماهه جدید، صادر شده و به آنها امکان می‌دهد عرضه از طریق سیســـتم شرکت خط لوله ترانس‌نفت را برنامه‌ریزی کنند.

ویکتور کاتونا، تحلیلگر ارشد بازار نفت در شرکت مشاوره کپلر، گفت: ما میانگین صادرات نفت روســـیه از راه دریا را از ابتدای دسامبر تاکنون، ۳.۵ میلیون بشکه در روز بـــرآورد می‌کنیـــم و انتظار داریم که در ژانویه، بـــه دلیل افزایش تولید پالایشـــگاهی، کاهش پیدا کند.ظرفیت پالایش نفت اولیه آفلاین روسیه برای دسامبر، نســـبت به برنامه‌های قبلی، تقریبا سه برابر شده و به ۲.۰۹۸ میلیون تن رسیده اســـت زیرا برخی از پالایشگاه‌ها، برنامه‌های تعمیر و نگهداری خود را بازبینی کردند.

کاتونا افزود: میانگین تولید در پالایشگاه‌های نفت روسیه در اکتبر، ۵.۵ میلیون بشـــکه در روز بود و هفته گذشـــته به ۵.۷ میلیون بشکه در روز افزایش یافت. ســـه منبع صنعتی مطلع از برنامه‌های صادراتی روسیه به رویترز گفتند: انتظار دارند که بارگیری نفت در بنادر غربی روســـیه شامل پریمورسک، اوست لوگا و نووروسیسک که سواپ نفت با پالایشگاه‌ها از نظر فنی آسان است، کاهش پیدا کند. صادرات دســـامبر از این بنادر ممکن است بالاتر از ۱.۹ میلیون بشکه در روز برنامه ریزی شده باشد که به دلیل تاخیر در ارسال تعدادی از محموله‌های نوامبر به دلیل طوفان در دریای ســـیاه است.روسیه قول داده است که کاهش داوطلبانه صادرات نفت و محصولات نفتی را تحت توافق همکاری با اوپک پلاس در ســـه ماهه اول سال ۲۰۲۴، به میزان ۲۰۰ هزار بشکه در روز افزایش داده و به ۵۰۰ هزار بشکه در روز برساند.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابرای شـــماره ۱۴۰۲۶۰۳۱۸۰۱۲۰۰۳۳۶۸مورخه ۱۴۰۲/۰۸/۰۱ هیـــات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی‌مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شفت تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی علی جمعه معینیان فرزند عبدالعلی شـــماره شناســـنامه ۳۵ صادره از قائمات در شـــدانگ یک باب خانه و محوطه و انباری به مساحت ۴۳۱/۷۳ مترمربع دارای کاربری مسکونی می‌باشد. به شماره پلاک ثبتی فرعی ۵۷۶ مجزی شده از پلاک ۱۳۱ واقع در قریه مردخه شفت سنگ اصلی ۲۳ بخش ۲۱ گیلان خریداری از مالکیت رسمی‌کوچک امینی (زارع صاحب نسق) گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵روز آگهی می‌شود، اشخاصی که نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین نوبت آگهی به مدت دوماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض و یا عدم ارائه گواهی تقدیم دادخواست وفق مقررات نسبت به ادامه عملیات ثبتی و صدور سند مالکیت اقدام خواهد شد. **م الف ۱۴۱۸**

تاریخ انتشارنوبت اول: ۱۴۰۲/۰۹/۱۹
تاریخ انتشارنوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۰/۰۳

رئیس اداره ثبت اسناد واملاک شفت- نعمت ذوقی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابـــرای شـــماره ۱۴۰۲۶۰۳۱۸۰۱۲۰۰۳۳۶۹مورخه ۱۴۰۲/۰۸/۰۱ هیات اول موضوع قانـــون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی‌مستقردرواحدثبتی حوزه ثبت ملک شفت تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی رامین مهرپرور بجارسری فرزند غلامعلی شماره شناسنامه ۵۵۵۲ صادره از شفت درشدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر یک باب خانه درحال ساخت و محوطه به مساحت ۶۰۵/۲۰ متر مربع دارای کاربری مسکونی و مقدار مساحت ۵/۳۷ متر مربع دارای کاربری حریم راه ۱۵ متری می‌باشد. به شماره پلاک ثبتی فرعی ۱۸۱ مجزی شده از پلاک ۹۵ واقع در قریه بجارسر شفت سنگ اصلی ۵۹ بخش ۲۱ گیلان خریداری ازمالکیت رسمی‌علی مهرپرور بجارسری و کرمعلی عاشورزاده بجارسری گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب دردونوبت به فاصله ۱۵روز آگهی می‌شود، اشخاصی که نسبت به صدورسندمالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین نوبت آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرا به این اداره تسلیم و ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض وباعدم ارائه گواهی تقدیم دادخواست وفق مقررات نسبت به ادامه عملیات ثبتی و صدور سند مالکیت اقدام خواهد شد. **م الف ۱۴۲۸**

تاریخ انتشارنوبت اول: ۱۴۰۲/۰۹/۱۹
تاریخ انتشارنوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۰/۰۳

رئیس اداره ثبت اسناد واملاک شفت- نعمت ذوقی

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی‌حوزه ثبتی قائمشهر

نظر به دســـتور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ســـاختمانهای فاقد سند رســـمی‌مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مســ