

تشکیل پرونده برای برخی صنایع لبنی به‌دلیل افزایش چندباره قیمت‌ها

معاون وزارت جهاد کشاورزی از تشکیل پرونده برای برخی صنایع لبنی به‌دلیل افزایش چندباره قیمت‌ها خبر داد. اکبر فتحی، معاون برنامه‌ریزی وزارت جهاد کشاورزی، در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم در واکنش به افزایش قیمت بی‌ضابطه محصولات لبنی، اظهار داشت: کالاهای مشمول قیمت‌گذاری، چه در حوزه لبنیات و چه سایر کالاها، مشمول ضوابط قیمت‌گذاری هستندوی افزود: در این زمینه راهبردی وجود دارد که بر اساس آن، برخی کالاها توسط دولت قیمت‌گذاری می‌شوند و قیمت برخی دیگر توسط انجمن‌های مربوطه تعیین می‌شود. این انجمن‌ها نیز زیر نظر سازمان حمایت مصرف‌کنندگان وتولیدکنندگان فعالیت می‌کنند. وی افزود: بنابراین، همه این کالاها مشمول قیمت‌گذاری هستند و واحدهای عرضه‌کننده مکلف‌اند قیمت‌های تعیین‌شده را در سامانه مربوط درج کنند؛ در غیر این صورت، سازمان حمایت با متخلفان بر خور د قانونی لازم را انجام خواهد داد.فتحی در ساره قیمت‌گذاری لبنیات گفت: در حوزه لبنیات، به کالاهای پر مصرف در سبد خانوار توجه شده است. در ابتدا چهار قلم از محصولات مشمول قیمت‌گذاری دولتی بودند که یک قلم دیگر نیز به آنها اضافه شد و اکنون پنج قلم لبنیات مشمول قیمت‌گذاری دولتی هستند و باید با قیمت تعیین‌شده عرضه شوند.معاون برنامه‌ریزی وزارت جهاد کشاورزی ادامه داد: محصولات لبنی که مشمول این پنج قلم نیستند، قیمت‌گذاری آنها بر عهده انجمن مربوطه است و انجمن نیز قیمت را تعیین می‌کند. وی در واکنش به اینکه به توجه به افزایش قیمت چند باره لبنیات در ماه‌های اخیر به انجمن مربوطه صنایع لبنی تذکر داده شده است یا خیر گفت: برای آنها پرونده تشکیل شده است و این مهم از سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان قایل استعلام است.

ادامه از صفحه اول

بورس در دوراهی ارز و سودآوری

از منظر رفتار سرمایه‌گذار، اهمیت این اتفاق صرفاً در افزایش قیمت دلار یا طلا نیست؛ مساله اصلی افزایش «بازده مورد انتظار» این بازار هاست. سرمایه‌گذار تصمیم خود را بر اساس بازده گذشته نمی‌گیرد، بلکه بازده مورد انتظار آینده ارمیان بازارهای مختلف مقایسه می‌کند؛ بنابراین اگر تصور عمومی بازار به این سمت حرکت کند که دلار و طلا وارد موج جدیدی شده‌اند، حتی پیش از تحقق کامل این بازده نیز امکان تغییر جهت‌بخشی از نقدینگی وجود خواهد داشت. در چنین شرایطی، مهم‌ترین ریسک شه‌ریور می‌تواند تغییر ماهیت چرخش نقدینگی باشد. تا امروز فروش یک سهم در بسیاری از مواقع به خرید سهم یا صنعت دیگری منجر می‌شده، اما در شه‌ریور سهم یک صنعت بخشی از منافع حاصل از فروش سهام به سمت طلا، ارز، سسکه یا صندوق‌های کالایی حرکت کند. ثقلوت این دو وضعیت برای بورس بسیار مهم است، زیرا در حالت نخست ارزش معاملات بازار می‌تواند همچنان در سطوح بالا بماند، اما در حالت دوم حتی بدون شکل‌گیری ریزش سنگین شاخص، کاهش نقدینگی فعال در بورس می‌تواند باعث افت ارزش معاملات خرد، کاهش قدرت خریداران و افزایش مدت زمان اصلاحات شود. در بازار ارز نیز محدوده ۱۹۵ هزار تومان می‌تواند یکی از سطوح مهم شه‌ریور باشد. در صورت عبور و تثبیت دلار بالاتر از این محدوده، ورود قیمت به کانال ۲۰۰ هزار تومان از نظر روانی و انتظارات تومری اهمیت قابل توجهی خواهد داشت. عبور از چنین سطحی می‌تواند سرعت با قیمت‌گذاری دارایی‌ها را افزایش دهد و تقاضای سفته‌بازانه برای ارز و طلا را تقویت کند. با این حال اثر افزایش دلار بر بورس یک‌طرفه نیست، رشد نرخ ارز از یک سو می‌تواند بخشی از نقدینگی کوتاه‌مدت را از بازار سهام خارج کند، اما از سوی دیگر در آمد ربایی شرکت‌های صادراتی، ارزش جایگزینی دارایی‌ها و انتظارات سودآوری شرکت‌های دلاری را افزایش می‌دهد؛ بنابراین افزایش نرخ ارز می‌تواند در کوتاه‌مدت از منظر جریان نقدینگی برای بورس یک تهدید و در میان‌مدت از منظر ارزش‌گذاری بنیادی برای بخشی از صنایع محرک کمیت‌باشد.تعیین‌کننده اصلی این خواهد بود که اثر خروج نقدینگی سریع‌تر و قوی‌تر ظاهر شود یا اثر تعدیل سودآوری شرکت‌ها بانرخ‌های جدیدارز. در چنین بازاری، گزارش‌های مالی و عملیاتی شرکت‌ها نیز نقش تعیین‌کننده‌تری خواهند داشت. شرکت‌هایی که افزایش قیمت‌سهام آنها را بشد واقعی در آمد، سود عملیاتی و جریان نقد همراه بوده است، ظرفیت بیشتری برای حفظ سرمایه خواهند داشت؛ در مقابل، سهم‌هایی که قیمت آنها بسیار سریع‌تر از سودآوری بنیادی رشد کرده است، در معرض شناسایی سود بیشتری قرار می‌گیرند. به همین دلیل احتمالاً در شه‌ریور شاهد افزایش پراکندگی بازده میان صنایع و حتی میان شرکت‌های یک صنعت خواهیم بود. بازار به تدریج از این سوال که «کدام صنعت هنوز رشد نکرده است؟» به سمت این سوال حرکت خواهد کرد که «کدام

شرکت نسبت به سودآوری آینده هنوز ارزنده است؟» یکی دیگر از متغیرهای مهمی که از شه‌ریور باید به صورت جدی تر وارد مدل ارزش‌گذاری شرکت‌ها شود، مساله ناتاری اثری است. اگر چه شه‌ریور همچنان در نیمه نخست سال قرار دارد، بازار سرمایه ماهیتی آینده‌نگر دارد و از همین حال ریسک‌های فصل سرد را قیمت‌دارایی‌ها لحاظ خواهد کرد. احتمال محدودیت‌گاز در ماه‌های سرد برای صنایع پتروشیمی، فولادی، سیمانی و سایر صنایع انرژی‌ریزی می‌تواند به یکی از مهم‌ترین ریسک‌های بنیادی نیمه دوم سال تبدیل شود. این مساله به خصوص درباره پتروشیمی‌هایی اهمیت دارد که گاز نه فقط منبع انرژی، بلکه خوراک اصلی تولید آنها محسوب می‌شود. محدودیت خوراک می‌تواند مستقیماً ظرفیت تولید را کاهش دهد و از مسیر افت مقدار فروش، افزایش هزینه ثابت به‌دلی از هر واحد محصول و کاهش حاشیه سود، سودآوری شرکت را تحت فشار قرار دهد.

صنعت، معدن و تجارت

«تعادل» معطلی رانندگان در مرز بازرگان را روایت می‌کند

حبس تجارت پشت مرز

تعادل -فرشته فریادرس |

۲۲ مردادماه، در جریان بازدید از مرز بازرگان، آنچه پیش از هر چیز جلب توجه می‌کرد، صف طولانی کامیون‌هایی بود که برای خروج از کشور منتظر ایستاده بودند؛ کامیون‌هایی که هر کدام نه فقط یک اننده، بلکه محموله‌ای، سرمایه‌ای و روزی از دست‌رفته را با خود حمل می‌کردند. در ماه‌های اخیر، آمار صف کامیون‌ها از حدود ۳ هزار دستگاه تا ۵ هزار دستگاه اعلام شده و رانندگان نیز از انتظارهایی نزدیک به ۲۰ روز سخن گفته‌اند. بازرگان برای راننده‌ای که پشت فرمان کامیونش نشسته، فقط یک‌مزر نیست؛ جایی است که گاهی نیمی از ماه، سرمایه زندگی او در انتظار یک خروج ساده متوقف می‌شود. در گفت‌وگو با رانندگان، یک عدد بیش از همه تکرار می‌شد: ۲۰ روز انتظار. رانندگان می‌گفتند گاهی نزدیک سه هفته طول می‌کشد تا کامیون امکان عبور از مرز را پیدا کند؛ در حالی که در سوی دیگر مرز، زمان انتظار کامیون‌ها برای ورود به ایران حدود یک هفته عنوان می‌شود. اما پشت این عدد، روایت‌های متفاوتی وجود دارد؛ روایت‌هایی که نشان می‌دهد معطلی در بازرگان فقط یک صف ساده نیست و هر روز توقف، هزینه‌ای تازه به زنجیره تجارت تحمیل می‌کند. در ادامه روایت رانندگانی که روزها در مرز برای خروج معطل مانده‌اند را می‌خوانید:

روایت اول

یکی از رانندگانی که کامیونش را در صف خروج از مرز متوقف کرده بود، وقتی از زمان انتظارش پرسیدیم، بدون مکث گفت: «معمولاً حدود ۲۰ روز در صف می‌مانیم». برای راننده‌ای که کارش با حرکت معنا پیدا می‌کند، ۲۰ روز توقف یعنی ۲۰ روزی که کامیون به‌جای آنکه در مسیر باشد، در صف مرزی ایستاده است. به گفته‌این راننده، بخشی از کامیون‌هایی که در صف خروج قرار دارند، کامیون‌های ایرانی هستند که بایار کامل از تر کت وارد ایران شده‌اند و حالا باید برای بازگشت به مسیر اصلی خود مرز را عبور کنند. او در ادامه به وضعیت طرف مقابل هم اشاره کرد و گفت زمان معطلی کامیون‌ها در سمت ترکیه برای ورود به ایران حدود یک هفته است.

روایت دوم

راننده دیگری که در صف انتظار ایستاده بود، موضوع را از زاویه‌ای متفاوت روایت کرد. برای او، معطلی فقط چند روز از دست‌رفته نیست؛ هر روز توقف، هزینه‌ای است که مستقیماً به صاحب کالا تحمیل می‌شود. او گفت: «هر روز تأخیر در خروج کامیون می‌تواند بیش از ۱۰۰ دلار هزینه اضافی ایجاد کند». رقمی که البته یکی دیگر از رانندگان آن را حتی تا حدود ۳۰۰ دلار در روز عنوان کردند.

اگر این رقم را در کنار صف هزاران کامیونی قرار دهیم، ابعاد اقتصادی مساله روشن‌تر می‌شود. کامیونی که چندین روز در مرز متوقف می‌ماند، فقط هزینه سوخت و توقف ندارد؛ هزینه پارکینگ، استهلاک خواب‌سرمایه و دستمزد نیز به آن اضافه می‌شود. از سوی دیگر، کالا نیز منتظر کامیون نمی‌ماند؛ هر برخی محموله‌ها باید در زمان مشخصی به مقصد برسند و تأخیر می‌تواند برنامه فروش، قراردادهای تجاری و حتی اعتبار صادرکننده یا واردکننده را تحت تأثیر قرار دهد.

روایت سوم

یکی دیگر از رانندگان، وقتی از علت طولانی شدن صف پرسیدیم، تنها به تعداد کامیون‌ها اشاره نکرد و معتقد بود باید فرآیندهای کنترل و بازرسی در دوسوی مرز نیز بررسی شود. او گفت هر مر حمل‌ای که زمان بیشتری برای بررسی کامیون و محموله نیاز داشته باشد، در شرایطی که ظرفیت خروج کمتر از ظرفیت ورود است، می‌تواند صف را بزرگ کند. این موضوع به‌ویژه در شرایطی اهمیت پیدا می‌کند که ظرفیت دو طرف مرز با یکدیگر متوازن نباشد. وقتی روزانه حدود ۶۰۰ کامیون از یک سمت وارد می‌شوند، اما ظرفیت پذیرش در مقابل حدود ۱۰۰ دستگاه است، هر گونه کاهش سرعت در فرآیندهای بازرسی، کنترل یا پردازش می‌تواند خود را به شکل صف‌های طولانی نشان دهد.

از همین رو، عملکرد یکسری‌ها وسایر تجهیزات کمک بازرسی گمرکی نیز می‌تواند یکی از موضوعاتی باشد که در بررسی گمر مرزی باید مورد توجه قرار گیرد؛ اینکه آیا این تجهیزات با ظرفیت مورد نیاز کار می‌کنند و آیا اختلالی‌کنند در این فرآیندهای می‌تواند بخشی از زمان توقف کامیون‌ها را توضیح دهد یا خیر.

البته در سوی ترکیه نیز فرآیندهای کنترلی و گمرکی وجود دارد و افزایش حجم تردد می‌تواند زمان پردازش محموله‌ها را افزایش دهد. بنابراین، پاسخ به این پرسش که «گره اصلی قیف‌دار کدام سوی مرز شکل می‌گیرد؟» نیازمند بررسی هم‌زمان عملکرد دو طرف مرز است.

روایت چهارم

راننده دیگری ا‌ماز مر حمل‌ای پیش از رسیدن کامیون به صف مرزی سخن گفت؛ مر حمل‌ای که به نوبت‌دهی و دریافت کد رهگیری سازمان راهداری مربوط می‌شود. او معتقد بود هر گونه تأخیر در صدور یا ثبت اطلاعات می‌تواند روی زمان حضور کامیون در مرز اثر بگذارد و به این ترتیب، بخشی از زمان انتظار پیش از ورود

مهر گزارش داد

واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ برای خودروهای نو و کارکرده، واردکنندگان تجاری، ایرانیان مقیم خارج، سرمایه‌گذاران خارجی و جانبازان با ضوابط مشخصی انجام می‌شود. خودروهای کارکرده باید با قیمت از پنج سال از زمان ساختشان گذشته باشد و خودروهای وارداتی یک‌سری باید از آمارات سازمان ملی استاندارد و محیط زیست را رعایت کنند. مهم‌ترین بخش مقررات، حقوق ورودی خودروها است که بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور تعیین می‌شود. خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی مشمول تعرفه ۲۰ درصدی، خودروهای ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، خودروهای ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۳۰ درصد، خودروهای ۳۵۰۱ تا ۴۰۰۰ سی‌سی ۱۴۵ درصد و خودروهای بالای ۳۰۰۰ سی‌سی مشمول تعرفه ۱۶۵ درصدی هستند. در مقابل، حقوق ورودی خودروهای تمام‌برقی ۰ درصد و خودروهای هیبریدی ۱۵ درصد تعیین شده است. خودروهای وارداتی جانبازان نیز مطابق ضوابط اختصاصی با حقوق ورودی ۰ درصدی وارد می‌شوند. این حال، تعرفه تنها بخشی از هزینه واردات خودرو است. مالیات بر ارزش افزوده، عوارض هلال احمر، پسماند، اسقاط، استاندارد، شماره‌گذاری، مالیات نقل و انتقال و برخی عوارض دیگر نیز به هزینه‌نهایی اضافه می‌شوند. بنابراین میزان تعرفه به‌تنهایی معیار دقیقی برای تعیین قیمت نهایی خودرو نیست تا سوی دیگر، ارزش گمرکی خودرو لزوماً برابر با

یکشنبه اول شهریور ۱۴۰۵ | ۱۰ ربیع الاول ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۳۳۹۲ | Sun, Aug 23, 2026

تعادل



۵ هزار و ۶۰۰ دستگاه اعلام کرده و گفته است بر اساس تفاهم‌نامه موجود، ترکیه باید روزانه حداقل ۵۰۰ تا هزار کامیون را پذیرش کند. اما این ظرفیت محقق نمی‌شود. قنبر پور معتقد است بخشی از مشکل به فرآیندهای کنترلی بازمی‌گردد. او با اشاره به موضوع قاچاق مدعی شده است که به دلیل نبود تجهیزات یکسری مجهز و کنترل ناگفتی محموله‌ها، ر سمت ایران، ترکیه در هنگام ورود کامیون‌ها کنترل‌های بیشتری انجام می‌دهد. به گفته او، طرف ترکیه‌ای علاوه بر یکسری و تجهیزات کنترل‌ای دستگاه‌های استفاده می‌کنند و همین مساله زمان بازرسی را افزایش داده و در عمل ظرفیت پذیرش کامیون‌ها کاهش می‌دهد. این اظهارات البته یک ادعای مطرح‌شده‌ا از سوی این فعال حوزه حمل‌ونقل است و برای تعیین سهم دقیق هر طرف از ایجاد گلوگاه، نیازمند بررسی داده‌های رسمی عملکرد مرزی و فرآیندهای کنترلی دو کشور است. احسان ملکان‌زاده، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، پیشتر در مصاحبه‌ای هزینه توقف هر کامیون را حدود ۱۰۰ دلار در روز برآورد کرده است. با این محاسبه، اگر هزاران کامیون برای روزهای طولانی پشت مرز متوقف بمانند، رقم خسارت تنها مربوط به یک راننده یا یک شرکت نیست؛ هزینه‌ای است که در نهایت در کل زنجیره تجارت پخش می‌شود.

یک مساله، چند گره

آنچه از کنار هم گذاشتن روایت رانندگان و اظهارات مسؤولان به دست می‌آید، نشان می‌دهد بحران بازرگان را نمی‌توان تنها با یک عامل توضیح داد. از یک سو، ظرفیت پذیرش کامیون در سمت ترکیه حدود ۳۰۰ دستگاه در روز اعلام شده؛ از سوی دیگر، روزانه حدود ۶۰۰ کامیون از ترکیه وارد ایران می‌شوند. در کنار این ناترازی، فرآیندهای بازرسی و کنترل، تجهیزات گمرکی، نحوه نوبت‌دهی و کد رهگیری و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف نیز می‌توانند بر زمان عبور اثر بگذارند.

در همین شرایط است که راننده از ۲۰ روز انتظار می‌گوید، فعال حمل‌ونقل از هزاران کامیون متوقف خبر می‌دهد، گمرک در ضرورت افزایش ظرفیت سخن می‌گوید و منطقه آزاد ماکو بر ایجاد مسیرهای مکمل تأکید می‌کند. مساله اما در نهایت به یک سوال ساده برمی‌گردد، وقتی ظرفیت تجارت و تردد کالا در بازرگان به گفته او، افزایش ظرفیت در سمت ایران باید متناسب با ظرفیت پذیرش در سمت ترکیه انجام شود و طرف مقابل نیز باید پذیرش خود را با افزایش دهد تا امکان عبور روان کامیون‌ها فراهم شود. عسگری با اشاره به پیگیری‌های انجام‌شده برای رفع ترافیک مرز بازرگان اظهار کرد: در سفر اخیر، موضوع افزایش ظرفیت و ایجاد مسیرهای جدید مورد پیگیری قرار گرفت و آقای اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در این زمینه وعده‌هایی داده است. امیدواریم لاین جدیدی که قرار است در سمت ترکیه ایجاد شود، تا این هفته به بهره‌برداری برسد. او ادامه داد: گمرک ایران در حال حاضر از تمام ظرفیت‌های موجود برای خروج کامیون‌ها استفاده نمی‌کند و از نظر تأمین نیروی انسانی و ارایه خدمات مفید نداریم. حتی آمادگی داریم فعالیت گمرک را تا ساعت ۲۴ افزایش دهیم؛ اما در صورت نیاز، به‌صورت شبانه‌روزی فعالیت کنیم.

ترکیه فعال شود، می‌توان ظرفیت عبور کامیون‌ها را افزایش داد و از حجم صف موجود در مرز بازرگان کاست،

یکشنبه اول شهریور ۱۴۰۵ | ۱۰ ربیع الاول ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۳۳۹۲ | Sun, Aug 23, 2026

چه تعداد خودرو کار کرده وارد ایران می‌شود؟

مجاز واردات ۲۵ هزار خودروی کار کرده از سوی وزارت صمت برای سال جاری صادر شد. این خودروها باید بین سه تا پنج سال عمر داشته باشند و واردکننده مسئولیت اصالت آنها بر عهده دارد عزت‌الله زارع، سخنگوی وزارت صمت، با تشریح جزئیات اخیر تصمیمات این وزارت‌خانه در خصوص واردات خودروهای کارکرده (بین سه تا پنج سال)، اظهار داشت: «بین امه واردات خودروی کارکرده سال گذشته ابلاغ و از همان زمان پیگیری برای اجرا آن انجام شد. به گزارش ایرنا، وی ادامه داد: خودروهای کارکرده علاوه بر اینکه باید تکلیف ارز آن و تطبیق مشخصات فنی روشن شود، باید اصالت آن نیز مشخص باشد زیرا دنبال داشته باشد؛ به همین دلیل سال گذشته واردات امکان دارد سرتقی باشد و تبعاتی برای خریداران به دنبال داشته باشد؛ به همین دلیل سال گذشته واردات هزار دستگاه خودروی کارکرده ثبت سفارش شده بود که باید نیروی انتظامی بحث اصالت را تأیید می‌کرد اما فرج‌الین موضوع اطرع کرد که بر سرتقی بودن یا نبودن این خودروها، ر مبدأ کار گذشته واردات وی یادآور شد: تأمین منابع ارزی واردات این گروه از خودروها نیز یکی از موضوعاتی بود که مورد بررسی قرار گرفت.

زارعی با اشاره به تشکیل جلسات کارگروه موضوع ماده ۱۲ آیین‌نامه واردات خودرو، تصریح کرد: این کارگروه با حضور نمایندگان وزارت صمت و دستگاه‌های ذی‌ربط تشکیل شد و طبق ارزیابی‌های سالانه و هماهنگی با وضعیت عرضه خودروهای نو، ورود ۲۵ هزار دستگاه خودروی کارکرده ا برای سال جاری مصوب کرد.

سخنگوی وزارت صمت درباره احتمال افزایش این سقف واردات، ام‌ان نوو کارکرده، افزایش باید. در حال حاضر محدودیت اصلی ما تأمین منابع مالی و ارز مورد نیاز است. اگر این مسائل فرضی و ارزی حل و فصل شود، حتماً سقف‌های تعیین‌شده قبل از افزایش خواهد بود. وی به نقد غنای مبرم سو به اصطلاح خودروها و احتمال سرتقی بودن آنها نیز اشاره کرد و گفت: در جلساتی که با نیروی انتظامی داشتیم، مشخص شد که امکان شناسایی سرتقی بودن خودروها در کشور مبدأ از طریق اعلام‌های داخلی میسر نیست. بنابراین، در از آیین‌نامه جدید پیش‌بینی شده که مسوولیت اصلات خودرو و کاملاً بر عهده شخص واردکننده باشد. هر گونه مساله یا مشکل قضایی در این خصوص متوجه واردکننده است و او باید پاسخگوی موارد باشد. زارعی در خصوص نحوه تأمین ارز خودروهای کارکرده نیز اظهار داشت: برای جلوگیری از تحمیل فشار به منابع ارزی کشور، استفاده از «رژ سپرده خود یا دیگران» پیش‌بینی شده است. تأمین ارز در معنای یادشده، فرآیند نیست بلکه متقاضیان باید منشأ ارز خود را به تأیید بانک مرکزی برسانند.

وی خاطرنشان کرد: بانک مرکزی فرآیندی را برای تسهیل و تسنج و تأیید منشأ ارز طراحی کرده است تا اطمینان حاصل شود که این منابع طبق مقررات ارزی کشور تأمین شده است. این رویکرد به متقاضیان که منابع ارزی در اختیار دارند اجازه می‌دهد بدون ایجاد تازگی در بازار رسمی ارز، خودروی مورد نیاز خود را وارد کنند.

سخنگوی وزارت صمت با تأکید بر اینکه واردات خودرو در راستای پاسخ به تقاضای آبناش و کاهش شکاف عرضه و تقاضا انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: راهبردی وزارت صمت بر این است که با تسهیل فرآیندها و استمرار واردات، فضای غیرمنطقی قیمت‌ها را به سمت تعادل هدایت کند. ما امیدواریم با هماهنگی دستگاه‌های متولی، روند ثبت سفارش و ترخیص خودروها با سرعت بیشتری طی شود.

آغاز ثبت سفارش واردات گوشت گرم و منجمد از فردا

بنابر اعلام معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی ثبت سفارش گوشت گرم و منجمد از فردا آغاز می‌شود. به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم، برای آغاز صادرات گوشت مرغ از ایران، وزارت جهاد کشاورزی ثبت سفارش گوشت گرم و منجمد از فردا به قیمت‌های اعلام‌شده آغاز می‌شود. به استناد مصوبه‌ساد تنظیم بازار با موضوع تسهیل سازی فرایند ثبت سفارش واردات کالاهای کشاورزی، متقاضیان واردات انواع گوشت گرم و منجمد (گاو، گوساله و گوسفند) بدون لحاظ سقف و سقف بازرگان از فردا اول شه‌ریور ۱۴۰۵ امکان پذیر است. بنا بر اعلام معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، متقاضیان واردات کالاهای دام‌آقای محمد علی سوادکوهی ما فدهو و جکی فرزند عباسعلی می‌شود و به شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی به مساحت ۵۶۹۱۰۸ متر مربع خریداری می‌شود. راسال نیاز بازار گوساله به‌طور میانگین ۱۰۰ هزار تن گوشت وارد می‌شود.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه شهر ستان ساری منطقه یک

نظر به دستور ماده ۴۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیاتی که در هیات قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی منطقه یک ساری مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و با معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد اسلاک متقاضیان واقع در قریه با هفر و جک پلاک ۱۴۳۸ اصلی بخش قریه پلاک ۷۲۷ فرعی به نام آقای محمد علی سوادکوهی ما فدهو و جکی فرزند عباسعلی می‌شود که به شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی به مساحت ۵۶۹۱۰۸ متر مربع خریداری می‌شود. راسال نیاز بازار گوساله به‌طور میانگین ۱۰۰ هزار تن گوشت وارد می‌شود.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه شهر ستان ساری منطقه یک

نظر به دستور ماده ۴۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیاتی که در هیات قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی منطقه یک ساری مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و با معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد اسلاک متقاضیان واقع در قریه با هفر و جک پلاک ۱۴۳۸ اصلی بخش قریه پلاک ۷۲۷ فرعی به نام آقای محمد علی سوادکوهی ما فدهو و جکی فرزند عباسعلی می‌شود که به شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی به مساحت ۵۶۹۱۰۸ متر مربع خریداری می‌شود. راسال نیاز بازار گوساله به‌طور میانگین ۱۰۰ هزار تن گوشت وارد می‌شود.

مشکل ایران است یا ترکیه؟

سامانه پیامکی روزنامه تعادل

۳۳۲۰۵۳۰۰