پیروزی در جنگ با سلاح انرژی

عملاً به جای همراهی ملی، کارشکنی می کنند! وقتی به آنها می گوییم هوای ساختمان به شکل افراطی گرم است و کمی درجه شوفاژ را کم کنید، با لحنی تمسخرآمیز پاسخ می دهند که «طبع شما گرم است!» اما عمق فاجعه در بخش دولتی و عمومی است. هفته گذشته در نمازخانه یکی از بیمارستان های بزرگ و نامدار یعنی بیمارستان خاتم الانبیاء حضور داشتم. حوالی ساعت دو بعدازظهر بود؛ آفتاب مستقیم می تابید اما پرده های نمازخانه را کامل کشیده بودند و بیش از ۲۰۰ عدد لامپ پرمصرف روشن بود! هرچه در نمازخانه جست وجو کردم کلیدی برای خاموش کردن لامپ ها پیدا نکردم. وقتی از متصدیان سوال کردم، با خونسردی گفتند سیستم روشنایی از مرکز کنترل می شود و شما دسترسی ندارید! در ادامه متوجه شدم دمای محیط به شدت بالاست؛ سیستم تنظیم دمایی را دیدم که روی آن نوشته شده بود: «دستگاه روی ۲۴ درجه تنظیم شده است، لطفاً دست نزنید!» این رفتار یعنی دهن کجی آشکار به تمام انضباط ها و ضوابط حاکمیتی کشور! آن هم در بیمارستانی که انتظار می رود کانون ارزش های دینی و ملی باشد، نه محل لگدمال کردن منابع عمومی و بیت المال. این مصیبت متأسفانه تنها به یک بیمارستان محدود نمی شود؛ در بسیاری از شرکت های دولتی، شبه دولتی و نهادهای عمومی حاکم است.

■ **در این شرایط، راهکار دولت برای مهار مصرف در ادارات و نهادها چه باید باشد؟ رویکرد کنونی یعنی قطع برق یا گاز دفاتر متخلف را اثربخش می دانید؟**

خیر، این شیوه برخورد کاملاً غلط و ناکارآمد است. وقتی دولت اعلام می کند برق یا گاز فلان اداره متخلف را به دلیل مصرف بالا قطع می کنیم، چه اتفاقی می افتد؟ کارمندان و مدیران آن اداره از خدا می خواهند که خدمات قطع شود تا اداره تعطیل شود و به خانه بروند! در این بین تنها کار مردم و مراجعان معطل می ماند و هزینه اش به جامعه تحمیل می شود. چرا باید سیستم خدمت رسانی تعطیل شود تا تنبیه اداری صورت گیرد؟ راهکار درست این است که با مدیر مربوطه برخورد شخصی، قاطع و قانونی شود. بازرسان باید وارد نهادها شوند و اگر دیدند ساختمانی در دمای غیرمجاز اداره می شود یا روشنایی بی رویه دارد، شخص مدیرکل یا رییس سازمان باید توبیخ شود، از پاداش محروم گردد و در صورت تکرار عزل شود. مدیران باید پاسخگوی ریال به ریال و متر مکعب به متر مکعب انرژی مصرفی دستگاه خود باشند. اگر دولت آقای پزشکیان همانطور که قول داده است پای اجرای قوانین بایستد و تعارفات معمول مدیریتی را کنار بگذارد، متوجه خواهیم شد که بخش عظیمی از هدررفت انرژی در همین ساختمان های دولتی متوقف می شود.

■ **فراتر از مساله رفتار مصرفی، زیرساخت ها و تجهیزات گرمایشی خانگی چقدر در این شدت بالای مصرف مقصر هستند؟**

ابعاد فنی بحران بسیار تکان دهنده است. از ابتدای تاریخ گازرسانی در ایران، ریل گذاری اشتباهی صورت گرفت؛ این سوخت در مقاطعی تقریباً به صورت مجانی یا با بهایی ناچیز توزیع شد که پیامد آن بی توجهی به مهندسی بهینه مصرف بود. امروز بخش قابل توجهی از تأسیسات لوله کشی و عایق بندی منازل غیرحرفه ای و فاقد استانداردهای روز مباحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان است. علاوه بر این، فاجعه اصلی در بخش گرمایش سنتی است؛ برآوردها نشان می دهد نزدیک به ۲۵ میلیون دستگاه بخاری گازی غیراستاندارد با راندمان حرارتی بسیار نازل در روستاها، شهرهای کوچک و حومه کلان شهرها در حال مصرف گاز هستند. راندمان این بخاری ها گاهی زیر ۵۰ درصد است؛ یعنی نیمی از گاز ورودی بدون تولید گرمایش مفید هدر رفته و از دودکش خارج می شود. تعویض این ۲۵ میلیون بخاری با دستگاه های استاندارد و مدرن، به تنهایی می تواند معادل تولید چندین فاز پارس جنوبی برای کشور صرفه جویی در پی داشته باشد.

■ **آیا شبکه سراسری گازرسانی ما از نظر توسعه فیزیکی نیز دچار خطای محاسباتی بوده است؟**

شبکه انتقال و توزیع گاز در سراسر جغرافیای ایران به شدت گسترده شده است. این سیستم عظیم نیاز به هزینه های نگهداری و سرمایه گذاری جدید دارد. دولت دیر یا زود ناگزیر است منابع مالی سنگینی را برای اورهال و نگهداشت این خطوط لوله اختصاص دهد؛ چراکه فرسودگی خطوط موجب تلفات نامرئی و افت فشار می شود. نکته مهم تر این است که حتی اگر فرض کنیم زمستان امسال را با تمهیدات اضطراری پشت سر بگذاریم، معلوم نیست دو سال دیگر بتوانیم با همین سیستم بحران را مهار کنیم. فراموش نکنید که در برنامه های توسعه ای کشور، ساخت چندین میلیون واحد مسکونی جدید پیش بینی شده است. این واحدهای نوساز، همگی نیازمند سهمیه جدیدی از گاز هستند. سوال اساسی این است که این گاز اضافه از کدام منبع و با کدام خط انتقال تأمین خواهد شد؟ ما بدون بازنگری در شیوه تأمین، وارد بن بست خواهیم شد.

■ **اگر تحریم ها لغو شود، آیا می توانیم بلافاصله به بازیگر عمده صادرات گاز تبدیل شویم، یا در حوزه فناوری صادرات نیز غفلت کرده ایم؟**

حتی در صورت فرض خوش بینانه لغو تمامی تحریم ها، ما امروز به دلیل خطاهای گذشته در بن بست ژئوپلیتیک صادرات گاز قرار داریم. تنها راه کنونی ما برای رسیدن به بازار اروپا، استفاده از خطوط لوله خاکستری و پرریسک از مسیر عراق و سوریه یا اتکا به خط لوله ترکیه است که هر کدام معادلات و باج خواهی های منطقه ای خاص خود را دارد. باید تحریم و محاصره پایان داده شود و زمینه برای تبدیل شدن ایران به هاب انرژی منطقه فراهم شود.

مشکل اصلی و ریشه ای ما، ضعف شدید و غفلت تاریخی از سرمایه گذاری در فناوری گاز طبیعی مایع (LNG) است. اگر در دهه های گذشته روی پایانه های ال ان جی تمرکز کرده بودیم، امروز به جای اسارت در خطوط لوله ثابت، می توانستیم محموله های گاز مایع را با کشتی به دورترین نقاط جهان از جمله آسیا و اروپا صادر کنیم. کشوری مانند امریکا نزدیک به یک قرن پیش سرمایه گذاری در ال ان جی را آغاز کرد و در شرایط فعلی حدود ۸۰ درصد صادرات گاز خود را از این طریق محقق کرده و بازارهای جهانی را به انحصار خود درآورده است. امروز اروپا حتی چشم به توسعه گاز عراق دوخته تا در آینده سوخت آن کشور را از طریق ترکیه جذب کند. در حالی که رقبای منطقه ای ما در حال قبضه بازار اروپا هستند، ما فرصت های صادرات شناور را از دست داده ایم و نیازمند تدوین استراتژی های بنیادین جدید در صنعت گاز هستیم.

جاده‌ها همچنان در انتظار نوسازی

واردات ۳ هزار اتوبوس روی کاغذ



در حالی که ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور با کمبود بیش از ۶ هزار دستگاه اتوبوس مواجه است و مسوولان از صدور مجوز واردات ۳ هزار دستگاه اتوبوس در سال ۱۴۰۵ خبر می‌دهند، آمارها از فاصله معنادار میان برنامه‌های اعلام‌شده و عملکرد واقعی حکایت دارد؛ به‌طوری که از ابتدای امسال تا پایان آبان‌ماه تنها ۱۴۹ دستگاه اتوبوس به ناوگان اضافه شده است. این در شرایطی است که پیش‌تر رییس سازمان راهداری از ورود ماهانه حدود ۱۷ دستگاه اتوبوس و ضرورت افزایش این رقم به ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه خبر داده بود؛ آماری که نشان می‌دهد گره اصلی نوسازی ناوگان نه در صدور مجوز، بلکه در تأمین ارز، تأمین مالی و تبدیل برنامه‌ها به ناوگان عملیاتی است.

کمبود اتوبوس در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور دیگر مساله‌ای مقطعی یا تازه نیست؛ چالشی مزمن که با افزایش عمر ناوگان، رشد تقاضای سفر و محدودیت منابع مالی، ابعاد جدی‌تری پیدا کرده است. در سال‌های اخیر، مسوولان وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری بارها از ضرورت افزایش تعداد اتوبوس‌ها و نوسازی ناوگان سخن گفته‌اند، اما بررسی آمارهای اعلام‌شده نشان می‌دهد سرعت ورود اتوبوس‌های جدید همچنان با نیاز واقعی کشور فاصله زیادی دارد. در یک سو، مجوز واردات هزاران دستگاه اتوبوس صادر می‌شود و در سوی دیگر، روند ورود و بهره‌برداری از این خودروها به کندی پیش می‌رود؛ موضوعی که بار دیگر نقش تخصیص ارز و موانع اجرایی را در عقب‌ماندگی نوسازی ناوگان برجسته می‌کند.

شکاف ۶ هزار دستگاهی فاصله وعده‌ها با واقعیت ناوگان

کمبود بیش از ۶ هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان جاده‌ای موضوعی است که رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بار دیگر بر آن تأکید کرده است. این رقم پیش‌تر نیز از سوی وزیر راه و شهرسازی مطرح شده بود. فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، سال گذشته با اشاره به اینکه حدود ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در ناوگان جاده‌ای کشور خدمات‌رسانی می‌کنند، از کمبود همین میزان اتوبوس خبر داده و تأکید کرده بود که فاصله زیادی میان وضعیت موجود و نیاز کشور در حوزه ناوگان جاده‌ای وجود دارد. به گزارش ایسنا، او همچنین با اشاره به عمر بالای ناوگان جاده‌ای گفت: ناوگان جاده‌ای عمر بالایی دارد و علاوه بر افزایش ظرفیت، نیاز به نوسازی ناوگان نیز محسوس است. وزیر راه و شهرسازی در ادامه با تأکید بر استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی برای افزایش تعداد اتوبوس‌ها عنوان کرد: در خصوص افزایش تعداد اتوبوس از ظرفیت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی در این بخش استفاده می‌کنیم و حداکثر پیش‌خرید را انجام می‌دهیم. این اظهارات نشان می‌دهد مساله ناوگان صرفاً کمبود تعداد اتوبوس نیست، بلکه فرسودگی خودروهای فعال نیز به همان اندازه اهمیت دارد. در واقع، حتی اگر تعداد اتوبوس‌ها افزایش پیدا کند، بدون خروج خودروهای فرسوده و جایگزینی آنها با ناوگان جدید، مشکل ایمنی و کیفیت خدمات همچنان پابرجا خواهد ماند.

گام حقوقی برداشته شد گام اجرایی همچنان باقی است

در تازه‌ترین اظهارات، مهدی قلی‌زاد، معاون دفتر حمل‌ونقل مسافر و مدیر نوسازی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، از صدور مجوز واردات ۳ هزار دستگاه اتوبوس در سال ۱۴۰۵ خبر داده است؛ مجوزی که می‌تواند بخشی از کمبود موجود را جبران کند، اما اجرای آن همچنان به طی مراحل اداری و تأمین ارز وابسته است. به گفته او، مصوبه واردات اتوبوس برای سال ۱۴۰۵ که از سوی دولت ابلاغ شده بود، با دو ایراد از سوی مرکز تطبیق مقررات مواجه شد و برای رفع این ایرادات به معاونت حقوقی ریاست جمهوری ارجاع شد. قلی‌زاد در این باره اظهار کرد: پس از برطرف شدن ایرادات، مصوبه مجدداً در مهرماه سال جاری ابلاغ شد. بر اساس این مصوبه و با توجه به میزان ارز اختصاص یافته به این بخش در کمیته ارزی، فهرست متقاضیان واردات اتوبوس را با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت تهیه و به این وزارتخانه ارسال کردیم. او افزود: وزارت صمت نیز در حال حاضر مشغول بازگشایی سامانه جامع تجارت برای افرادی است که اسامی آنها معرفی شده تا بتوانند ثبت سفارش واردات اتوبوس را انجام دهند و سایر مراحل اجرایی نیز به تدریج دنبال شود. معاون سازمان راهداری همچنین با اشاره به ظرفیت مجوز واردات امسال گفت: مجوزی که امسال از طریق دولت صادر شده، واردات ۳ هزار دستگاه اتوبوس در سال ۱۴۰۵ را شامل می‌شود. همچنین اجازه داده شده است باقی‌مانده ظرفیت سال گذشته نیز در سال جاری پیگیری شود. با این حال، قلی‌زاد تحقق کامل این ظرفیت را قطعی ندانست و تصریح کرد: با توجه به شرایط فعلی کشور، ممکن است تحقق کامل این تعداد عملاً امکان‌پذیر نباشد، اما تمام تلاش ما این است که مشکلات موجود را برطرف کنیم و بتوانیم با بیشترین تعداد اتوبوس وارداتی در خدمت شبکه حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور باشیم. این اظهارات در حالی مطرح می‌شود که صدور مجوز واردات به‌تنهایی به معنای ورود اتوبوس به ناوگان نیست. ثبت سفارش، تخصیص ارز، تأمین منابع مالی، ورود خودرو به کشور، شماره‌گذاری و آغاز بهره‌برداری، حلقه‌های متوالی این فرآیند هستند که اختلال در هر کدام می‌تواند اجرای برنامه را با تأخیر مواجه کند.

تنها ۱۴۹ اتوبوس در هشت ماه

آمار ارایه‌شده از سوی معاون سازمان راهداری نشان می‌دهد از ابتدای سال جاری تا پایان آبان‌ماه، در مجموع ۱۴۹ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور اضافه شده است. از این تعداد، ۴۴ دستگاه اتوبوس وارداتی بوده‌اند که سال گذشته وارد کشور شده بودند، اما مراحل ورود به شبکه حمل‌ونقل، انجام امور مربوط به بهره‌برداری و شماره‌گذاری آنها امسال تکمیل شده است. همچنین ۱۰۵ دستگاه اتوبوس تولید داخل نیز تا پایان آبان‌ماه به ناوگان اضافه شده‌اند. این آمار به معنای آن است که در هشت ماه نخست سال، به‌طور میانگین کمتر از ۱۹ دستگاه اتوبوس در هر ماه به ناوگان اضافه شده است؛ رقمی که در مقایسه با کمبود بیش از ۶ هزار دستگاهی، بسیار ناچیز به نظر می‌رسد. از سوی دیگر، سهم اتوبوس‌های وارداتی از مجموع ناوگان جدید نیز تنها ۴۴ دستگاه بوده و بخش عمده افزایش ناوگان از محل تولید داخل تأمین شده است؛ هرچند این میزان تولید نیز نتوانسته پاسخگوی نیاز موجود باشد.

ارز؛ گره اصلی واردات اتوبوس

پیش از این نیز رضا اکبری، رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در تشریح آخرین وضعیت نوسازی ناوگان مسافری به ایسنا گفته بود: نوسازی ناوگان مسافری اولویت اول سازمان راهداری است ولی ارز آن دست سازمان راهداری نیست و وزارت صمت باید تخصیص دهد. او با اشاره به اینکه مجوز واردات اتوبوس صادر شده و متقاضی نیز برای واردات وجود دارد، تأکید کرده بود: به عبارتی مجوز واردات اتوبوس داریم و متقاضی نیز برای آن وجود دارد ولی ارز باید تخصیص داده شود و پس از آن سازمان راهداری می‌تواند به آن وام دهد. به گفته اکبری، تعدادی از اتوبوس‌های وارداتی که ثبت سفارش آنها از قبل انجام شده، ارز خود را دریافت کرده‌اند و ۱۷ دستگاه اتوبوس وارداتی نیز در انتظار دریافت وام برای شماره‌گذاری و ورود به چرخه بهره‌برداری هستند. رییس سازمان راهداری همچنین درباره وضعیت تولید داخل گفته بود: با تولیدکنندگان داخلی نیز قرارداد بستیم و آنها نیز در حال تولید هستند، ولی با توجه به تخصیص ارز و تورم، آنها نیز نتوانستند قیمت‌های خود را ثابت نگه دارند. این اظهارات نشان می‌دهد مشکلات مالی تنها به واردات محدود نیست و تولیدکنندگان داخلی نیز از نوسانات اقتصادی، افزایش هزینه‌های تولید و دشواری تأمین منابع تأثیر می‌پذیرند.

نوسازی چقدر زمان می‌برد؟

مقایسه آمارهای اعلام‌شده، تصویر روشنی از فاصله میان وضعیت فعلی و هدف‌گذاری مسوولان ارایه می‌دهد. اگرچه مجوز واردات ۳ هزار دستگاه اتوبوس در سال ۱۴۰۵ صادر شده، اما آمار ورود و بهره‌برداری از ناوگان جدید همچنان از عملکردی بسیار محدود حکایت دارد. در شرایطی که رییس سازمان راهداری ورود ماهانه ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس را ضروری می‌داند، اضافه شدن تنها ۱۴۹ دستگاه طی هشت ماه، نشان می‌دهد مساله اصلی کمبود برنامه و مجوز نیست؛ بلکه ضعف در اجرای برنامه‌ها و هماهنگی میان دستگاه‌های مسوول، به‌ویژه در حوزه تخصیص ارز و تأمین مالی است. البته باید توجه داشت که آمار ۱۴۹ دستگاه مربوط به اتوبوس‌های افزوده‌شده به ناوگان تا پایان آبان است و الزاماً با آمار خودروهای وارد‌شده به کشور در یک بازه زمانی یکسان نیست؛ چراکه بخشی از اتوبوس‌های وارداتی سال گذشته، امسال مراحل شماره‌گذاری و بهره‌برداری را تکمیل کرده‌اند. با وجود این تفاوت آماری، نتیجه روشن است: سرعت فعلی نوسازی با ابعاد کمبود موجود تناسب ندارد. حتی صدور مجوز واردات ۳ هزار دستگاه نیز تا زمانی که به تخصیص ارز، ثبت سفارش، ورود و شماره‌گذاری منجر نشود، تأثیر ملموسی بر وضعیت ناوگان نخواهد داشت. اهمیت تسریع در نوسازی ناوگان زمانی بیشتر می‌شود که فرسودگی اتوبوس‌های فعال را در کنار کمبود تعداد آنها قرار دهیم. تداوم حوادث جاده‌ای و تلفات ناشی از آن بارها ضرورت ارتقای ایمنی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را یادآوری کرده است. بنابراین نوسازی اتوبوس‌ها نباید صرفاً به عنوان برنامه‌ای برای افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافر دیده شود، بلکه مستقیماً با حفظ جان مسافران و ارتقای کیفیت سفر ارتباط دارد. در چنین شرایطی، انتظار می‌رود وزارت صمت و سایر دستگاه‌های مسوول، تعیین تکلیف تخصیص ارز را در اولویت قرار دهند و سازمان راهداری نیز با تسریع در پرداخت تسهیلات و تکمیل فرآیند شماره‌گذاری، زمینه ورود هرچه سریع‌تر اتوبوس‌های آماده را به شبکه فراهم کند.

ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر بوشهر به ۱۵ میلیون تن افزایش می‌یابد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر بوشهر به ۱۵ میلیون تن خبر داد و تأمین اراضی پیرامونی و توسعه زیرساخت‌های بندری را از مهم‌ترین پیش‌نیازهای تحقق این هدف عنوان کرد. به گزارش مهر، محمد شکیبی‌نسب، با تأکید بر ضرورت توسعه بلندمدت بندر بوشهر اظهار کرد: برای افزایش ظرفیت عملیاتی این بندر باید توسعه زیرساخت‌ها متناسب با ظرفیت‌های اقتصادی، تجاری و دریایی استان دنبال شود. او افزود: توسعه بندر بوشهر نباید صرفاً به محدوده فعلی آن محدود شود، بلکه لازم است با شناسایی، تأمین و الحاق اراضی مستعد پیرامونی، امکان گسترش فعالیت‌های بندری و ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در بلندمدت فراهم شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به جایگاه تاریخی و دریایی استان بوشهر تصریح کرد: توسعه این بندر باید با نگاه آینده‌نگر و با هدف ایجاد زیرساخت‌های پایدار برای نسل‌های آینده انجام شود تا ظرفیت‌های اقتصادی و دریایی استان به شکل مطلوب‌تری مورد استفاده قرار گیرد. شکیبی‌نسب همچنین بر ضرورت جانمایی مناسب دهکده لجستیک بوشهر در خارج از محدوده مجتمع بندری نگین تأکید کرد و گفت: با توجه به برخورداری این مجتمع از زون صنعتی و ظرفیت‌های توسعه فعالیت‌های تولیدی، صنعتی و بسته‌بندی، محل استقرار دهکده لجستیک باید به گونه‌ای انتخاب شود که مانعی برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های صنعتی و اقتصادی بندر ایجاد نکند. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به هدف‌گذاری انجام‌شده برای افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر بوشهر به ۱۵ میلیون تن خاطرنشان کرد: تحقق این برنامه نیازمند تأمین اراضی مورد نیاز، توسعه امکانات و ایجاد زیرساخت‌های متناسب با ظرفیت عملیاتی آینده بندر است.

آگهی فقدان سند مالکیت

سند شش دانگ یک قطعه مغازه وضعیت خاص طلق به پلاک ثبتی ۱۴۵۱۶ فرعی از ۱۱۶ اصلی مفروز و مجزا شده از ۹۶۹۴ فرعی از اصلی مذکور قطعه ۴ در طبقه هم کف و واقع در بخش ۱۱ ناحیه ۰۱ حوزه ثبت ملک سعادت آباد تهران استان تهران به مساحت ۱۹/۴ به نام محبوبه شریعتی فرزند محمدحسین شماره ملی ۰۰۳۳۳۱۹۳۴۰ با جز سهم ۶ از کل سهم ۶ به عنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۳۰۶۸۳ تاریخ ۱۳۷۹/۷/۱۶ که در موضوع سند مالکیت اصلی به شماره چاپی ۱۲۱۲۵۱ که در صفحه ۲۶۳ دفتر املاک جلد ۶۵ ذیل شماره ۸۳۱۰ ثبت گردیده است نامبرده برابر گواهی حصروراثت ۱۴۰۴/۰۳/۱۷ ـ ۶۷۹۳۹۳ شعبه ۳۳ دادگاه صلح شماره ۲ دادگاه های تهران فوت نموده و وراث حین الفوت وی بهروز شیخ الاسلامی و سعید شریعتی می باشند اینک آقای رضا صباغ خوشکار به موجب وکالت نامه ۳۴۳۰۸ـ ۱۴۰۵/۸/۱۶ دفتر ۹۰۸ تهران از طرف وراث مذکور با ارائه دو برگ استشهادیه شهود به شماره ۱۴۴۴۶ ـ ۱۴۰۵/۸/۱۳ رمز تصدیق ۱۹۵۱۹۶ دفتر ۹۰۸ تهران اعلام نموده سند مالکیت شش دانگ به علت جا به جایی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی مورخه ۷۲/۹/۲ ماده ۱۲۰ آیین نام قانون ثبت در یک نوبت آگهی می شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم غیر از اسناد فوق و یا وجود سند مالکیت مذکور نزد خود می باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف ده روز به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نمایید تا مورد رسیدگی قرار گیرد والا پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهد شد. الف ۱۶۰۶۱

شناسه آگهی: ۲۳۳۵۲۸۶

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک سعادت آباد تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم اعظم امیرخانی مالکه با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی مصدق شده طی شماره ۶۹۶۲۳۰ مورخ ۱۴۰۵/۸/۱۷ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۰۷ تهران و برگ تقاضا به تاریخ وارده ۱۴۰۵/۸/۱۸ مدعی فقدان سند مالکیت آپارتمان وضعیت خاص به پلاک ثبتی ۳۹۵ فرعی از ۶۷۴۶ اصلی مفروز و مجزا شده از فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۰۲ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک نارمک تهران به مساحت ۶۹/۸۲ ۰ مترمربع به انضمام شش دانگ پارکینگ قطعه دوم تفکیکی به مساحت ۱۱ مترمربع و انباری قطعه دوم تفکیکی به مساحت ۲ مترمربع ذیل ثبت ۳۵۵۵۱۶ صفحه ۲۰۵ دفتر ۲۳۰۵ به نام خانم اعظم امیرخانی مالک شش دانگ عرصه و اعیان ثبت و سند مالکیت به شماره چاپی ۰۲۷۳۰۳۶ الف ۸۷ صادر و تسلیم گردیده است حقوق ارتفاقی ملک: ندارد محدودیت ها: ندارد به علت جا به جایی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی پلاک موصوف را نموده است لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار همین روزنامه آگهی می شود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ده روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است اصل سند مالکیت پس از رویت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی شود در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید.

م الف ۱۶۰۶۴

شناسه آگهی: ۲۳۳۵۲۹۸

سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نارمک تهران

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

برابر پرونده شماره ۵۱۳۷۴۸۴۱۴۹۰۶۴۴۰۰۶۸۱۸۰۸۰۹۸ و رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۷۰۰۵۰۱۶۵۷۷ مورخه ۱۴۰۳/۱۰/۱۷ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی خانم مهرروز حسین چی به شناسنامه شماره ۴۴۸ کد ملی ۰۶۸۱۸۰۸۰۹۸ صادره ایران فرزند منوچهر در ششدانگ یک قطعه زمین زراعی با کاربری زراعی - باغی به مساحت ۹۴۹/۳۵ در قسمتی از ششدانگ پلاک شماره ۱۸۶ فرعی از ۲۱۹ - اصلی واقع در اراضی موسوم به استاد تیمور تاش بخش ۲ حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد از محل مالکیت ثبتی محمدرضا محزون محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

شناسه آگهی: ۲۳۳۵۴۶۹

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۸

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۳

علیرضا حاج محمدی - رییس ثبت اسناد و املاک

سامانه پیامکی روزنامه تعادل

۳۰۰۰۵۳۲۰

تکمیل خط آهن خاش - چابهار تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور از برنامه‌ریزی برای تکمیل خط آهن ۴۸۰ کیلومتری خاش - چابهار تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵ خبر داد و اعلام کرد که پیشرفت فیزیکی این پروژه راهبردی به حدود ۹۶ درصد رسیده است. به گزارش تسنیم، هوشنگ بازوند با اشاره به آخرین وضعیت اجرای راه‌آهن خاش - چابهار اظهار کرد: این پروژه در مراحل پایانی ساخت قرار دارد و بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، عملیات اجرایی آن تا پایان دی‌ماه امسال به اتمام خواهد رسید. او با بیان اینکه طول این مسیر ریلی حدود ۴۸۰ کیلومتر است، افزود: پیشرفت فیزیکی پروژه در حال حاضر به حدود ۹۶ درصد رسیده و بخش عمده عملیات اجرایی آن انجام شده است. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور با اشاره به نظارت مستمر بر روند اجرای این طرح گفت: پروژه راه‌آهن خاش - چابهار به‌صورت هفتگی در قالب رصد ملی پروژه‌های عمرانی بررسی می‌شود. این نظارت به‌صورت یک هفته با حضور وزیر راه و شهرسازی و هفته بعد با حضور مدیران شرکت ساخت و پیمانکار پروژه انجام می‌گیرد. بازوند ادامه داد: برای اجرای این طرح برنامه زمان‌بندی هفتگی مشخصی تدوین شده است و اقدامات مورد نیاز در هر هفته به‌طور دقیق تعیین و پیگیری می‌شود تا پروژه مطابق برنامه به مرحله تکمیل برسد. او با تأکید بر عزم دولت برای بهره‌برداری از این طرح افزود: در دولت چهاردهم تلاش قابل توجهی برای تکمیل راه‌آهن خاش - چابهار صورت گرفته و رییس جمهور نیز روند پیشرفت آن را به‌صورت مستمر دنبال می‌کند.

توقف ۸ هزار و ۹۰۰ کامیون ایرانی در مرز بازرگان

رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران از توقف حدود ۸ هزار و ۹۰۰ دستگاه کامیون ایرانی در مرز بازرگان خبر داد و نبود متولی واحد برای مدیریت مرزهای کشور و محدودیت پذیرش کامیون‌ها از سوی کشورهای همسایه، به‌ویژه ترکیه را از مهم‌ترین عوامل بروز این مشکل دانست. به گزارش تسنیم، رضا رستمی، با اشاره به تداوم مشکلات ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در مرزهای کشور اظهار کرد: مشکل توقف و معطلی کامیون‌های ایرانی همچنان ادامه دارد و این وضعیت در مرز بازرگان به یکی از چالش‌های جدی بخش حمل‌ونقل تبدیل شده است. او با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۸ هزار و ۹۰۰ دستگاه کامیون ایرانی در مرز بازرگان متوقف هستند، افزود: یکی از دلایل اصلی ایستایی کامیون‌ها، پایین بودن میزان پذیرش ناوگان حمل‌ونقل ایران از سوی کشورهای دیگر، از جمله ترکیه است. رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران با تأکید بر ضرورت ساماندهی مدیریت مرزها تصریح کرد: مهم‌ترین مشکل در این زمینه، نبود یک متولی واحد برای مدیریت و هماهنگی امور مرزی کشور است؛ موضوعی که موجب تعدد تصمیم‌گیری‌ها و دشواری در رفع مشکلات فعالان بخش حمل‌ونقل شده است.

ورود سامانه بارشی به کشور از یکشنبه

رییس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا از ورود سامانه بارشی جدید به کشور از بعدازظهر یکشنبه ۸ آذر خبر داد و گفت: این سامانه در روزهای دوشنبه و سه‌شنبه مناطق گسترده‌ای از کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد و از روز سه‌شنبه کاهش محسوس دما در نیمه‌شمالی کشور پیش‌بینی می‌شود. به گزارش مهر، صادق ضیاییان، با تشریح آخرین وضعیت جوی کشور اظهار کرد: تا ظهر روز یکشنبه جوی آرام در بیشتر مناطق کشور حاکم خواهد بود، اما از بعدازظهر این روز با ورود سامانه بارشی از شمال غرب، بارش‌ها در این مناطق آغاز می‌شود. او افزود: روز دوشنبه ۹ آذر، مناطق شمال غرب، غرب، جنوب غرب و بخش‌هایی از مرکز کشور در برخی ساعات شاهد بارندگی، رعدوبرق و وزش باد شدید موقت خواهند بود. همچنین در برخی مناطق احتمال وقوع گردوخاک و در نواحی سردسیر بارش برف وجود دارد. ضیاییان ادامه داد: این سامانه روز سه‌شنبه ۱۰ آذر تقویت می‌شود و علاوه بر مناطق یادشده، سواحل غربی و مرکزی دریای خزر، دامنه‌های جنوبی البرز مرکزی و بخش‌هایی از جنوب کشور را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.