کالای ایرانی

آیا توان ساخت دوچرخه در ایران وجود ندارد؟!

۹۵ درصد بازار دوچرخه کشور در سیطره خارجی‌ها

به گفته عضو سندیکای تولیدکنندگان قطعات دوچرخه، تولید داخل در بهترین حالت ۵ درصد نیاز بازار را جواب می‌دهد و ۹۵ درصد مابقی به دلیل ممنوع بودن واردات دوچرخه از طریق واردات قطعات با تعرفه از چین و سرهم‌بندی در داخل صورت می‌گیرد.

صنعت دوچرخه‌سازی یکی از صنایع قدیمی در دنیاست که حتی قدمتی بیش از قدمت صنعت خودروسازی دارد. تولید دوچرخه در ایران نیز از سال‌های دور آغاز شد و در این زمینه چند کارخانه مطرح شکل گرفت که خیلی زود نام برند آنها بر سر زبان ایرانی‌ها افتاد، اما در سال‌های اخیر این صنعت با فراز و نشیب‌های زیادی همراه بوده تا جایی که برخی کارخانه‌های مطرح دوچرخه‌سازی در سراشیبی مشکلات افتاده و حتی به تعطیلی رسیده‌اند.

کارشناسان این حوزه عوامل متعددی را در افول صنعت دوچرخه‌سازی دخیل می‌دانند که شاید بتوان گفت کمبود سرمایه در گردش به دلیل کوچک بودن بازار و رکود مداوم یکی از اصلی‌ترین علل اُفت صنعت دوچرخه‌سازی در ایران است. از طرف دیگر مشکلات متعدد برای واردکردن مواداولیه از جمله قیمت بالای این مواد در اثر افزایش نرخ ارز نیز در این میان از تأثیر بسزایی برخوردار است.

با وجود اینکه واردات دوچرخه به صورت مونتاژ شده به کشور ممنوع است، اما واردات قطعات آن ممنوع نبوده و دارای تعرفه اندکی است؛ در نتیجه بسیاری از افراد اقدام به واردات قطعات دوچرخه از چین و سرهم‌بندی آن در داخل می‌کنند و شاید بتوان گفت ۹۵ درصد دوچرخه‌های موجود در بازار ایران به این شکل تولید می‌شوند.

با توجه به اینکه ایران یک بازار مصرفی بزرگ است و حتی کشورهای منطقه و همسایه نیز پتانسیل خوبی برای واردات محصولی همچون دوچرخه دارند، ضروری است که مسئولان فکر عاجلی برای نجات این صنعت پرسود کرده و چاره‌ای برای بازگشت صنعت دوچرخه‌سازی ایران به روزهای خوب گذشته و کاهش واردات این محصول از چین کنند. در این خصوص حسن صادق‌زاده، عضو سندیکای تولیدکنندگان قطعات دوچرخه در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان اظهار کرد: بیشتر شرکت‌های تولیدکننده قطعات دوچرخه در ایران، قطعات و لوازم موردنیاز دوچرخه را تولید کرده و آن را به‌عنوان قطعات یدکی به بازار ارائه می‌دهند.

وی با اشاره به ضرورت توجه دولت برای از بین بردن نگرانی در بین تولیدکنندگان داخلی و توسعه سرمایه‌گذاری در واحدهای تولیدی افزود: کیفیت تولیدات ما در زمینه ساخت قطعات دوچرخه بسیار خوب است، اما نتوانسته‌ایم در زمینه ساخت کامل دوچرخه به توفیق زیادی دست یابیم.

صادق‌زاده یکی از دلایل نداشتن توفیق در حوزه دوچرخه‌سازی را تنوع بالای دوچرخه‌های امروزی دانست و گفت: تولید دوچرخه‌های روز دنیا نیاز به دستگاه‌های جدید دارد، به‌عنوان مثال اگر بخواهیم بدنه دوچرخه را تولید کنیم باید چند دستگاه جدید و خط رنگ به کارگاه خود اضافه کنیم و این امر نیاز به سرمایه هنگفتی دارد و در شرایط کنونی تأمین آن برای تولیدکننده داخلی امکانپذیر نیست.

وی تأکید کرد: تنها کارخانه تولید دوچرخه در ایران، کارخانه آساک دوچرخ در شهر قوچان بود، کارخانه‌ای بسیار بزرگ و مجهز که قابلیت تولید ۳۰ تا ۴۰ مدل دوچرخه را داراست.

■ تنها کارخانه تولید دوچرخه ایرانی تعطیل شد

صادق‌زاده افزود: متأسفانه این کارخانه در جریان خصوصی‌سازی به فرد نالایقی سپرده شد که با سوءمدیریت کارخانه را به تعطیلی کشاند. حتی این روزها حرف‌های بسیاری بر سر فروش ماشین‌آلات کارخانه و پرداخت حقوق‌های معوقه کارگران مطرح است.

عضو سندیکای تولیدکنندگان قطعات دوچرخه بیان کرد: کارخانه‌های دیگری که در داخل کشور فعالیت دارند، قطعات خود را از چین وارد کرده و فقط در داخل مونتاژ می‌کنند.

وی افزود: امروز برای تهیه مواداولیه کارخانه مشکلات بسیاری داریم؛ به‌عنوان مثال برای تهیه قطعاتی همچون پیچ و مهره با افزایش نرخ ارز به مشکلات جدی برخورده‌ایم.

صادق‌زاده با اشاره به اینکه ۸۰ درصد تولیدات داخل تحت تأثیر ارز است، گفت: با اشاره به حجم بالای واردات، کارخانه‌هایی همچون کارخانه ما به سختی به حیات خود ادامه می‌دهند و مشکل اصلی این است که تولیدکننده‌های داخلی به برنامه‌های دولت برای ثبات بازار و نرخ ارز اعتماد ندارند.

عضو سندیکای تولیدکنندگان قطعات دوچرخه تصریح کرد: برخی از تولیدکننده‌ها اجزا و قطعات را از چین وارد کرده و بدنه را می‌سازند و مغازه‌داران این بدنه‌ها را خریداری کرده و خودشان آنها را مونتاژ و تبدیل به یک دوچرخه می‌کنند.

■ انحصار بازار در اختیار چینی‌ها

صادق‌زاده افزود: تولید داخل در بهترین حالت ۵ درصد نیاز بازار را جواب می‌دهد و ۹۵ درصد مابقی به دلیل ممنوع بودن واردات دوچرخه از طریق واردات قطعات با تعرفه از چین و سرهم‌بندی در داخل صورت می‌گیرد.

وی گفت: به‌عنوان مثال کارخانه ما برای سال ۹۸ تصمیم گرفت هشت قطعه جدیدی در کشور تولید کند، اما پس از بررسی‌های صورت گرفته به این نتیجه رسید که قیمت قطعات تولید شده در داخل دو برابر مشابه جنس چینی تمام می‌شود. عضو سندیکای تولیدکنندگان قطعات دوچرخه در خصوص دلایل ارزان بودن قطعات دوچرخه‌های چینی بیان کرد: در کشور چین ۱۰۰ میلیون نفر دوچرخه سوار وجود دارد و با توجه به برنامه دولت چین برای افزایش تولید دوچرخه و همچنین وجود بازار بزرگ بین‌المللی برای دوچرخه‌های چینی، تولید این محصول در کشور چین با تیراژ بالا و در نتیجه به صرفه درمی‌آید. وی افزود: به‌عنوان مثال سال گذشته تصمیم گرفتیم چرخ کمکی دوچرخه‌های بچه‌گانه را تولید کنیم، اما از آنجایی که بازار داخلی پتانسیل خرید تیراژ بالا را ندارد و از طرف دیگر بازار خارجی هم برای محصولاتمان نداریم، تولید متوقف شد.

صادق‌زاده اظهار کرد: اگر بخواهیم یک روز به تولید و مصرف دوچرخه به صورت کاملاً ایرانی برسیم، ابتدا باید تکنولوژی خود را ارتقا دهیم و در مرحله بعد قیمت مواداولیه را به ثبات مشخصی برسانیم.

وی با تأکید بر سپردن بازار به دست خود بازاریان یادآور شد: فقدان ثبات قیمت ارز موجب می‌شود که یک دلال نسبت به یک تولیدکننده سود بیشتری کسب کند و همین موضوع دلیلی برای اُفول و تنزل انگیزه‌های تولید در کشور شده است.

گزارش یک

مماشات در امحای کالای قاچاق

مدیرکل تعزیرات حکومتی استان تهران: امحای کالاهای قاچاق به دلیل لابی و زدوبندهای قاچاقچیان به تعویق می‌افتد

محمدعلی مریزاد | تسنیم

مدیر کل تعزیرات حکومتی استان تهران معتقد است که در اجرای قانون صادرات و امحای کالاهای قاچاق با مشکل مواجهیم، این در حالی است که در این سال‌ها دستگاه‌های اجرایی نه تنها بر نقایص قانون اشاره‌ای نداشتند، بلکه همچنان امحای کالاهای قاچاق در لابی‌ها و زدوبندهای قاچاقچیان به تعویق می‌افتد. به علت جزیره‌ای و سنتی عمل کردن دستگاه‌های متولی مبارزه با قاچاق و به‌رغم تلاش‌های صورت گرفته به گفته مسئولان در خوشبینانه‌ترین حالات هم میزان کشفیات قاچاق و پرونده‌های به سرانجام رسیده بسیار اندک است که حتی همین کشفیات اندک نیز حجم عظیمی را فراگرفته و انبارهای سازمان اموال تملیکی لبریز شده است و برای انبار کردن کالاهای قاچاق مکشوفه از هلال احمر و ارتش هم کمک گرفته‌اند.

سال‌هاست که بحث قاچاق تولید ملی، اشتغال و سلامت مردم را تهدید می‌کند که نزدیک به یک دهه گذشته با توجه به بالارفتن سود قاچاق، ریسک و خطر اندک برای قاچاقچیان، صرفه این امر مذموم بیشتر و میزان حجم و ارزش آن افزایش فراوانی یافته است. بخشی از حجیم شدن اموال مکشوفه قاچاق مربوط به اطاله دادرسی پرونده‌ها در تعزیرات و قوه‌قضائیه و بخشی دیگر به بی‌برنامگی و رؤیاپردازی برخی مسئولان بازمی‌گردد که در رؤیای بازصادرات این محصولات هستند.

■ تأکید رهبری بر امحای کالای قاچاق

حجم عظیم کالاهای مکشوفه قاچاق که در مکان‌های مناسب نگهداری نشده و هزینه نگهداری آن هم زیاد است و فروش برخی از این محصولات در داخل کشور و ضربه به تولید داخلی است منجر به موضع‌گیری رهبر انقلاب شد؛ ایشان در سال ۹۵ در بیاناتی فرمودند: در موضوع قاچاق، بنده به مسئولان گفته‌ام که آقاجان! وقتی شما آن باند قاچاقچی را پیدا می‌کنید و آن جنس کلان قاچاق را که چند هزار تُن وزن آن است، وارد کشور می‌کنید، این جنس را جلوی چشم همه آتش بزنید؛ ضربه بزنید به قاچاقچی، به جنس دارای مشابه داخلی.

پس از این فرمان رهبر معظم انقلاب اسلامی شاهد شکل‌گیری موجی از اظهارنظر مسئولان بودیم که عنوان می‌کردند کالاهای قاچاق را نابود و امحا می‌کنیم، اما با گذشت اندک زمانی، مسئولان با ارائه توجیه‌های متعدد، عنوان کردند که به‌دنبال بازصادرات کالاهای قاچاق هستند که در این خصوص نیز رهبری بر امحای کالاهای قاچاق مجدداً تأکید داشتند.

با این حال همچنان تلاش جدی برای امحای کالاهای قاچاق یا بازصادرات این کالاها دیده نمی‌شود. اگرچه گاهی خبرهایی از امحای برخی محموله‌های قاچاق شنیده می‌شود، اما به نظر می‌رسد این امحا بسیار محدود و غیراثرگذار بر فرایند قاچاق است. از جمله اقلامی که امحای آنها می‌توانست قاطعیت مسئولان را در امر برخورد با قاچاق به قاچاقچیان اثبات کند، امحای خودروهای گرانقیمت از جمله پورشه بود که مدت‌ها افکار عمومی درگیر آن بودند و در نهایت هم با مماشات مسئولان، امحای آنها منتفی و سیاست بازصادرات در مورد آنها در پیش گرفته شد.

امحای کالای قاچاق، علاوه بر اینکه اثر روانی زیادی بر قاچاقچیان دارد، از چند زاویه دیگر نیز یک ضرورت به نظر می‌رسد.

■ کالاهایی که باید امحا شوند

به گزارش مهر، دو گروه از کالاهای قاچاق وجود دارند که امحای آنها ضروری است، اولین دسته این کالاها شامل محصولات سلامت‌محور (دارو، مواد غذایی، لوازم آرایشی و بهداشتی، مکمل‌ها و...)، منسوجات و پوشاک، اسباب‌بازی‌ها و فرآورده‌های پلاستیکی، برخی لوازم آشپزخانه، ظروف شیشه‌ای و کریستال، سیگار و تلفن‌های همراه می‌شود.

این محصولات بنا به دلایلی همچون نامشخص بودن سلامت و اصالت مواداولیه این کالاها، نامشخص بودن شیوه تولید، نامشخص بودن شیوه نگهداری، نامشخص بودن شیوه حمل‌ونقل، نامشخص بودن نو یا کارکرده بودن، نامشخص بودن اصل یا تقلبی بودن و احتمال آلوده بودن این کالاها به عوامل بیوتروریسم باید امحا شوند، زیرا علاوه بر نابودی تولید و اقتصاد کشور، تهدید جدی برای امنیت ملی و سلامت مردم هستند که می‌توانند سبب مرگ یا بروز بیماری‌های مختلف شوند که عفونت، بیماری‌های پوستی، سرطان و نازایی مشهورترین عوارض استفاده از محصولات قاچاق هستند.

در شرایطی فعلی هم به علت مشکلات نگهداری محصولات سلامت‌محور این محصولات در انبارها فاسد می‌شوند و حتی اگر فاسد هم نشوند، طرح بازصادرات این کالاها به دلیل مخاطرات انسانی به دور از انسانیت است. در کنار بازصادرات گهگاه برخی از مسئولان از توزیع کالاهای قاچاق مکشوفه در مناطق محروم یا در میان مردم مصیبت‌زده سایر کشورها خبر می‌دهند که این عمل نیز به علل ذکر شده غیرانسانی و غیرقابل قبول است.

دومین دسته از این کالاها که باید حتماً امحا شوند و همه مسئولان و کارشناسان بر آن اتفاق نظر دارند، کالاهای ممنوعه مثل مشروبات الکلی، موادمخدر، کالاهای ضداخلاقی و ضدفرهنگی است.

■ اما و اگرهای فروش یا بازصادرات کالای قاچاق

بخشی از اموال کشف شده قاچاق مانند لوازم‌خانگی، لوازم صوتی و تصویری، ماشین‌های اداری، تجهیزات رایانه‌ای، خودروها قابلیت فروش یا بازصادرات دارند. طی سال‌های گذشته سازمان اموال تملیکی در اقدامی اشتباه بخشی از این اموال را در داخل می‌فروخت و به این ترتیب اموالی که معمولاً خریداری جز خود قاچاقچی آن کالا نداشت، توسط همان قاچاقچی خریداری می‌شد و برای قاچاقچی به صرفه بود که قاچاق کالا را انجام دهد و در صورت کشف قاچاق با احتمال بسیار پایین جریمه اندکی بدهد و این به معنای ضربه مجدد به تولید داخلی برای سود اندک دولت از فروش کالاهای قاچاق و تبعات و آثار آن است.

در این مدل قاچاق معمولاً کالا به صورت قطعه‌ای به کشور قاچاق می‌شد و به‌عنوان نمونه در یخچال از یک مسیر، موتور یخچال از مسیر دیگر، بدنه یخچال از مسیر دیگر وارد کشور و در کشور مونتاژ می‌شد. حال اگر این کالاها کشف می‌شد، قطعات جداگانه برای چه کسی جز قاچاقچی قابل استفاده بود؟

پس از فرمان مقام معظم رهبری مبنی بر آتش زدن کالاهای قاچاق عده‌ای به جای عمل به فرامین ایشان بحث بازصادرات را مطرح کردند، ولی باید پرسید چگونه جنس قاچاق بازصادرات شود؟

بنا به دلایلی همچون آسیب دیدن کالا یا بسته‌بندی کالا حین حمل‌ونقل، آسیب دیدن در محل‌های نگهداری، نداشتن گارانتی معتبر، نامشخص بودن اصل یا تقلبی بودن کالا و نامشخص بودن میزان اصالت و سلامت قطعات امکان بازصادرات اکثر این کالاها وجود ندارد.

نکته بعدی در بازصادرات کالاهای قاچاق این است که اگر واقعاً توان باز صادرات کالاهای قاچاق وجود دارد، چرا به جای کالای قاچاق بی‌کیفیت و آسیب دیده، کالاهای سالم و اصیل تولید داخلی را صادر نکنیم؟ و باز به نظر می‌رسد برای صدمه زدن به روحیه قاچاقچی‌ها و این پیش‌زمینه ذهنی که در صورت کشف کالای قاچاق به هیچ عنوان دسترسی مجدد به آن را نخواهند داشت، بهترین رفتار با این نوع کالاها آتش زدن آنها در برابر چشم عموم برای دلسردی قاچاقچی و مفسدان و دلگرمی تولیدکننده و حامیان اقتصاد سالم است.

در صورت اصرار بر بازصادرات کالا باید از طریق بورس و به صورت شفاف این اتفاق بیفتد تا خریدار، میزان خرید، نحوه و مسیر صادرات شفاف باشد و مجدد فرد قاچاقچی کالا را خریداری و به در داخل کشور توزیع نکند.

نتیجه‌گیری کلی و معقول این است که فروش یا بازصادرات کالاهای قاچاق با فرآیندهای زیاد و پیچیده، شاید سود اندکی برای دولت داشته باشد، ولی نابودی این کالاها جز موارد خاص مطمئناً تبعات اجتماعی، سلامتی، امنیتی و فرهنگی بیشتری خواهد داشت که مجموع این تبعات به شکوفایی بیشتر اقتصاد، رونق تولید و اشتغال خواهد انجامید.

همچنین مدیرکل تعزیرات حکومتی استان تهران معتقد است: قابلیت اجرای قانون در موضوع صادرات و امحای کالاهای قاچاق در عمل پایین بوده و در این رابطه با مشکل مواجه هستیم.

اسفنانی درباره اینکه آیا می‌توان خودروهای لوکس قاچاق را وارد بازار داخلی کرد، گفت: قانون اجازه این کار را نمی‌دهد و این امر اثرات منفی دارد. باید راهکاری در این رابطه پیدا کرد. معتقدم که به سرعت نمی‌شود تصمیم‌گیری کرد. در این رابطه پیشنهاداتی داریم که به دولت و مجلس ارائه خواهیم کرد.

■ انگیزه‌های قاچاق کالا باید از بین برود

علیرضا خیری کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با مهر با بیان اینکه در بحث کالای قاچاق دو بحث وجود دارد، یکی انگیزه‌های قاچاق کالا و دیگری نحوه برخورد با این کالاها اظهار داشت: یکی از دلایل بحث سازوکارهای اداری و سیستم گمرک ماست که یک نظام بروکراسی سنگین و زیادی را به وجود آورده است. این مسئله انگیزه واردکنندگان را برای واردات کالا از مبادی غیررسمی افزایش داده است.

وی ادامه داد: در حال حاضر در دنیا میانگین ساعت اداری که صرف واردات می‌شود حدود ۳۰ ساعت است، اما طبق آمار متوسط ساعت اداری برای روند واردات در ایران ۴۸۵ ساعت است. این مسئله نشان می‌دهد فرآیند واردات رسمی در کشور بروکراتیک و زمان‌گیر است.

این کارشناس اقتصادی با بیان اینکه موضوع دیگر بحث قیمت ارز است، گفت: معمولاً هیچگاه نرخ ارز در ایران واقعی نبوده است. این مسئله موجب می‌شود واردکنندگان غیررسمی کالاها را به قیمتی ارزان‌تر از قیمت تولیدات داخل وارد و به هرج و مرج در بازار دامن بزنند. در واقع زمانی که توان تولید کالایی در داخل وجود دارد، واردکنندگان غیررسمی با ارز ارزانقیمت اقدام به قاچاق همان کالا می‌کنند که این مسئله نتیجه‌ای جز اخلال در بازار ندارد.

وی در ادامه با اشاره به نحوه برخورد با کالای قاچاق اظهار داشت: برای برخورد با کالای قاچاق ما باید به صورت یک قاعده عمل کنیم، به‌گونه‌ای که واردکننده و قاچاقچی بدانند به هر ترتیبی با کالای قاچاق طبق این قاعده برخورد خواهد شد.

خیری تصریح کرد: به‌عنوان مثال اگر قرار باشد کالاهای قاچاق معدوم شوند، پروسه معدوم کردن باید به قدری شفاف باشد که دیگر متولیان طبق «صلاحدید» خود بهانه‌ای برای برخورد نکردن با کالای قاچاق نداشته باشند.

وی افزود: از سویی دیگر فرآیند معدوم‌سازی نباید طولانی باشد، زیرا در این صورت قطعاً فضا برای «لابی» کردن فراهم می‌شود و هر چقدر هم بر مسئله معدوم‌سازی تأکید شود در واقعیت نمی‌تواند تأثیری داشته باشد.

به نظر می‌رسد چنانچه مسئولان حقیقتاً دغدغه حل مشکلات مردم اعم از ورشکستگی، بیکاری، فقر، طلاق، اعتیاد، آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی را دارند، بهترین، مؤثرترین و سریع‌ترین راه‌حل، اجرای بی‌کم و کاست قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است که باید اجرای آن را از دستگاه‌های مرتبط مطالبه کرده و اهمال‌کاران و سنگ‌اندازان اجرای این قانون مهم را که خائن به امنیت و سرنوشت کشور هستند، برکنار و محاکمه کنند.

خبر

بلیت قطار ۱۰ درصد گران شد

عضو هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از افزایش ۱۰ درصدی قیمت بلیت قطارهای مسافری از دیروز خبر داد و گفت: به دلیل افزایش هزینه‌ها و افزایش نیافتن قیمت بلیت، تراز فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقلی منفی شده است.

علیرضا شیخ طاهری در حاشیه برگزاری نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی در پاسخ به پرسش تسنیم مبنی بر اینکه آیا دولت با درخواست افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری موافقت کرد، اظهار داشت: زمستان سال ۹۴ آخرین افزایش قیمت بلیت قطار اعمال شد، واقعیت تلخ این است که طی سال‌های اخیر سالانه حدود ۱۰ درصد تورم داشته‌ایم.

وی ادامه داد: بخش عمده‌ای از هزینه‌های شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری شامل، نیروی انسانی و فنی که با ارز مرتبط است افزایش می‌یافت.

وی با اشاره به اینکه بر این اساس باید در سال‌های ۹۵ و ۹۶ افزایش قیمت بلیت هر چند کم انجام می‌شد، افزود: به دلیل افزایش نیافتن قیمت بلیت، تراز فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقلی منفی شده و چنانچه این روند ادامه پیدا کند شرکت‌ها زیانده‌تر می‌شوند.

وی با تأکید بر اینکه حاشیه سود فعالیت‌های بخش ریلی خیلی بالا نیست و زیر ۵ درصد است، تصریح کرد: به همین دلیل سرمایه‌گذاران در این بخش حق دارند از سرمایه خود طلب سود عاقلانه‌ای داشته باشند، اما حاشیه سود در شرایط کنونی روزبه‌روز کمتر می‌شود.

مدیرعامل بُن ریل با بیان اینکه امسال پیشنهاد افزایش میانگین ۲۰ درصد بلیت قطارهای مسافری به دولت ارائه شد، اظهار کرد: سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با این میزان افزایش قیمت موافقت نکرد و افزایش ۱۰ درصدی بلیت را مصوب کرد.

شیخ‌طاهری با بیان اینکه به این اقدام سازمان حمایت معترضیم، گفت: گرچه مشکلات شرکت‌ها با این رقم افزایش برطرف نمی‌شود، اما مشکلات کشور را درک می‌کنیم.

وی بیان کرد: افزایش ۱۰ درصدی قیمت بلیت قطارهای مسافری از اول تیرماه ۹۷ اجرایی شد.

وی همچنین با بیان اینکه در سال حمایت از تولید داخلی بن ریل خود را مکلف به استفاده از ظرفیت واگن‌سازان داخلی می‌داند، گفت: براساس منویات رهبر معظم انقلاب در این رابطه، دوتفاهمنامه با دو واگن‌ساز داخلی به مبلغ هزار میلیارد ریال امضا شده، گرچه این رقم بالایی نیست، اما چراغ این دو کارخانه را تا دو سال آینده روشن نگه می‌دارد.

مدیرعامل بُن ریل از شرکت‌های زیرمجموعه بنیاد مستضعفان در ادامه با بیان اینکه میزان رضایت مسافران از قطارهای ما بالای ۸۰ درصد است، افزود: ضریب اشغال کل قطارهای کشور کمتر از ۷۰ درصد است، اما ضریب اشغال قطارهای بن ریل بالای ۸۰ درصد است.

شیخ‌طاهری با اشاره به توجه دولت به توسعه زیرساخت‌های ریلی از بی‌توجهی دولتی‌ها به توسعه ناوگان ریلی انتقاد و تصریح کرد: به‌رغم اتفاقات خوب یک دهه اخیر برای راه‌آهن، اما نگاه‌ها در حمل‌ونقل ریل دولتی است، حتی بخش خصوصی نیز چنین نگاهی دارد که باعث شده بهره‌وری راه‌آهن پایین باشد.

وی تأکید کرد: بزرگ‌ترین اشتباه بخش خصوصی آن است که نوک پیکان انتقاد را به سمت دولت نشانه گرفته و در مقابل نیز دولت این اشتباه را مرتکب می‌شود که ناکارآمدی موجود را به گردن بخش خصوصی می‌اندازد.

وی اظهار کرد: با وجود تلاش‌های راه‌آهن و بخش خصوصی واقعیت این است که ۳۰ درصد ناوگان شبکه ریلی خالی است. کمتر از ۷۰ درصد ظرفیت ایجاد شده، پُر می‌شود و تا زمانی که این ظرفیت پر نشود ایجاد ظرفیت جدید در راه‌آهن اشتباه است.

وزیر صنعت قول داد ۳۱ روزه حباب قیمت خودرو بترکد

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از قول یکماهه وزیر صنعت، معدن و تجارت برای ساماندهی بازار خودروهای داخلی خبر داد.

ولی ملکی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به قول وزیر صنعت برای ساماندهی یکماهه بازار خودرو اظهار کرد: در جلسات برگزار شده با شریعتمداری برای بررسی عوامل افزایش قیمت خودروها، خواستار مهار قیمت و برخورد با مقصران این امر در مدت زمان کوتاه شدیم. وی افزود: البته یکی از مقصران افزایش قیمت خودروها، به ویژه خودروهای لوکس خارجی و قطعات وارداتی، اعمال تحریم‌ها و خروج امریکا از برجام بود. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به تأثیر غیرمستقیم تحریم‌ها بر قیمت خودروها بیان کرد: اتحادیه اروپا برای جلوگیری از بروز هرگونه خللی در فروش تولیدات خودرویی، شرکت‌های خودروسازی خود را در لیست اقلام تحریمی قرار نمی‌دهد. از این‌رو فشارهای ناشی از تحریم را از طریق اعمال محدودیت‌های بانکی و تأثیر مستقیم بر نوسانات ارزی کشور مقصد، وارد می‌کنند که این موضوع به تبع بازار خودروی کشور هدف را تحت تأثیر قرار می‌دهد. وی با اشاره به علت افزایش قیمت خودروهای داخلی و بومی نیز تصریح کرد: قطعاً شرکت‌هایی که ۹۰ درصد از تولیدات نهایی آنها برگرفته از مواداولیه داخلی و قطعات بومی است، نباید برای افزایش قیمت‌هایشان بهانه نوسانات ارزی را بیاورند، این در حالی است که مدیران شرکت‌های خودروسازی داخلی اعلام می‌کنند افزایش قیمت از سوی آنها صورت نگرفته و این اتفاق در بازار خودرو، تنها به علت ایجاد یک حاشیه قیمت در فروش این محصولات ایجاد شده است.

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان تلفنی آگهی می‌پذیرد
۸۸۳۴۱۶۵۴

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی ساده نوبت اول
۱۳۹۷-۰۳-۴۶
اداره کل راه و شهرسازی آذربایجان غربی

شرح مختصر موضوع پروژه و محل اجرا: اجرای پروژه تقاطع غیر هم سطح کیلومتر ۳۵ محور خوی- قطور به طول ۱.۲ کیلومتر
جمع مبلغ برآورد اولیه: ۶۸/۰۴۹/۶۰۸/۲۳۷ ریال
مبلغ تضمین ارجاع کار: ۱/۴۰۲/۴۸۰/۴۱۶ ریال
تاریخ و محل دریافت اسناد مناقصه: مهلت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۳۹۷/۴/۲ تا پایان وقت اداری مورخ ۱۳۹۷/۴/۷ می باشد.
تاریخ تحویل پیشنهادهای مناقصه: تا ساعت ۱۰ مورخه ۱۳۹۷/۴/۱۹
تاریخ مناقصه: ساعت ۱۱ صبح مورخ ۱۳۹۷/۴/۱۹
محل دریافت و ارائه اسناد: ارومیه بلوار والفجر ۲ نرسیده به فلکه میثم ساختمان شماره ۲
رشته و گروه پیمانکاران: پایه ۵ حمل و نقل
مدت اجرای پروژه: ۱۸ ماه شمسی
شناسه چاپ: ۲۱۴۰۳۴ شناسه آگهی: ۱۹۳۰۲۸
اداره کل راه و شهرسازی آذربایجان غربی

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی ساری
نظر به دستور مواد ۱ و ۲ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی منطقه یک ساری مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان معبر و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
املاک متقاضیان واقع در شهبند پلاک اصلی ۲۳۱۴ بخش ۱
۱۶ فرعی خانم رقیه شفیعی نسبت به ششدانگ یک باب خانه به مساحت ۲۱۲.۳۰ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در میانرود قاضی دسته پلاک اصلی ۲۴۵۳ بخش ۱
۲۸۸۴ فرعی آقای حسین زلیکائی تلاوکی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مساحت ۱۰۵۱۰ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در عباسعلی کش پلاک اصلی ۱۴ بخش ۲
۳۲ فرعی آقای محمد صادقیان عباسعلی کتبی نسبت به ششدانگ یک باب خانه به مساحت ۱۱۷.۸۵ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در پل گردن پلاک اصلی ۱۴۴ بخش ۳
۱۱۸۲ فرعی از ۱۵۲۷ فرعی آقای علی اصغر محمد نژاد نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۹۷.۷۰ متر مربع خریداری بدون واسطه از اشرف السادات نبوی مالک رسمی.
۱۱۸۳ فرعی از ۱۶۲۲ فرعی آقای سعید صادقی اسلاتی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در حال ساخت به مساحت ۹۲.۶۵ متر مربع خریداری بدون واسطه از مسلم امینی مالک رسمی.
املاک متقاضیان واقع در نومل پلاک اصلی ۲ بخش ۴
۱۱۵۰۴ فرعی آقای محمد باقائی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین ب مشتمل بر ساختمان به مساحت ۱۹۳.۶۵ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در ذغالچال پلاک اصلی ۴ بخش ۴
۲۰۵۱ فرعی خانم معصومه اسمعیلی نسبت به ششدانگ یک باب خانه به مساحت ۱۰۰.۹۵ متر مربع خریداری بدون واسطه از مالک رسمی.
۲۰۵۴ فرعی از ۸۳ فرعی آقای فرشید فاضل نیا نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر یک باب اتاقک به مساحت ۸۴۶.۱۳ متر مربع احدی از مالکین رسمی.
املاک متقاضیان واقع در هولا پلاک اصلی ۵ بخش ۴
۱۱۷۱ فرعی از ۵۸۳ فرعی علی صادقی هولائی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر یک باب ساختمان به مساحت ۷۰.۶۴ متر مربع خریداری بدون واسطه از محمد جعفر صادقی هولائی مالک رسمی.
املاک متقاضیان واقع در آبندانسر پلاک اصلی ۱۰ بخش ۴
۴۱۸ فرعی آقای مختار زارع نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مساحت ۲۱۶۹.۵۰ متر مربع با کسر سهم وقف.
املاک متقاضیان واقع در اشرف محله پلاک اصلی ۱ بخش ۵
۵۰۰ فرعی آقای الیاس نجفی بنبه چوله نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین (کوچه) جهت تجمیع با پلاک ۱۲۴۶ فرعی به مساحت ۹۳.۸۰ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در کاسگر محله پلاک اصلی ۲ بخش ۵
۲۰۳۶ فرعی آقای مختار علی محمدی نسبت به ششدانگ یک باب مغازه به مساحت ۳۸.۴۰ متر مربع
املاک متقاضیان واقع در فاجاو خیل - کلمر پلاک اصلی ۲۵ بخش ۵
۱۱۷۰ فرعی آقای محسن خنازی امرئی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر یک باب ساختمان به مساحت ۲۰۰ متر مربع
لذا به موجب ماده ۲ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه مربوطه این آگهی در نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص دیدنغه به رای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا نه ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و 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 بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهار نامه ثبتی پذیرفته نشده واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود مراتب را در اولین آگهی توبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید. میم الف ۹۲/۵۰۲۰۱۶۵
تاریخ انتشار نوبت اول ۱۳۹۷/۰۴/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۳۹۷/۰۴/۱۷ مهدی داودی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک ساری