آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هشتم
شماره ۲۵۳۵
چهارشنبه
۱۴۰۵•۰۹•۰۴
۱۵ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۲۵ نوامبر ۲۰۲۶

گـــزارش

جمعه سیاه با چاشنی اقساط

تخفیف واقعی یا بدهی پنهان؟

هم‌زمان با گسترش کمپین‌های فروش جمعه سیاه، پلتفرم‌های خرید اعتباری با ارائه اعتبارهای چندمیلیونی و امکان بازپرداخت چندماهه به دنبال جذب مشتری هستند، رویکردی که اگرچه پرداخت یکجای هزینه خرید را کاهش می‌دهد، اما پرسش‌هایی درباره هزینه نهایی خرید و تعهدات مالی مصرف‌کنندگان ایجاد می‌کند. به گزارش ایسنا، بلک‌فرایدی یا «جمعه سیاه» یکی از رویدادهای بزرگ خرید و فروش در جهان است که هر سال در آخرین جمعه ماه نوامبر برگزار می‌شود و فروشگاه‌ها در این مناسبت با ارائه تخفیف‌های ویژه، تلاش می‌کنند مشتریان بیشتری جذب کنند. این رویداد که در سال‌های اخیر به یکی از فرصت‌های مهم فروش برای کسب‌وکارهای اینترنتی تبدیل شده، در ایران نیز با استقبال فروشگاه‌های آنلاین و انتشار گسترده پیشنهادهای تخفیفی همراه است، اما در ایران دیگر صرفا میدان رقابت فروشگاه‌ها برای ارائه تخفیف‌های چشمگیر نیست؛ امکان خرید اعتباری و پرداخت اقساطی نیز به یکی از مهم‌ترین ابزارهای جذب مشتری تبدیل شده است. در شرایطی که تورم و کاهش قدرت خرید، تصمیم‌گیری برای خرید کالاهای مختلف را دشوارتر کرده، پرداخت چندمرحله‌ای می‌تواند فرصتی برای مدیریت هزینه‌ها باشد؛ اما آیا خرید اقساطی در روزهای تخفیف واقعا به‌صرفه است؟ از کارمزد و سود تسهیلات گرفته تا قیمت نهایی کالا و تعهدات بازپرداخت، عوامل متعددی در پاسخ به این پرسش نقش دارند. بررسی شرایط پلتفرم‌های خرید اعتباری در جمعه سیاه نشان می‌دهد که پشت جذابیت اقساط کوچک و اعتبارهای چند ده میلیون تومانی، باید هزینه واقعی خرید و توان مالی مصرف‌کننده را نیز در نظر گرفت.

رشد خریدهای چهارقسطه

بر اساس گزارش عملکرد جمعه سیاه ۱۴۰۴، در کمپین یکی از پلتفرم‌های خرید اعتباری حدود ۲ میلیون سفارش چهارقسطه ثبت شده، رقمی که نسبت به دوره مشابه سال قبل دو برابر شده بود. همچنین ارزش سفارش‌های چهارقسطه به ۳.۱ برابر سال قبل رسید. این آمار از افزایش استقبال مصرف‌کنندگان از روش‌های پرداخت اعتباری حکایت دارد. به نظر می‌رسد در کنار میزان تخفیف، امکان پرداخت مرحله‌ای نیز به یکی از عوامل مؤثر بر تصمیم خرید تبدیل شده است.

در همین راستا، یکی دیگر از پلتفرم‌های خرید اقساطی نیز برای جمعه سیاه ۱۴۰۵ کمپین «قسطی جمعه» را از یکم تا دهم آذرماه اجرا کرده و امکان خرید با اعتبار تا سقف ۱۰۰ میلیون تومان و بازپرداخت چهار یا شش ماهه را اعلام کرده که حتی بر اساس اعلام این مجموعه، اعتبار تخصیص یافته به برخی کاربران خوش‌حساب نیز به ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است. گسترش این خدمات نشان می‌دهد رقابت در جمعه سیاه به‌تدریج از تخفیف مستقیم کالاها به سمت تسهیل روش پرداخت حرکت کرده، تغییری که اگرچه می‌تواند دسترسی مصرف‌کنندگان به کالاها را افزایش دهد، اما احتمال شکل‌گیری تعهدات مالی بیشتر را نیز به همراه دارد.

تفاوت در هزینه و بازپرداخت

در میان سرویس‌های فعال خرید اعتباری، پلتفرم‌های مختلف پرداخت دیجیتال و فروش آنلاین، روش‌های متفاوتی برای پرداخت مرحله‌ای ارائه می‌کنند. با این حال، شرایط استفاده از اعتبار، سقف خرید و هزینه‌های احتمالی در این سرویس‌ها یکسان نیست. بر اساس اطلاعات منتشرشده، در یکی از پلتفرم‌های بزرگ پرداخت اعتباری، خرید اعتباری برای خریدار بدون سود و کارمزد اعلام شده است.

در پلتفرم دیگری، چند روش پرداخت در دسترس کاربران قرار دارد. خرید اعتباری تک قسطی تا سقف ۵ میلیون تومان بدون سود و کارمزد است، اما خرید چهارقسطه تا سقف ۲۰ میلیون تومان شامل کارمزد اندکی برای خریدار می‌شود. همچنین تسهیلات بانکی این پلتفرم تا سقف ۱۰۰ میلیون تومان با سود سالانه ۲۳ درصد و بازپرداخت ۱۲ ماهه ارائه می‌شود. در یکی دیگر از سامانه‌های خرید آنلاین نیز امکان خرید چهارقسطه بدون سود برای خریدار فراهم شده، به این ترتیب که مشتری یک چهارم مبلغ کالا را هنگام خرید پرداخت می‌کند و باقی‌مانده را در سه قسط ماهانه می‌پردازد.

البته در مقایسه این سرویس‌ها باید میان کارمزد دریافتی از فروشنده و هزینه پرداختی خریدار تفاوت قائل شد. برای مثال، در اطلاعات منتشرشده درباره یکی از سامانه‌های خرید اعتباری، کارمزد فروشنده بسته به طرح تسویه بین ۶ تا ۱۸ درصد متغیر است؛ رقمی که لزوما به معنای دریافت همین میزان هزینه از خریدار نیست. در سایر پلتفرم‌های ارائه‌دهنده خدمات اعتباری نیز کارمزد فروشندگان بر اساس صنف، حجم فروش و مفاد قرارداد تعیین می‌شود. بنابراین، نمی‌توان هزینه‌های دریافتی از فروشنده را مستقیما معادل هزینه خریدار در نظر گرفت.

خرید اقساطی همیشه ارزان‌تر نیست

یکی از مهم‌ترین نکات در استفاده از خدمات خرید اعتباری، تفاوت میان قیمت نقدی و مبلغ نهایی خرید اقساطی است. حتی اگر یک پلتفرم برای خرید اعتباری کارمزد مستقیمی از مشتری دریافت نکند، ممکن است قیمت کالا در فروشگاه‌های مختلف متفاوت باشد یا هزینه‌های دیگری به مبلغ نهایی اضافه شود.

«آرمان ملی» از معضل ماندگار آلودگی هوا در شرایط بحران زده گزارش می‌دهد

آلاینده‌ها در آشفته بازار مصوبات بدون اجرا



آرمان ملی- صدیقه بهزادپور: افزایش روزافزون آلودگی هوا و عبور مکرر شاخص کیفیت هوا از محدوده استاندارد، حاکی از ناکارآمدی سیاست‌های مدیریت مصرف انرژی و کنترل آلایندگی در کشور و... است. در روزهایی که بسیاری از شهرهای کشور با هوای ناسالم مواجه هستند و ایستگاه‌های سنجش کیفیت هوا اعداد نگران‌کننده‌ای را ثبت می‌کنند، مجموعه‌ای از عوامل از جمله ناترازی انرژی، کمبود سوخت پاک، استفاده از مازوت در نیروگاه‌ها و افزایش تردد خودروهای آلاینده، شرایط زیست‌محیطی را دشوارتر کرده است. در این میان، بحران گاز و محدودیت تأمین سوخت نیروگاه‌ها، استفاده از سوخت‌هایی مانند مازوت را در برخی واحدهای تولید برق به دنبال داشته است که فشار مضاعفی بر کیفیت هوای شهرها ایجاد می‌کند. کارشناسان معتقدند؛ آنچه در سیاست‌گذاری‌های مرتبط با آلودگی هوا بیش از هر چیز دیگری موثر به نظر می‌آید، نبود هماهنگی میان قوانین مصوب و اقدامات اجرایی است. از یک سو، محدودیت‌هایی برای عرضه بنزین و تردد خودروهای شخصی در نظر گرفته می‌شود و از سوی دیگر، تولید و عرضه خودروهایی با مصرف سوخت بالا و غیراستاندارد، همچنان ادامه پیدا می‌کند. این تناقض نشان می‌دهد که مسئله آلودگی هوا را نمی‌توان فقط با محدود کردن مصرف‌کنندگان یا اجرای طرح‌های مقطعی حل کرد؛ بلکه اصلاح ساختار تولید خودرو، ارتقای کیفیت سوخت و نظارت مؤثر بر عملکرد دستگاه‌های مسئول، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

سیاست‌های متناقض

به گزارش «آرمان ملی»، سپهر گودرزی، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با خبرنگار ما گفت: بخش مهمی از بحران آلودگی هوا به فقدان سیاست‌گذاری منسجم در حوزه خودرو و انرژی بازمی‌گردد و تا زمانی که میان تولید، مصرف، استانداردگذاری و نظارت ارتباط منطقی برقرار نشود، اقدامات مقطعی نمی‌توانند تغییر محسوسی در شرایط ایجاد کند. گودرزی با اشاره به تناقض‌های موجود در سیاست‌های مدیریت مصرف سوخت افزود: یکی از مشکلات اساسی در کشور این است که سیاست‌های مربوط به مصرف انرژی و تولید خودرو در یک مسیر مشخص و هماهنگ حرکت نمی‌کنند. از یک طرف درباره ضرورت کاهش مصرف بنزین صحبت می‌شود و حتی محدودیت‌هایی برای سهمیه و میزان استفاده از سوخت در نظر گرفته می‌شود، اما از طرف دیگر، تولید خودروهایی ادامه دارد که مصرف سوخت آنها به‌مراتب بیشتر از استانداردهای مورد انتظار است. او ادامه داد: وقتی دولت از مردم می‌خواهد مصرف بنزین را کاهش دهند، باید در طرف عرضه نیز شرایطی فراهم شود که خودروهای کم‌مصرف و استاندارد در اختیار مصرف‌کنندگان قرار بگیرد. نمی‌توان از یک خانواده انتظار داشت که مصرف سوخت خودرویی را که خریداری کرده کاهش دهد، در حالی که اساساً امکان انتخاب گسترده خودروهای کم‌مصرف و با کیفیت در بازار وجود ندارد.

خودروهای پرمصرف

این کارشناس اقتصادی با اشاره به وضعیت برخی خودروهای داخلی افزود: برای نمونه، درباره میزان مصرف سوخت برخی محصولات داخلی، از جمله دنا، ارقام بالایی مطرح می‌شود و در برخی برآوردها مصرف آن تا حدود ۱۴ لیتر در صد کیلومتر عنوان شده است، در حالی که میزان مصرف استاندارد آن تا حدود ۴ لیتر در صد کیلومتر برآورد شده است البته میزان مصرف واقعی به نوع موتور، شرایط رانندگی، ترافیک و نحوه استفاده از خودرو نیز بستگی دارد، اما اصل مسئله این است که چرا باید همچنان محصولاتی با مصرف سوخت بالا در چرخه تولید و عرضه باقی بمانند؟ گودرزی اضافه کرد: مسئله فقط مصرف بنزین نیست. کیفیت فنی، میزان آلایندگی، فناوری موتور و انطباق خودرو با استانداردهای زیست‌محیطی نیز اهمیت دارد. خودرویی که با فناوری قدیمی تولید می‌شود، علاوه بر تحمیل هزینه بیشتر به مصرف‌کننده، فشار بیشتری هم به منابع انرژی و محیط زیست وارد می‌کند. در چنین شرایطی، هزینه واقعی تولید و استفاده از خودرو فقط به قیمت کارخانه یا بازار محدود نمی‌شود، بلکه بخشی از آن در قالب مصرف بیشتر سوخت، آلودگی هوا و هزینه‌های اجتماعی به کل جامعه تحمیل خواهد شد.

بهره‌وری قربانی سودجویی

این کارشناس اقتصادی با انتقاد از فاصله میان قیمت خودرو و کیفیت و بهره‌وری آن گفت: یکی دیگر از تناقض‌های بازار خودرو این است که قیمت محصولات داخلی با سرعت زیادی افزایش پیدا می‌کند، اما این افزایش قیمت الزاماً با ارتقای فناوری، کاهش مصرف سوخت یا بهبود کیفیت همراه نیست. وی با اشاره به وضعیت قیمتی برخی خودروها توضیح داد: برای مثال، خودرویی که در سال گذشته حدود یک میلیارد تومان قیمت داشته، ممکن است در فاصله یک سال با افزایش نزدیک به ۳۰۰ درصدی، به محدوده چهار میلیارد تومان رسیده باشد. این در حالی است که مصرف‌کننده در برابر چنین افزایش قیمتی، لزوماً خودرویی با استانداردهای بالاتر، فناوری جدیدتر یا مصرف سوخت کمتر دریافت نمی‌کند. این وضعیت نشان‌دهنده نوعی پارادوکس در بازار خودرو است، یعنی قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کنند، اما شاخص‌های بهره‌وری و کیفیت متناسب با آن رشد نمی‌کنند.

نظارت بازار کجاست؟

گودرزی با تأکید بر ضرورت نظارت بر بازار خودرو افزود: در کنار این موضوع، سازوکار عرضه و توزیع نیز با مشکلات جدی مواجه است. در برخی موارد، خودروهایی که باید با سازوکارهای مشخص و قیمت‌های مصوب به دست مصرف‌کننده برسند، با فاصله قیمتی قابل توجهی در بازار آزاد معامله می‌شوند. حتی این تصور در بازار شکل گرفته که بخشی از خودروهای عرضه‌شده از مسیر کارخانه نیز در نهایت به جای مصرف‌کننده واقعی، به سمت بازار آزاد هدایت می‌شوند تا سود بیشتری نصیب واسطه‌ها و برخی ذی‌نفعان شود. وی ادامه داد: وقتی نظارت مؤثری بر زنجیره تولید تا عرضه وجود نداشته باشد، هم مصرف‌کننده متضرر می‌شود و هم منابع اقتصادی کشور به شکل غیربهینه مصرف می‌شوند. در چنین شرایطی، نه‌تنها خودرو با قیمت بالا به دست مردم می‌رسد، بلکه جامعه باید هزینه آلودگی ناشی از تردد همین خودروها را نیز پرداخت کند.

هزینه پنهان ضعف نظارت

گودرزی با بیان اینکه آلودگی هوا را نباید صرفاً نتیجه افزایش تعداد خودروها دانست، تاکید کرد: در تحلیل این مسئله باید مجموعه‌ای از عوامل را در نظر گرفت. کیفیت خودروهای تولیدی، استاندارد موتور، کیفیت سوخت، وضعیت معاینه فنی، فرسودگی ناوگان و نحوه مدیریت ترافیک، همگی در شکل‌گیری آلودگی نقش دارند. بنابراین اگر سیاست‌گذار فقط یکی از این عوامل را هدف قرار دهد، نمی‌تواند به نتیجه مطلوب برسد. وی افزود: برای مثال، وقتی درباره کاهش مصرف بنزین و مدیریت سهمیه‌ها تصمیم‌گیری می‌شود، باید هم‌زمان مشخص باشد که خودروسازان چه تعهدی برای کاهش مصرف سوخت دارند و دستگاه‌های نظارتی چگونه اجرای این تعهدات را کنترل می‌کنند. اگر قرار است مصرف بنزین محدود شود، چرا استانداردهای سخت‌گیرانه‌تری برای تولید خودروهای جدید اعمال نمی‌شود؟ چرا تولیدکننده‌ای که محصول پرمصرف و آلاینده عرضه می‌کند، با الزام جدی برای اصلاح فناوری و ارتقای کیفیت مواجه نمی‌شود؟

بازنگری در سیاست‌های شهری

گودرزی با اشاره به محدودیت‌های موجود در زمینه کاهش تردد خودروهای شخصی گفت: اجرای طرح‌هایی مانند زوج و فرد کردن تردد، توسعه مترو و اتوبوسرانی و تشویق مردم به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی می‌تواند در کاهش ترافیک و آلودگی مؤثر باشد. اما این سیاست‌ها زمانی موفق خواهند بود که حمل‌ونقل عمومی از نظر دسترسی، کیفیت، ایمنی و پوشش جغرافیایی پاسخ‌گوی نیاز شهروندان باشد. وی افزود: نمی‌توان از مردم خواست خودروهای شخصی را کنار بگذارند، اما در مقابل، وسیله حمل‌ونقل عمومی مناسب و قابل اتکایی در اختیار آنها قرار نداد. توسعه ناوگان اتوبوسرانی، افزایش ظرفیت مترو و بهبود ارتباط میان خطوط حمل‌ونقل عمومی باید در اولویت مدیریت شهری قرار بگیرد. این کارشناس اقتصادی همچنین با اشاره به ظرفیت استفاده از موتورسیکلت‌های کم‌مصرف و برقی بیان کرد: یکی از موضوعاتی که می‌تواند در بازنگری سیاست‌های حمل‌ونقل مورد توجه قرار گیرد، تسهیل استفاده از موتورسیکلت‌های استاندارد و کم‌آلاینده برای گروه‌های مختلف شهروندان است. در این زمینه، فراهم کردن شرایط قانونی و ایمن برای حضور بیشتر زنان در حوزه موتورسیکلت سواری نیز می‌تواند به عنوان یکی از گزینه‌های قابل بررسی مطرح شود. وی خاطرنشان کرد: برای حل مسأله آلودگی هوا باید از سیاست‌های کوتاه‌مدت و واکنشی فاصله گرفت. تعطیلی مدارس، محدودیت تردد و توصیه به کاهش استفاده از خودروهای شخصی، ممکن است در مقاطع بحرانی ضروری باشد، اما این اقدامات جایگزین اصلاح ساختاری نیستند. اگر خودروهای پرمصرف همچنان تولید شوند، ناوگان فرسوده باقی بماند، سوخت با کیفیت به اندازه کافی تأمین نشود و حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا نکند، هر سال با تکرار همین وضعیت مواجه خواهیم شد.

افزایش قیمت گواهی اسقاط خودرو

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو گفت: قیمت گواهی اسقاط خودروهای سواری پس از سه سال، متناسب با شرایط اقتصادی و تورم در دو مرحله افزایش یافته و اکنون به ۱۰۰ میلیون تومان رسیده است. حسین کریمیان در گفت‌وگو با ایرنا، اظهار داشت: بر اساس بند ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه، در بخش‌هایی که دولت در تولید و ارائه خدمات نقش مستقیم ندارد و یارانه یا تسهیلاتی پرداخت نمی‌کند، قیمت‌گذاری به بخش خصوصی واگذار شده است. وی افزود: بر همین اساس، قیمت گواهی اسقاط خودرو پس از سه سال ثبات در نرخ ۳۵ میلیون تومان، در اردیبهشت‌ماه سال جاری به ۶۰ میلیون تومان افزایش یافت و پس از ۶ ماه، با بازنگری مجدد به ۱۰۰ میلیون تومان رسید. کریمیان ادامه داد: در حال حاضر مراکز اسقاط، خودروهای فرسوده سواری را با مبالغی در حدود ۳۰۰ میلیون تومان از مالکان خریداری می‌کنند و گواهی‌های حاصل از اسقاط نیز در اختیار مصرف‌کنندگان این گواهی‌ها، شامل خودروسازان داخلی، مونتاژکاران و واردکنندگان خودرو قرار می‌گیرد. رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور با اشاره به میزان گواهی حاصل از اسقاط خودروهای سواری تصریح کرد: در شرایط فعلی، هر خودروی فرسوده سواری اسقاط شده معادل سه گواهی اسقاط برای استفاده در فرآیند شماره‌گذاری خودروهای جدید ایجاد می‌کند و ارزش هر گواهی نیز ۱۰۰ میلیون تومان محاسبه می‌شود که سهم پرداختی بابت هر گواهی اسقاط حدود ۷۵ میلیون تومان است. کریمیان با تاکید بر اینکه افزایش قیمت گواهی اسقاط به معنای افزایش سود مراکز اسقاط نیست، گفت: برخی تصور می‌کنند افزایش قیمت گواهی‌ها مستقیماً به سود مراکز اسقاط تمام می‌شود، در حالی که مراکز اسقاط برای خرید خودروهای فرسوده از مالکان، سرمایه قابل توجهی نیاز دارند و هزینه تامین خودرو نیز به شدت افزایش یافته است. وی ادامه داد: برای نمونه، سال گذشته با سرمایه یک میلیارد تومان می‌توانستیم حدود هشت خودروی فرسوده از مالکان خریداری کنیم، اما اکنون با همین میزان سرمایه تنها امکان خرید حدود سه خودرو وجود دارد. بنابراین، افزایش قیمت‌ها بیش از آنکه به معنای افزایش سودآوری مراکز باشد، ناشی از افزایش هزینه‌ها و کاهش قدرت خرید سرمایه در گردش است. رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور با اشاره به نبود انگیزه کافی در میان مالکان برای تحویل خودروهای فرسوده بیان کرد: حتی با قیمت‌های فعلی نیز بسیاری از مالکان خودروهای فرسوده انگیزه لازم برای تحویل خودروی خود به مراکز اسقاط را ندارند چراکه مبلغ دریافتی با شرایط اقتصادی و هزینه‌های جایگزینی خودرو تناسب کافی ندارد. کریمیان با اشاره به ضرورت تسریع در نوسازی ناوگان فرسوده و کاهش آلودگی هوا از دولت خواست تسهیلات ویژه‌ای با مبالغ مناسب و نرخ سود پایین در اختیار مالکان خودروهای فرسوده قرار دهد تا زمینه تحویل و اسقاط این خودروها فراهم شود.

اخبار

جبران کسری بودجه

معاون وزیر اقتصاد گفت: در این میان، یکی از مسائل مهمی که در حوزه مسئولیت دولت قرار داشت، موضوع کسری بودجه بود. در همین زمینه، اقدامات جدی در مجموعه دولت، به‌ویژه وزارت اقتصاد و سازمان برنامه و بودجه، برای جبران کسری بودجه و تأمین محدودیت‌های ایجاد شده در منابع مالی دولت انجام شد. مرتضی زمانیان، معاون سیاست‌گذاری و راهبردی اقتصادی وزارت امور اقتصادی و دارایی، در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اقدامات این وزارتخانه برای کنترل فشارهای تورمی اظهار داشت: بخش قابل توجهی از اقدامات مربوط به کنترل فشارهای تورمی به سیاست‌های پولی مربوط می‌شود که با محوریت بانک مرکزی دنبال شده است. وی با اشاره به نقش کنترل ترازنامه بانک‌ها در مدیریت تورم افزود: در این میان، یکی از مسائل مهمی که در حوزه مسئولیت دولت قرار داشت، موضوع کسری بودجه بود. در همین زمینه، اقدامات جدی در مجموعه دولت، به‌ویژه وزارت اقتصاد و سازمان برنامه و بودجه، برای جبران کسری بودجه و تأمین محدودیت‌های ایجاد شده در منابع مالی دولت انجام شد. زمانیان با بیان اینکه بخش مهمی از فشار وارد شده بر شبکه بانکی از ناحیه تأمین مالی دولت و کسری بودجه ناشی می‌شود، تصریح کرد: با اتخاذ تدابیر این بخش از مسئله، بخش مهمی از ترمز تورمی کشیده شده است. معاون سیاست‌گذاری و راهبردی اقتصادی وزارت اقتصاد ادامه داد: بخش دیگر اقدامات مربوط به سیاست‌های پولی است که در هیأت عالی بانک مرکزی و با محوریت این بانک دنبال می‌شود و این مجموعه سیاست‌ها نیز نقش جدی در کنترل فشارهای تورمی دارد. وی همچنین در پاسخ به پرسشی درباره احتمال تغییر نرخ سود بانکی گفت: تصمیم‌گیری درباره سیاست‌های پولی و موضوعاتی مانند نرخ سود بانکی در حیطه اختیارات هیأت عالی بانک مرکزی است و تصمیمات مربوط به این موضوع نیز در همان هیأت اتخاذ می‌شود.

زمستان سخت برای تأمین گاز

سخنگوی صنعت برق با اعلام اینکه میزان ذخایر سوخت مایع نیروگاه‌ها هنوز به ۹۰ درصد نرسیده است، از پیش‌بینی شرایط دشوارتر تأمین گاز در زمستان امسال خبر داد. احسان ذبیح‌زاده در گفت‌وگو با ایلنا، درباره وضعیت ذخایر سوخت زمستانی نیروگاه‌ها اظهار داشت: ذخایر به میزانی هست که محدودیت‌های مقطعی و کسری گاز را تحمل کنیم. ذخیره گاز تقریبا مشابه پارسال است و فاصله چندانی با پارسال نداریم اما امید داریم در روزهای باقی مانده تا روزهای سرد زمستان تکمیل و برنامه‌ریزی لازم انجام شود. وی با بیان اینکه پرشدگی مخازن و میزان ذخیره سوخت مایع درصدی کمتر از ۹۰ درصد است، ابراز امیدواری کرد که میزان باقی مانده هم در روزهای پیش رو تکمیل شود. سخنگوی صنعت برق درباره کسری حدود ۴۰۰ میلیون متر مکعبی گاز و احتمال چالش در تامین سوخت نیروگاه‌ها تصریح کرد: هرچند نیروگاه‌های حرارتی جهت مواجهه با شرایط بحرانی توانایی استفاده از سوخت دوم را دارا هستند و سوخت مایع در مخازن نیروگاهی انبار می‌شود تا در هنگام محدودیت گاز، امکان استمرار تولید برق مهیا باشد اما سوخت اصلی نیروگاه‌های حرارتی گاز است. وقتی به ناچار و اضطرار روی سوخت مایع برویم استهلاک و هزینه نگهداری و تعمیرات نیروگاه‌ها بالا می‌رود حتی میزان خروج اضطراری واحدها نیز افزایش پیدا می‌کند. بنابراین نیروگاه‌ها نه تنها از مصرف سوخت مایع استقبال نمی‌کنند، بلکه انتظار دارند که با سوخت گاز تامین شود، زیرا نیروگاه‌ها برای مصرف سوخت گاز طراحی شده‌اند. وی با بیان اینکه با فرا رسیدن فصل سرما و فزونی گرفتن مصرف گاز در بخش خانگی و تجاری، محدودیت گازرسانی به نیروگاه‌ها بیشتر می‌شود، گفت: نیروگاه‌ها یکی از بزرگترین بخش‌های مصرفی سوخت گاز در کشور هستند و طبیعتا هر میزان محدودیتی که در حوزه گاز اتفاق بیفتد بخشی از این محدودیت را نیروگاه‌ها باید به دوش بکشند و به ناچار برای تامین برق مشترکین روی سوخت مایع بروند.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر آرای صادره هیاتهای موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی در واحد ثبتی شهرستان اراک تصرفات مالکانه و بلامعارض محرز گردیده است لذا مشخصات متقاضی و املاک مورد تقاضا به شرح زیر به منظور اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت بصدور سند مالکیت بنام متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خود را به اداره ثبت اسناد و املاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ اعتراض داد خواست خود را به مرجع قضائی تقدیم نمایند .

ردیف ۱ رای شماره ۳۵۱۱-۱۴۰۵/۰۷/۰۶ آقای حسین دستجانی فراهانی فرزند صفدر ش ش ۵۴۴۰۰۱۰۴۷۵ صادره از فراهان بشماره ملی ۵۴۴۰۰۱۰۴۷۵ در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۹۶۲/۹۰ متر مربع پلاک ۷۹-اصلی واقع در بخش شش ثبت اراک حوزه ثبتی شهرستان فراهان واقع در اراضی مزرعه ذولف اباد خریداری از محل مالکیت محمد مستعلی مجد ابادکهنه فرزند ابوالفضل .

تاریخ انتشار نوبت اول : ۱۴۰۵/۸/۱۹

تاریخ انتشار نوبت دوم : ۱۴۰۵/۹/۴

رئیس ثبت شهرستان فراهان - مهدی لطفی ۶۱۱۰

شناسه آگهی: ۲۳۲۲۸۶۷

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر آرای صادره در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضیان اراضی خلیل شهر قسمتی از پلاک ۱۳۶۵ فرعی از ۴۹-اصلی بخش ۱۷ ثبت بهشهر به شرح ذیل می باشد:

۱- خانم منیره حسن زاده فرزند صمد نسبت به شش دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۲۲/۵۰ متر مربع به شماره کلاسه ۱۴۰۴/۴۰۶۷

۲- خانم ملیحه حسن زاده فرزند صمد نسبت به شش دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۲۷ متر مربع به شماره کلاسه ۱۴۰۴/۴۰۶۸

مستند مالکیت خریداری شده مع الواسطه از مالک رسمی سعید و علی شهرت هر دو رحمانی خلیلی که اعتراض داشته باشند میتوانند 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 قضائی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد./ م الف: ۲۳۲۳۲۶۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۴

محمدحسن صادقی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بهشهر ۶۱۶۶

شماره نامه ۱۴۰۵۸۵۶۰۲۲۱۰۰۰۷۷۰۸ تاریخ ارسال نامه ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

قوه قضائیه

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان

آگهی تحدید حدود اختصاصی

نظر به اینکه بموجب رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۲۱۰۰۰۵۹۹۹ - ۱۴۰۵/۰۴/۰۷ هیات قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی ششدانگ یکباب منزل مسکونی بمساحت ۱۷۴.۳۸ متر مربع پلاک ثبتی ۳۷۲ فرعی از ۹۹ اصلی مفروز و مجزی شده از شماره ۹۹ اصلی مزبور واقع در بخش ۶ حوزه ثبتی جنوب شرق اصفهان در مالکیت آقای علی فخارزاده طالخونچه فرزند محمدعلی کدملی ۱۲۷۰۷۴۹۲۱۸ مستقر گردید و بلحاظ اینکه پرونده ثبتی مربوط به پلاک اولیه فاقد سابقه تحدید حدود میباشد لذا به استناد تبصره ذیل ماده ۱۳ قانون فوق الذکر و طبق تقاضای مالک تحدید حدود ملک مرقوم در روز سه شنبه مورخه ۱۴۰۵/۱۰/۰۱ ساعت ۹ صبح در محل شروع و به عمل خواهد آمد و بموجب این آگهی به کلیه مالکین و مجاورین اعلام میگردد تا در روز و ساعت مقرر در محل حضور یابند و اعتراضات مالکین و مجاورین مطابق ماده ۲۰ قانون ثبت از تاریخ تنظیم صورتمجلس تحدید حدود و فقط تا (۳۰) روز پذیرفت خواهد شد و معترض طبق ماده ۸۶ آیین نامه قانون ثبت باید از تاریخ تسلیم اعتراض به این اداره ظرف یکماه دادخواست خود را به مرجع ذیصلاح قضائی تسلیم و گواهی تقدیم دادخواست را اخذ و به این واحد ثبتی ارائه نماید در غیر اینصورت متقاضی ثبت یا نماینده قانونی وی میتواند به دادگاه مربوطه مراجعه و گواهی عدم تقدیم دادخواست را دریافت و به اداره ثبت تسلیم نماید و اداره ثبت بدون توجه به اعتراض عملیات ثبتی را با رعایت مقررات ادامه میدهد. توضیحاً در صورتیکه روز تحدید حدود با تعطیل رسمی مصادف شد، اولین روز کاری بعد تعطیل ، روز تحدید حدود محسوب میگردد.

شناسه : ۲۳۳۳۵۳۱

مهدی صادقی وصفی - رئیس ثبت اسناد و املاک جنوب شرق اصفهان ۶۶۸۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۰۴

موضوع آگهی المثنی پلاک ۴۴ فرعی از ۵۳۸ اصلی

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای رحمت اله شیرویه بروجنی فرزند عباسعلی با ارائه دو برگ استشهاد محلی که هویت و امضا شهود رسما گواهی شده مدعی است سند مالکیت تک برگ شش دانگ یک باب خانه به پلاک ثبتی چهل و چهار فرعی از پانصدوسی وهشت اصلی واقع در بروجن که در صفحه ۳۸۹ دفتر ۲۵ املاک بروجن تحت شماره ۳۲۲۲ ثبت وسند مالکیت به شماره ۶۷۴۴۱۲ سری الف سال ۹۱ صادر گردیده است را بعلت سهل انگاری مفقود نموده و درخواست صدور المثنی سند مالکیت نامبرده را نموده لذا طبق تبصره یک اصلاحی ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت مراتب آگهی میشود که هر کس مدعی انجام معامله (غیر از آنچه در این آگهی ذکر شده) نسبت به آن یا وجود سند مالکیت مزبور نزد خود باشد از تاریخ انتشار این آگهی تا ده روز به این اداره مراجعه و اعتراض خود را کتبا ضمن ارائه اصل سند مالکیت و سند معامله تسلیم نماید تا مراتب صورتمجلس و اصل سند به ارائه کننده مسترد گردد اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نشود المثنی سند مالکیت مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد./.

با تجدید احترام

رسول تعمیدی

رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بروجن ۶۶۸۲