

وزیر آموزش و پرورش:

نواخته شدن زنگ آغاز سال تحصیلی با حضور رئیس جمهور

آیین خشت گذاری به صورت نمادین اجرا شد. وی با بیان اینکه اولیاء بیشترین ارتباط و درگیری را با فضای مدرسه دارند پس بیشترین کمک را به ارتقای نظام تعلیم و تربیت خواهند داشت افزود: مشارکت اولیاء همه جانبه است، دوست داریم مشارکت اولیاء بیشتر در حوزه های تربیتی رقم بخورد. در تعامل و رفت و آمد بین معلمان و اولیاء و مدیران مدارس، شرایط تحصیلی، شرایط تربیتی می تواند سطح تحصیلی و تربیتی دانش آموزان را ارتقاء دهد که بسیار مهم است و مهم ترین بخش مشارکت اولیاء است.

وزیر آموزش و پرورش با بیان اینکه دوست داریم خانواده ها به ارتقای تعلیم و تربیت مانند خیرین کشور کمک کنند و به این سمت برویم که بهترین استانداردهای تجهیزات را برای دانش آموزان در کلاس های درس مهیا کنیم ادامه داد: به دلیل اینکه در این حوزه عقب افتادگی های زیادی داریم این امر میسر نمی شود و نمی توانیم به این موضوع دسترسی پیدا کنیم مگر با مشارکت همه جانبه آحاد مردم به ویژه اولیاء، زیرا بالاترین سرمایه گذاری برای کشور و برای خانواده، سرمایه گذاری در حوزه تحصیل و آینده فرزندان است.

کاظمی در پاسخ به سوال خبرنگار ایسنا مبنی بر آمادگی استان ها برای آغاز سال تحصیلی گفت: استان ها ۱۰۰ درصد آمادگی کامل دارند و مهر آرام و بی دغدغه ای را پشت سر می گذرانیم. یک روز در میان با ادارات کل در ارتباط هستیم و ادارات کل هم مرتب با رؤسای آموزش و پرورش و رؤسای آموزش و پرورش نیز با مدیران مدارس شرایط را روزه چک و کنترل می کنند.

وی افزود: موضوع توزیع کتاب های درسی، موضوع ثبت نام ها، بهسازی فضاها، سرویس های مدارس در دستور کار است و روزه دنبال می کنیم. شرایط خیلی خوب است و هیچ نگرانی در حوزه تامین معلم وجود ندارد و انشالله با مشارکت و کمک معلمان و پیشکسوتان نظام تعلیم و تربیت، کمبودهایی را که داریم امیدواریم رفع شود. وزیر آموزش و پرورش در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار ایسنا مبنی بر زمان آغاز سال تحصیلی گفت: زنگ آغاز سال تحصیلی ۸ صبح روز سه شنبه اول مهر با حضور رئیس جمهور و تمام وزراء در سطح مدارس نواخته می شود، بهترین رویدادی است که در فضای عمومی جامعه تحول ایجاد می کند.

وزیر آموزش و پرورش درباره ثبت نام دانش آموزان اتباع ادامه داد: ثبت نام اتباع در چارچوب ضوابط و مقرراتی که سازمان مهاجرین و وزارت کشور معین کرده، انجام می شود، هیچ مشکلی وجود ندارد و آنهایی که مدارک ندارند را وزارت کشور تعیین تکلیف می کند.

کاظمی اظهار کرد: در پایه اول ابتدایی نزدیک به ۹۹ درصد ثبت نام کردیم و در بقیه پایه ها نیز تقریباً ثبت نام ها در حال تکمیل است. مشکل فقط در کسانی بوده که احتمالاً تجدیدی دارند و نتوانستند در خرداد قبول شوند که تمهید مقدمات آن در حال انجام است.

معاون وزیر صمت:

عرضه خودرو در بورس کالا نه تنها راه حلی جامع برای مشکلات بازار خودرو نیست



کشف شده در بازار بیش از قیمت مد نظر واحدهای تولیدی بود و این امر نظم بازار را برهم زد.

وی با تأکید بر اینکه سیاست وزارت صمت بر «ثبات قیمت» و «توزیع عادلانه» متمرکز است، افزود: عرضه خودروهای اقتصادی در بورس کالا نه تنها با اهداف تنظیم بازار همخوانی ندارد بلکه می تواند فاصله قیمت کارخانه و بازار را بیشتر کند.

معاون وزیر صمت گفت: هرگونه تصمیم خارج از چارچوب قانونی، مانند تلاش برای عرضه در بورس، می تواند اختلال در بازار ایجاد کند. وزارت صمت و ای درو به عنوان نهادهای تنظیم گر، موظف به حفظ منافع مردم هستند و با هر اقدامی که به گران فروشی یا برهم زدن تعادل بازار منجر شود، مخالفیم.

معاون وزیر صمت گفت: عرضه خودرو در بورس کالا نه تنها راه حلی جامع برای مشکلات بازار خودرو نیست، بلکه می تواند منجر به افزایش قیمت ها و آسیب به حقوق مصرف کنندگان شود.

فرهاد میمقی رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ای درو) در گفتگو با مهر با اشاره به تجربه گذشته عرضه خودرو در بورس کالا اعلام کرد: عرضه کالای نهایی در بازاری که ذاتاً با هدف رقابت برای دستیابی به قیمت بالاتر فروش طراحی شده است، رضایت مصرف کننده نهایی را جلب نمی کند.

وی گفت: هرچند هدف از ورود خودرو به بورس کالا ایجاد شفافیت و حذف واسطه گری اعلام شده بود، اما سازوکار رقابت قیمتی در عمل منجر به افزایش بهای خودرو برای خریداران واقعی شده است. ضمن اینکه در خصوص منافع حاصل از فروش خودروها به قیمتی بالاتر از قیمت تولید کنندگان، شفافیت لازم وجود نداشته و امکان تخصیص این منابع به خارج از صنعت وجود دارد.

به گفته میمقی، بخش زیادی از معاملات در بورس خودرو توسط خریداران سرمایه ای یا واسطه ها انجام می شود و این موضوع باعث شده مصرف کننده ای که نیاز روزمره به خودرو دارد، امکان خرید مستقیم از واحدهای تولیدی را نداشته باشد.

معاون وزیر صمت با اشاره به تجربیات گذشته عرضه خودرو در بورس کالا، تأکید کرد: عرضه خودرو در بورس کالا نه تنها راه حلی جامع برای مشکلات بازار خودرو نیست، بلکه می تواند منجر به افزایش قیمت ها و آسیب به حقوق مصرف کنندگان شود. سابقه عرضه حدود ۵۰ هزار دستگاه خودرو در بورس کالا در سال ۱۴۰۱ نشان داد که قیمت

سر مقاله

مصائب قیمت گذاری



ولی الله افخمی راد / رئیس اسبق سازمان توسعه تجارت

حسب اخبار منتشر شده در هفته گذشته، شورای محترم رقابت، بازار خودروهای سواری تولیدی و مونتاژی کشور را (البته معلوم نیست چرا تولید خودروهای داخلی و مونتاژی را تفکیک کرده چون به هر حال هر دو تولید کننده داخلی به حساب می آیند) انحصاری تشخیص داده و با تصویب دستورالعملی، سازمان حمایت از تولید کنندگان و مصرف کنندگان را موظف به بررسی و تصویب قیمت های پیشنهادی خودروسازان داخلی ظرف یک ماه کرده است.

این مصوبه در شرایطی صادر می شود که واردات خودروی خارجی برابر ضوابط و مقررات جاری فاقد ممنوعیت بوده و ورود دست دوم آن نیز در قد و قواره خودروهای ساخت داخل مجاز اعلام شده و حسب ظاهر برای تسهیل واردات خودرو، دستگاه اجرایی ذی ربط، سازوکار ویژه ای متفاوت از دیگر کالاهای تدارک دیده است.

تولید کنندگان متعدد خودروهای داخلی چه بارش و مونتاژ و چه غیر آن در مقایسه با تولید کنندگان سایر کالاهای امتیاز ویژه ای از قبیل ارز ارزان قیمت و یارانه های غیر متعارف و غیر مستقیمی که دیگر رشته های تولیدی از آن بر خوردار باشند نیز بهره مند نیستند. در چنین شرایطی که واردات خودرو، مجاز و یارانه بیشتری به سازندگان خودروهای داخلی تعلق نمی گیرد، شورای رقابت بر اساس چه معیاری انحصاری بودن آن را تشخیص داده و الزام به قیمت گذاری کرده است؟

علی القاعده شورای محترم رقابت در پی آن است که اجحافی به خریداران و مصرف کنندگان نهایی این کالا از باب انحصاری که خود تشخیص داده وارد نشود. اما بدون شک تصمیمی که گرفته اند نه تنها چنین دستاوردی نخواهد داشت، بلکه عوارض آن موجب استمرار تولید خودروهای غیر قابل رقابت با مشابه خارجی همچون شرایط فعلی خواهد شد. چرا؟ چون قیمت گذاری آفت و بلای جان سرمایه گذاری است که نه تنها مستند به علم اقتصاد، بلکه بر اساس تجارب موجود و کاملاً در دسترس نیز می توان از آن اطمینان حاصل کرد.

رفع انحصار و ایجاد بازار رقابتی در محصولات صنعتی مستلزم تولید انبوه و لازمه آن، سرمایه گذاری گسترده است که نیازمند وجود فضای کسب و کار رقابتی و اطمینان از درآمد زبون و سودآور بودن سرمایه گذاری در قیاس با دیگر زمینه های به کارگیری سرمایه است. قیمت گذاری دستوری نه تنها به افزایش سرمایه گذاری جدید در رشته صنعتی مورد نظر نمی انجامد، بلکه واحدهای موجود را نیز از دسترسی به توسعه و افزایش ظرفیت و به کارگیری فناوری های روز بازمی دارد. خودروهای تولیدی کشور، جامانده از تکنولوژی روز، بر مصرف ناامن و آلوده کننده هوا و آن هم با قیمت های گران تر در مقایسه با خودروهای خارجی در اختیار مصرف کننده نهایی قرار می گیرند. چون به جای قرار دادن آن در زمره کالاهای مصرفی به دلیل اصرار بر قیمت گذاری دستوری، در جایگاه کالای سرمایه ای واقع شده و متقاضیان خرید در لاتاری دولتی نه برای تامین نیاز خود که برای کسب سود و منفعت در این آشفته بازار در صف خرید ایستاده اند.

اگر قیمت گذاری خودرو به نظام بازار واگذار شود، خریداران خودرو به قدری کاهش می یابند که خودروسازان مشابه سال های ابتدای دهه ۹۰ دچار کسری منابع مالی و ناچار از تعدیل قیمت ها شوند. این انحصار نیست که صنعت خودروی کشور را به این روز انداخته، بلکه سیاست گذاری غلط و نادرست در چگونگی توسعه صنعت خودرو و درماندن آن شبکه ارزش بین المللی است که تولید و عرضه خودروهای بدون کیفیت و گران رادر ۵۰ سال گذشته برای کشور به ارمغان آورده است و تردید نداشته باشیم تا چرخ بر همین منوال بگردد و صنعت خودرو بدون اتصال به شبکه های متفاوت بین المللی بخواهد ماندگار باشد، بیچاره مردمند که همچنان گروگان صنعت نابسامان خودرو باقی خواهند ماند.

صنعت برق کشور هم که این روزها با قطعی بسیار، کمبود خودش را به نمایش گذاشته و مشکلات عمیقی را در زندگی مردم به جهات مختلف به جامی گذارد، قربانی همین نگاه قیمت گذاری دستوری و در پی آن ازدیاد مصرف غیر ضرور و ناتوانی سرمایه گذاران در بازسازی و نوسازی نیروگاه های موجود یا سرمایه گذاری جدید شده است.

در هر رشته صنعتی که مداخله دولتی در قیمت گذاری دستوری را شاهد هستیم، عقب افتادگی و کمبود و کاهش کیفیت را هم به دنبال باید نظاره گر باشیم؛ چرا که سرمایه گذاری در آنها فاقد منفعت بوده و عدم سرمایه گذاری جدید باعث بروز عدم تعادل در بازار مصرف و ایجاد چرخه معیوب شده است. حذف تخصیص ارز ارزان قیمت برای تولیدات مختلف در دهه های هفتاد و هشتاد همراه با آزاد سازی قیمت، موجب سرمایه گذاری حداکثری را در این رشته ها فراهم آورد. اگر امروز در رشته های مختلف تولیدی از قبیل بخش عمده ای از صنایع غذایی، صنایع نساجی، صنایع چوب و مبلمان، صنایع شیمیایی و دیگر زمینه ها شاهد هستیم که کالای تولیدی داخلی در کنار محصولات مشابه خارجی در دسترسی مردم قرار دارد، جز در سایه عدم تخصیص ارز ارزان قیمت و حذف قیمت گذاری میسر نشده است.

به نظر می رسد بهتر است که شورای رقابت در تصمیم خود مبنی بر قیمت گذاری دستوری تجدید نظر کند و اجازه دهد دستگاه سیاستگذار از یک سو با عدم تخصیص ارز ارزان قیمت و حذف هر نوع یارانه ای که احتمالاً به طور اختصاصی به صنعت خودرو پرداخت می کند و از سوی دیگر با کنار گذاشتن قیمت گذاری دستوری، بر تحقق واردات خودروی خارجی تأکید کند تا مردم از مواهب استفاده از خودروی خوب داخلی و خارجی بر خوردار شوند.



سید نظری

رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان سیرجان



سید نظری

سند مالکیت

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم/ آقای محمد علی ایراژاد پاریزی فرزند غلام علی کد ملی ۳۰۷۰۱۳۹۴۸۵ با ارائه دو برگ استشهادیه از دفتر اسناد رسمی شماره ۲۱۰ سیرجان منضم به تقاضای کتبی جهت دریافت سند مالکیت المثنی سه دانگ از شش دانگ خانه پلاک ۸۰۰ فرعی از ۲۳۱۲ اصلی بخش ۲۵ واقع در سیرجان متعلق به وی بعلت جابجایی مفقود گردیده با بررسی معلوم گردید ذیل ثبت ۴۴۶۶ بنام نامبرده صادر و تسلیم گردیده است و از این اداره تقاضای صدور سند المثنی پلاک فوق را نموده است لذا بنا به درخواست نامبرده بر حسب دستور تبصره یک اصلاحی ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت مراتب در یک نوبت آگهی تا چنانچه شخص یا اشخاص مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد از تاریخ انتشار این آگهی (یک نوبت است) ظرف مدت ۱۰ روز مراتب را با ارائه اصل سند یا سند معامله کتبا به اداره ثبت اسناد سیرجان اعلام نمایند بدیهی است پس از انقضای مدت مقرر در آگهی (۱۰ روز) هیچگونه ادعایی از هیچکس مسموع نخواهد بود و این اداره وفق ضوابط و مقررات نسبت به صدور سند مالکیت المثنی به نام مالک اقدام خواهد نمود.

سید نظری

رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان سیرجان

شناسه آگهی: ۲۰۰۰۴۱۶