بررسی معاهده ۲۰ ساله دو کشور (بخش حمل‌ونقل)

فصل جدید همکاری ایران و روسیه در تکمیل کریدورها

سرویس اقتصادی -

امضای معاهده ۲۰ ساله، فصل جدیدی را در همکاری‌های ایران و روسیه برای تکمیل کریدورها، به‌ویژه در مسیر شمال- جنوب رقم زده است.

به گزارش کیهان، بر مبنای بند ۲۱ معاهده ۲۰ ساله ایران و روسیه، طرف‌های متعاهد با در نظر گرفتن توانایی‌ها و ظرفیت‌های خود از همکاری نزدیک در زمینه حمل‌ونقل حمایت خواهند کرد و تمایل خود را برای توسعه همه‌جانبه شراکت در حوزه حمل‌ونقل بر مبنای سودمندی متقابل تأیید خواهند کرد.

بنابراین، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوائی و مشارکت در کریدور شمال- جنوب برای تقویت ترانزیت منطقه‌ای از جمله توافقات ایران و روسیه بر مبنای بند ۲۱ معاهده ۲۰ ساله است.

مهم‌ترین همکاری ایران و روسیه در بخش حمل‌ونقل، مربوط به کریدور شمال- جنوب است که از دو شاخه غربی و شرقی برقرار می‌شود. مسیر شاخه غربی از هند و خلیج‌فارس آغاز می‌شود و از طریق بندرعباس و بندر امام‌خمینی وارد کشور می‌شود؛ سپس با استفاده از شبکه‌های حمل‌ونقل زمینی و ریلی ایران به شمال غرب کشور و از آنجا به روسیه و اروپا متصل می‌شود. نزدیکی این مسیر به بازارهای اروپایی و تسریع انتقال کالاها، شاخه غربی را به یکی از مسیرهای پرطرفدار تبدیل کرده است.

در شاخه شرقی، بندر چابهار نقش کلیدی ایفا می‌کند؛ این مسیر، هند را به ایران متصل کرده و از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی کشور، به آسیای میانه یعنی ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان و سپس به روسیه و اروپا متصل می‌کند؛ این شاخه نه‌تنها به تقویت تعاملات اقتصادی با آسیای مرکزی کمک می‌کند، بلکه بندر چابهار را به قطب مهمی در حمل‌ونقل بین‌المللی تبدیل می‌سازد.

طبق متن این توافقنامه راهبردی، طرف‌های متعاهد در توسعه کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی که از قلمرو جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه عبور می‌کند، به ویژه کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال- جنوب فعالانه همکاری خواهند نمود.

این همکاری شامل ترویج کالا با مبدأ یک طرف متعاهد در بازارهای دولت‌های ثالث و همچنین فراهم‌سازی شرایط توسعه حمل‌ونقل یکپارچه از طریق کریدورهای حمل‌ونقل، هم از طریق حمل‌ونقل دوجانبه و هم از طریق حمل‌ونقل ترانزیتی در قلمرو خود خواهد بود.

تاکید بر همکاری در تکمیل کریدورها

اگرچه با اتصال راه‌آهن رشت- کاسپین که در ۳۱ خردادماه سال جاری رخ داد، عملاً دریای خزر به خلیج‌فارس، دریای عمان و اقیانوس هند با حمل‌ونقل ترکیبی دریایی- ریلی متصل شد، اما یکی از حلقه‌های مفقوده شاخه غربی کریدور شمال- جنوب، خط ریلی ۱۶۲ کیلومتری رشت- آستارا است که هنوز به اتمام نرسیده است. توافق بر سر معاهده ۲۰ ساله ایران و روسیه می‌تواند گره تکمیل این مسیر را باز کند.

به گفته هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل، کمیته پیگیری تملک اراضی این مسیر تشکیل شده است تا شاید از این پروژه ۲۰ ساله گره‌گشایی شود. بنابر گفته برخی مسئولان، تکمیل این پروژه به حدود یک میلیارد یورو اعتبار نیاز دارد.

مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در نشست هم‌اندیشی با فعالان اقتصادی روسیه گفت: مصمم هستیم همکاری‌های خود را در کریدورهای شمال- جنوب و غرب- شرق و مسیرهای دریایی و بنادر گسترش دهیم. می‌توانیم توافقات بسیار مهمی با فدراسیون روسیه در تکمیل مسیر راه‌آهن‌ها و کریدورها و مسیرهای دریایی و بنادر داشته باشیم؛ این‌ها بسترهایی برای فعالیت اقتصادی است.

او ادامه داد: «برای اینکه بتوانیم این سیاست‌ها را عملیاتی کنیم و این توافق‌ها روی کاغذ نماند، لازم است تیم‌هایی برای پیگیری توافقات فعال شوند؛ تیم‌های دانشگاهی، مالی، صنعتی و تجاری می‌توانند در این زمینه فعال شوند.»

«ویتالی ساولیف»، معاون نخست‌وزیر و وزیر حمل‌ونقل روسیه نیز گفت: «به لطف گذرگاه شمال- جنوب، انتقال کالاها از مسیر مورمانسک و بنادر دریای بالتیک به سواحل خلیج‌فارس به طور قابل توجهی کوتاه‌تر خواهد شد.»

توافق بر همکاری در انواع حمل‌ونقل

همچنین فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی با اشاره به معاهده مشترک جامع راهبردی ایران و روسیه که به امضای رؤسای جمهور دو کشور رسید، گفت: در موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل ریلی، هوائی و دریایی و جاده‌ای در بخش کالا و مسافر توافق‌هایی بین دو کشور انجام شد. معاهده جامع مشترک راهبردی ایران و روسیه که به امضای رؤسای جمهور دو کشور رسید، نشان‌دهنده عزم دو کشور برای گسترش همکاری‌های دو جانبه است.

وزیر راه و شهرسازی، ۱۵ دیماه سال جاری در یک نشست ویدئوکنفرانسی با «رمان استاراویت»، وزیر حمل‌ونقل فدراسیون روسیه، تأکید کرد: با توجه به توافقات قبلی بین ایران و روسیه، دستیابی به هدف ترانزیت ۱۰ میلیون تن بار در مسیر کریدور شمال- جنوب ضروری است و باید ظرفیت ۲۰ میلیون تنی ترانزیت در مسیرهای فعلی این کریدور از طریق زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی فعال شود.

او به اهمیت فعال‌سازی شاخه شرقی کریدور شمال- جنوب و لزوم انجام سریع اقدامات اجرائی اشاره کرد و بر تشکیل کمیته سه‌جانبه حمل‌ونقل و امور گمرکی بین ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان تأکید داشت و تسهیل صدور ویزا برای رانندگان ایرانی، افزایش ظرفیت کشتیرانی تجاری و گسترش خطوط مسافری در دریای خزر را ضروری دانست.

وزیر راه و شهرسازی، دستیابی به نقشه راه جامع حمل‌ونقل بین دو کشور را یکی از دستاوردهای مهم دانست که توسط وزارتخانه‌های مربوطه در حال پیگیری است.

وزیر حمل‌ونقل فدراسیون روسیه هم ضمن قدردانی از تلاش‌های وزیر راه و شهرسازی ایران و برگزاری منظم جلسات، با تمامی موارد مطرح‌شده در این نشست موافقت کرد.

فعال شدن کریدورها در دولت شهید رئیسی

موافقت‌نامه راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزیران حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید، اما به همت دولت سیزدهم عملیاتی شد. نخستین محموله ترانزیت چندوجهی از مبدأ روسیه به مقصد هند از طریق ایران ارسال و کریدور شمال- جنوب بعد از سال‌ها مذاکره و رایزنی در خردادماه ۱۴۰۱ فعال شد.

این مسیر مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که مسافت (از شاخه غربی) ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر ۷۲۰۰ کیلومتری جایگزین کرده و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است؛ یعنی زمان حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا را از ۴۰ روز به حدود ۲۰ روز کاهش می‌دهد.

«اولگ بلازیوروف»، مدیرعامل راه‌آهن روسیه درخصوص احداث مسیر ریلی رشت-آستارا گفت: این پروژه برای روسیه اهمیت خاصی دارد و آماده همکاری به منظور تحقق اهداف مشترک هستیم.

او با بیان اینکه یکی از اهداف راه‌آهن روسیه توسعه کریدور شمال- جنوب است، افزود: برای آغاز حمل‌ونقل در این مسیر ۳۶ قطار کانتینری به سمت خلیج‌فارس ارسال شده و در سال ۲۰۲۲ توانستیم با کاهش مدت زمان حمل، هر ماه تردد یک قطار را در این مسیر داشته باشیم. در سال ۲۰۲۴ نیز، یادداشت تفاهمی در زمینه حمل کانتینر بین دو طرف امضا شد که در نتیجه اجرای آن، چهار قطار در هر ماه ارسال شده است. رفع موانع برای حمل نفت و زغال‌سنگ از کریدور شمال- جنوب و رسیدن به تعرفه مناسب هم در دستور کار است.

گفتنی است، افزایش عبور بار از شاخه غربی کریدور شمال- جنوب (آستارا) که در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۲۰ هزار تن بود، در سال ۱۴۰۲ به یک میلیون و ۸۰ هزار تن رسید. این رشد در سال ۱۴۰۳ هم مشهود است.

به نظر می‌رسد اکنون فرصتی تاریخی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های جغرافیای منحصر به فرد ایران به وجود آمده است. اگر مسئولان با نگاهی راهبردی، بتوانند جانمایی کشور در اقتصاد بین‌المللی را با استفاده از ظرفیت‌های موجود به خوبی ترسیم کنند، منافعی بیش از نفت و گاز، تنها از طریق اتصال ترانزیتی شرق و غرب برای کشور فراهم می‌شود.

کیهان بررسی می‌کند

واکنش کارشناسان به فرار رو به جلوی متهمان کرسنت

در حالی که متهمان پرونده فساد کرسنت در حال وارونه‌نمایی حقایق هستند، کارشناسان درباره ادعاهای آنان شفاف‌سازی کردند.

به گزارش خبرنگار ما، در روزهای اخیر خبر توقیف یکی از ساختمان‌های شرکت ملی نفت در روتردام هلند به بهانه بخشی از غرامت ادعا شده از سوی شرکت اماراتی کرسنت منتشر شد. همزمان با انتشار این خبر، جریان رسانه‌ای مدعی اصلاحات در داخل و رسانه‌های نیابتی آن‌ها در خارج از کشور، در مطالبی متحدالشکل و همسو به وارونه‌نمایی درباره این پرونده پرداختند.

همچنین نیروهای سایبری آنان در شبکه‌های اجتماعی، به شدت به سعید جلیلی، دبیر اسبق شورای عالی امنیت ملی حمله کردند تا نقش زنگنه و تیم مدیریتی او در وزارت نفت دولت اصلاحات و شخص خاتمی در این زمینه پنهان بماند. غافل از اینکه شواهد و اسناد غیرقابل انکاری وجود دارد که انگشت اتهام را به سمت این افراد نشانه می‌زند و این جوسازی‌های رسانه‌ای قابل کتمان نیست.

چند نکته محوری در خبرسازی‌های این طیف وجود دارد. نخست اینکه سعی کردند قرارداد کرسنت را بسیار با ارزش برای کشور جا بزنند و منافعی نجومی در ابعاد چندین میلیارد دلار برای آن تراشیدند.

در گام بعدی، آن‌ها تلاش کردند سعید جلیلی را عامل توقف اجرای این قرارداد بسیار درخشان(!) جا بزنند و خسارت‌های پیاپی به صنعت نفت، از جمله توقیف اخیر یک ساختمان شرکت نفت را نتیجه این تصمیم خیالی مطرح کنند.

چه کسی اولین بار اجرای کرسنت را متوقف کرد؟

یکی از گزاره‌های غلطی که حامیان کرسنت مطرح می‌کنند، این است که این قرارداد با دستور رئیس وقت شورای عالی امنیت ملی یا معاون اول دولت نهم متوقف شده است.

خبرگزاری فارس در این‌باره گزارش داد: اجرای این قرارداد از دولت هشتم متوقف شده بود و در نتیجه، این قرارداد در زمان وزارت بیژن زنگنه نیز به مرحله اجرا نرسید.

نخستین اقداماتی که علیه انعقاد و اجرای قرارداد کرسنت انجام شد، در دولت هشتم بود. در این راستا ابتدا نهادهای نظارتی دولت هشتم، یعنی وزارت اطلاعات و سپس سازمان بازرسی کل کشور و دیوان محاسبات به انعقاد و اجرای این قرارداد انتقادات جدی وارد کردند. در دولت خاتمی، حجم انتقادات وارده به قرارداد کرسنت به حدی بود که شورای عالی امنیت ملی نیز در این ماجرا ورود کرد.

در آذرماه سال ۱۳۸۱، حسن روحانی به عنوان دبیر شورای عالی امنیت ملی با ارسال نامه‌ای به سیدمحمد خاتمی، رئیس‌جمهور وقت، با اشاره به انعقاد قرارداد کرسنت و ایرادات آن، نسبت به عملکرد بیژن زنگنه، وزیر نفت، اعتراض کرده و این اقدام وزارت نفت را خارج از چارچوب قانون عنوان می‌کند.

لذا تحقیقات نهادهای نظارتی از همان دوره عقد قرارداد در دولت هشتم شروع شد و گزارش‌های انتقادی مختلفی را به نهادهای مسئول در دولت ارائه دادند. ولی این نهادها صرفاً به دولت بابت تبعات این قرارداد هشدار دادند و برای دولت نسخه متوقف کردن اجرای قرارداد را ننوشتند؛ بلکه این خود زنگنه بود که در دولت هشتم حاضر به اجرای این قرارداد نشد.

ماجرای قیمت چه بود؟

اما جدا از اینکه چه کسی دستور توقف قرارداد را داده است، این شبهه مطرح می‌شود که چرا بابت یک فساد چند میلیون دلاری، قرارداد متوقف شد و رقم زیادی جریمه شدیم و میلیاردها دلار(!) هم از دست دادیم.

رضا نوشادی، مدیرعامل شرکت مهندسی و توسعه گاز، درباره این ارقام خیالی حامیان کرسنت به خط انرژی گفت: در قرارداد کرسنت، هر هزار فوت مکعب گاز هفت دهم دلار قیمت‌گذاری شده بود، در حالی که میانگین قیمت قراردادهای گاز ایران هشت و نیم دلار بود. حتی قیمت گاز کرسنت از قیمت فروش گاز به پتروشیمی‌ها هم کمتر بوده است. یعنی دولت وقت، گازی به ارزش سالانه یک و نیم میلیارد دلار را به کرسنت به قیمت ۱۲۷ میلیون دلار فروخته، کمتر از یک‌دهم ارزش واقعی.

وی افزود: در کل، ارزش واقعی گازی که ما می‌خواستیم به کرسنت بدهیم ۴۰ الی ۵۰ میلیارد دلار بود، اما کل درآمد ۲۵ ساله ایران از این تجارت حدود سه میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بود که باید سه میلیارد دلار آن را صرف توسعه و تولید گاز از میدان سلمان می‌کردیم.

مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس نیز در این زمینه در شبکه ایکس نوشت: می‌گویند برای چند میلیون دلار رشوه کم، کرسنت اجرا نشد و دو میلیارد دلار جریمه شدیم! تنها یک اثر رشوه در عقد کرسنت با یک‌دهم قیمت، محکومیت ایران به پرداخت دو میلیارد دلار به ترکیه بود که معادلش ۱۴ ماه گاز رایگان دادیم. نقضِ حاکمیت سرزمینی ایران که اصلاً قیمت ندارد.

عدم النفع ۵۴ میلیارد دلاری

مسعود میرکاظمی، وزیر اسبق نفت، هم درخصوص قرارداد کرسنت گفت: این قرارداد با دو دلال و تعدادی از افراد با پرداخت وجوهاتی بسته شد که مستندات آن اثبات شده و به دادگاه لاهه و نهادهای قضائی کشور داده شده است.

وی افزود: پروژه کرسنت کاملاً غیر اقتصادی بوده است و در هفت سال اول این قرارداد ۵۰ درصد سرمایه‌گذاری ایران را برنمی‌گرداند.

وزیر پیشین نفت افزود: عدم النفع قرارداد کرسنت حدود ۵۴ میلیارد دلار در ۲۵ سال است. در صورت اجرای این قرارداد، ترکیه، عراق و پاکستان حق داشتند از ما ۸۰ درصد تخفیف بگیرند.

میرکاظمی تأکید کرد: تمام دستگاه‌های قضائی و اطلاعاتی تأکید کردند که کرسنت قابل اجرا نیست.

خدشه به تمامیت ارضی کشور

میرکاظمی ضمن اشاره به نتایج زیان‌بار این قرارداد در ابعاد مختلف گفت: محل تحویل را در «سکو مبارک» قرار دادیم که به حاکمیت امارات بر جزایر ایران مشروعیت می‌بخشید. الحاقیه‌های کرسنت هم ننگین بود؛ مثلاً در الحاقیه اول حق فسخ از ایران گرفته شد.

وی در پایان با اشاره به اظهارات مرحوم ترکان از مسئولان دولت‌های کارگزاران و اعتدال گفت: مرحوم ترکان در روزنامه نوشت که دیوار کرسنت تا ثریا کج است.

روند تاریخی کرسنت

گفتنی است، محمد دهقان، معاون حقوقی رئیس‌جمهور در دولت سیزدهم پیش از این برخی جزئیات تاریخی از پرونده پرفساد کرسنت را تشریح کرده بود:

(۱۳۸۰-۱۳۸۳) مذاکره و امضای قرارداد گازی مشکوک با شرکت کرسنت در دولت آقای خاتمی و فروش ۲۵ سال گاز ایران به ثمن بخس و محروم کردن ملت ایران از ده‌ها میلیارد دلار منابع گازی میدان مشترک سلمان.

(۱۳۸۱-۱۳۹۱) ورود دستگاه‌های نظارتی برای مقابله با فساد قرارداد کرسنت و صدور رأی محکومیت توسط قوه قضائیه برای برخی از اعضای هیئت‌مدیره شرکت ملی نفت در دولت آقای خاتمی و برخی دیگر از عوامل فساد این پرونده.

(۱۳۹۲) علی‌رغم واضح بودن تأثیر بازگشت افراد مؤثر در فساد قرارداد کرسنت به صدارت نفت در دولت آقای روحانی و تذکر این امر توسط برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، بازگشت آقای زنگنه و برخی اعضای محکوم شده هیئت‌مدیره نفت منجر به تضعیف مواضع شرکت ملی نفت ایران مبنی بر وجود فساد گسترده در قرارداد کرسنت در دیوان داوری گردید.

(۱۳۹۳) محکومیت شرکت ملی نفت ایران در دیوان داوری و تشکیل دو پرونده کرسنت یک (بابت تقویم خسارت و عدم النفع شرکت کرسنت در سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۴) و کرسنت دو (بابت خسارت و عدم النفع شرکت کرسنت در سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۳۰).

(۱۴۰۰) محکومیت شرکت ملی نفت ایران در پرونده کرسنت یک به دو و چهار دهم میلیارد دلار در پایان دولت آقای روحانی.

(۱۴۰۱-۱۴۰۲) اقدام حقوقی مؤثر برای دفاع از حق ملت ایران که منجر به تجدید فرآیند داوری در کرسنت دو و توقف ادعای بی‌پایه ۳۲ میلیارد دلاری کرسنت علیه شرکت ملی نفت ایران شد.

(۱۴۰۳) شکست شرکت کرسنت در شناسایی و اجرای رأی دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلاری علی‌رغم اقدامات حقوقی گسترده.

مطالبه از دستگاه قضائی

شایان ذکر است، آبان ۱۴۰۰ حدود ۲۰۰ نفر از نمایندگان در نامه‌ای خطاب به رئیس قوه قضائیه خواستار رسیدگی به پرونده کرسنت شدند.

خردادماه ۱۴۰۱، سخنگوی دستگاه قضا از احضار بیژن زنگنه به دادگاه خبر داد، اما تاکنون درباره نتیجه این دادگاه شفاف‌سازی صورت نگرفته است.

بدون شک اهتمام دستگاه قضائی به بررسی این پرونده نقشی اساسی در احقاق حقوق ملت ایران و تنویر افکار عمومی خواهد داشت.

مسئولان در اصلاح نظام توزیع تعلل نکنند

قاچاق سوخت ۲ برابر واردات!

درحالی برآورد می‌شود روزانه ۳۰ میلیون لیتر فرآورده‌های نفتی شامل بنزین و گازوئیل از کشور قاچاق می‌شود که حجم واردات بنزین و گازوئیل روزانه به کشور در زمان حاضر حدود ۱۷میلیون لیتر است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، قاچاق سوخت از اصلی‌ترین معضلات اقتصادی، اجتماعی و حتی امنیتی ایران است؛ چرا که این چالش اقتصادی به ناترازی سوخت منجر شده و کنار مصرف بی‌رویه داخلی و مشکلات سرمایه‌گذاری در بخش افزایش ظرفیت تولید، اقتصاد کشور را در سراشیبی سقوط قرار داده است.

به‌عبارتی اگر فقط برای قاچاق سوخت چاره‌اندیشی شود، بخش قابل‌توجهی از مشکلات اقتصادی کشور رفع می‌شود.

در سال جاری میزان واردات روزانه بنزین به‌طور متوسط هشت میلیون لیتر و میزان واردات روزانه گازوئیل حدود ۹ میلیون لیتر است.

در حالی واردات دو فرآورده اصلی نفتی کشور قریب به ۱۷ میلیون لیتر در روز است که میزان قاچاق بنزین و گازوئیل حدود ۳۰ میلیون لیتر در روز برآورد می‌شود.

در واقع، میزان واردات بنزین و گازوئیل که برای رفع ناترازی آن صورت می‌گیرد، نصف قاچاق روزانه بنزین و گازوئیل است.

یعنی اگر قاچاق بنزین و گازوئیل متوقف شود، نه‌تنها ناترازی و کسری این دو فرآورده استراتژیک و پرتقاضای نفتی متوقف خواهد شد، بلکه می‌توانیم دوباره به جمع کشورهای صادرکننده بنزین و گازوئیل بپیوندیم.

برخلاف تصور مردم، معضل قاچاق سوخت بیشتر از آنچه در مرزها در جریان باشد، در مناطق مرکزی و غیرمرزی ایران ریشه دوانده است.

به‌طوری که از شهرک‌های صنعتی گرفته تا بخش کشاورزی، حمل‌ونقل، صنعت و معدن، پروژه‌های راهسازی و... هر کدام نقشی در قاچاق سوخت دارند و مرزها تنها به‌عنوان نقاط آخر خروج سوخت از کشور نقش‌آفرینی می‌کنند.

در ماه‌های اخیر با تلاش شبانه‌روزی نیروهای اطلاعاتی و امنیتی کشور، صدها نقطه که سال‌ها به تخلف و شکل‌گیری قاچاق سوخت می‌پرداختند، شناسایی شده است و با متخلفان برخورد شده است.

همزمان با انتقادات رسانه‌ای مدیران دولتی نسبت به تبعات منفی قاچاق سوخت بر اقتصاد ایران، خبر برخورد گسترده سازمان اطلاعات سپاه پاسداران با شبکه‌های سازمان‌یافته قاچاق سوخت منتشر شد که طی آن، سازمان اطلاعات سپاه از ابتدای تابستان و قبل از تشکیل دولت جدید با پیش‌بینی مشکلات تأمین سوخت در زمستان و سهم قاچاق سوخت در بروز ناترازی، یک طرح اطلاعاتی ـ عملیاتی را برای شناسایی مسیرهای قاچاق به اجرا گذاشت.

فاز اول برخوردها در روزهای اخیر با به زیر ضرب بردن شبکه‌های قاچاق در ۱۹ استان تکمیل شد و در آینده هم ادامه پیدا خواهد کرد.

البته تلاش شبانه‌روزی نهادهای انتظامی و امنیتی نمی‌تواند موجب حذف کامل قاچاق سوخت شود و در این زمینه لازم است دولت، مجلس و دستگاه قضا ورودی همه‌جانبه داشته باشند.

طرح‌های متعددی در دولت مطرح شده که هنوز در مرحله آزمایش‌های پیش از اجرای سراسری است، در این زمینه باید دولت طرح‌های این‌چنینی را در اولویت اجرا قرار دهد.

سامانه‌های تخصیص سوخت یارانه‌ای نیاز به به‌روزآوری، نظارت بیشتر و یکپارچه‌سازی دارند تا مصرف‌کنندگان واقعی با افراد قاچاقچی که با پوشش مصرف‌کنندگان در این سامانه‌ها حضور دارند، از هم تفکیک شوند و سوخت یارانه‌ای به‌جای انحراف‌های گسترده و روزانه، به دست مصرف‌کنندگان واقعی برسد.

مجلس باید در زمینه قانون‌گذاری و نظارت بر اجرای قوانین و عدم ترک فعل‌ها، ورودی جدی به موضوع قاچاق سوخت داشته باشد، چرا که در بسیاری از فرآیندهای جاری کشور، همه دستگاه‌ها قوانین موجود را رعایت می‌کنند، اما قوانین موجود بعضاً ضعف‌هایی دارند که با سوءاستفاده از آن، بخش قابل‌توجهی از قاچاق سوخت شکل می‌گیرد.

قوه قضائیه هم در زمینه برخورد قاطع با متخلفان، از منظر بازدارندگی و درس عبرت برای سوءاستفاده‌گران، می‌تواند اثری شاخص بر روند کاهش قاچاق سوخت داشته باشد. نیاز است با اهتمام ویژه دستگاه قضا، پرونده‌های مرتبط با قاچاق سوخت به‌صورت ویژه‌تر و با اولویت در دستور بررسی قرار گیرند.

با ابلاغ به شبکه بانکی کلید خورد

تأمین مالی ۵ میلیارد دلاری برای نیروگاه‌های تجدیدپذیر فرصتی بزرگ برای کاهش ناترازی برق

بانک مرکزی بسته تامین مالی ارزی و ریالی برای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر را به شبکه بانکی ابلاغ کرد.

بانک مرکزی اعلام کرد که در راستای اجرای تصویب‌نامه هیئت وزیران در ارتباط با موضوع احداث ظرفیت ۳۰ هزار مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر، بسته تامین مالی ارزی و ریالی، تسهیل در توثیق وثایق و نحوه تأمین ارز برای بازپرداخت بدهی واردکنندگان تجهیزات نیروگاهی تجدیدپذیر، به شبکه بانکی ابلاغ شد.

براین اساس بانک مرکزی موظف شده اقدامات لازم جهت تسهیل در معرفی طرح‌های اولویت‌دار و دارای مجوز شورای اقتصاد در حوزه نیروگاه‌های تجدیدپذیر را به منظور دریافت تسهیلات فاینانس خارجی اجرا نماید.

صندوق توسعه ملی موظف است اقدامات لازم را جهت اعطای تسهیلات ارزی و ریالی مطابق با شیوه‌نامه‌های مصوب صندوق در حوزه نیروگاه‌های تجدیدپذیر تا سقف معادل پنج میلیارد دلار آمریکا طی چهار سال اجرائی کند.

سرمایه‌گذاران طرح‌های اولویت‌دار در حوزه نیروگاه‌های تجدیدپذیر که دارای منابع ریالی مکفی هستند به منظور تخصیص ارز جهت واردات تجهیزات مرتبط با تأیید وزارت نیرو (ساتبا) در چارچوب بودجه ارزی وزارت صنعت، معدن و تجارت در اولویت تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی قرار می‌گیرند.

طبق این بسته مالی، صادرکنندگان غیرنفتی هم می‌توانند در چارچوب مقررات آیین‌نامه بازگشت ارز حاصل از صادرات، نسبت به واردات تجهیزات نیروگاه‌های تجدیدپذیر جهت تأمین انرژی‌های مورد نیاز تولید خود اقدام کنند.

اعطای تسهیلات بانکی به سرمایه‌گذاران طرح‌های نیروگاه‌های تجدیدپذیر تا انتهای سال ۱۴۰۵ با تأیید هیئت عالی بانک مرکزی به طور عام یا موردی می‌توانند از رعایت کلیه مقررات نظارتی و احتیاطی (از جمله آیین‌نامه تسهیلات و تعهدات کلان، اشخاص مرتبط کنترل مقداری ترازنامه) مستثنی شوند.

بر این اساس، شبکه بانکی مجاز است قراردادهای تعهد خرید برق تجدیدپذیر و دارایی‌های طرح از جمله زمین و تجهیزات نیروگاه را به عنوان وثیقه قابل قبول طی دوره مشارکت و بهره‌برداری جهت دریافت تسهیلات متقاضیان در چارچوب قوانین و مقررات پذیرش کند.

ضمن اینکه بانک‌ها موظفند مراتب را به کلیه واحدها و شعب ارزی ذی‌ربط ابلاغ و بر حسن اجرای آن نظارت کنند.

گفتنی است تأمین مالی این بخش از سوی شبکه بانکی، می‌تواند یکی از گزینه‌های مطلوب برای هدایت اعتبارات بانکی باشد، چرا که تأمین برق صنایع، به رشد اقتصادی پایدار و مهار تورم منتهی می‌شود که از وظایف و خواسته‌های بانک مرکزی است. پس بهتر است سیاستگذار پولی به جای اینکه مسیر را برای تسهیلات‌دهی بانک‌ها به شرکت‌های زیرمجموعه فراهم کند، اعتبارات بانکی را به این سمت هدایت کند.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۵۷/۹۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۵۵/۲۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۳۱/۸۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۱۷/۸۰۰/۰۰۰
گرمی	۸/۹۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۵/۴۰۷/۶۰۰
نوع ارز	
دلار (توافقی)	۶۶/۱۳۴
یورو (توافقی)	۶۸/۱۲۳
پوند	۸۰/۵۷۰
لیر ترکیه	۱/۸۵۶
درهم امارات	۱۷/۹۱۱
هزار دینار عراق	۴۹/۲۸۸
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۲/۷۶۱/۰۰۵
شاخص هموزن	۸۷۶/۰۱۲

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی شهرستان دورود- سری ۰ جمعی ۲۳۰

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی، املاک متقاضیانی که در هیئت موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی دورود مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می‌گردد. در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت به نام متقاضیان اعتراض داشته باشد می‌تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد و املاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، 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 می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۰/۱۷ نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۱/۳

۱- تقاضای «ورثه رضا صبوری‌نژاد» فرزند «موسی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» به مساحت «۵۶۲۳/۱۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۲» فرعی از «۵۵» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «رضا صبوری‌نژاد فرزند موسی»

۲- تقاضای «ورثه رضا صبوری‌نژاد» فرزند «موسی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» به مساحت «۲۸۷۴/۲۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۳» فرعی از «۵۵» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «رضا صبوری‌نژاد فرزند موسی»

۳- تقاضای «ورثه رضا صبوری‌نژاد» فرزند «موسی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» به مساحت «۶۶۱۶/۳۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۴» فرعی از «۵۵» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «رضا صبوری‌نژاد فرزند موسی»

۴- تقاضای «ورثه رضا صبوری‌نژاد» فرزند «موسی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» به مساحت «۳۸۳۷/۸۶» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۵» فرعی از «۵۵» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «رضا صبوری‌نژاد فرزند موسی»

۵- تقاضای «ورثه رضا صبوری‌نژاد» فرزند «موسی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» به مساحت «۱۱۲۹۹/۰۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۶» فرعی از «۵۵» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «رضا صبوری‌نژاد فرزند موسی»

۶- تقاضای «علی شاهوردی» فرزند «منصور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی‌زار» به مساحت «۱۴۶۹۴/۶۳» (که مقدار ۲۴۵۴/۳۴ مترمربع در حریم رودخانه قرار دارد)» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۳» فرعی از «۱۲۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «منصور شاهوردی فرزند پاپی‌علی»

۷- تقاضای «علی شاهوردی» فرزند «منصور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی‌زار» به مساحت «۲۲۷۲/۷۷» (که مقدار ۸۴/۴۶ مترمربع در حریم رودخانه قرار دارد)» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۰» فرعی از «۱۲۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی شاهوردی»

۸- تقاضای «علی شاهوردی» فرزند «منصور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی‌زار» به مساحت «۴۰۷۲/۸۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۲» فرعی از «۱۲۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی شاهوردی»

۹- تقاضای «علی شاهوردی» فرزند «منصور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی‌زار» به مساحت «۹۵۴/۶۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۵» فرعی از «۱۲۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی شاهوردی»

۱۰- تقاضای «علی شاهوردی» فرزند «منصور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی‌زار» به مساحت «۳۷۳۷/۶۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۱» فرعی از «۱۲۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «منصور شاهوردی فرزند پاپی‌علی»

مصطفی امان‌اله بهاروندی- رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دورود

آگهی مزایده اموال غیر منقول (اسناد ذمه)

به موجب پرونده اجرائی کلاسه ۸۳۰۰۱۳۰ له: خانم رفعت السادات موسوی و علیه: مرحوم مجید سماعی زاده مورد مزایده عبارت است از: سهم الارث آقای مجید سماعی زاده از رقیه محمدی به مقدار ۰/۳۷۵ شعیر مشاع به استثناء ثمنیه اعیانی از ۱۶/۶۷ شعیر از ۹۶ شعیر ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه باغ نوع ملک طلق به پلاک ثبتی ۰ فرعی از ۱۴۳۹ اصلی، مفروز و مجزا شده از فرعی از اصلی مذکور ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک منطقه دو اراک استان مرکزی ملکی اسماعیل محمدی(پدر رقیه محمدی طبق گواهی حصر وراثت مورخ ۶۵/۱۰/۱۰ شعبه ۴ دادگاه مدنی خاص اراک). مالکیت ششدانگ پلاک ۱۴۳۹ اصلی واقع در بخش دو اراک ذیل صفحات ۴۹ ۵۲ دفتر جلد ۴ املاک صادر و تسلیم شده سپس به موجب سند رسمی ۵۰۷۸۴- ۴۵/۴/۱۹ دفتر ۲ اراک به اسماعیل محمدی انتقال داده شده است نامبرده به موجب گواهی انحصار وراثت فوت نموده و برابر وصیتنامه رسمی مقدار سه دانگ مشاع از ملکی خود را به همسرش زهرا شاه جهانی واگذار کرده که ذیل ص ۲۹۵ دفتر ۲۲۳ ثبت و سند صادر شده وراث حین الفوت اسماعیل محمدی عبارتند از رضا- صمد- پرویز -قاسم -اکبر- اصغر- رقیه -فرخنده- پروانه و فاطمه همگی محمدی و زهرا شاه جهانی همسر که اسناد مالکیت نسبت به سهم الارث برخی صادر شده است و سند سهم الارثی به نام رقیه محمدی فرزند اسماعیل تاکنون صادر نگردیده است. توضیحات ملک: باغ محصور به صورت حدی به حدی و فاقد مساحت است. طبق گزارش کارشناس رسمی دادگستری مورخ ۱۴۰۳/۷/۲۹ محل ملک مورد نظر (پلاک ثبتی ۱۴۳۹) توسط سرکار خانم رفعت سادات موسوی معرفی گردید و ضمن بازدید میدانی از زمین تعرفه شده، اطلاعات لازم با استفاده از دستگاه GPS ثبت شد.

محل موضوع کارشناسی از باغات قدیمی واقع در حاشیه جنوبی مسیر خط راه آهن اراک- جنوب و حاشیه جنوبی خیابان شریعتی اراک روبه‌روی کوچه فجر قرار دارد که در حال حاضر به شهرک زعفرانیه شهرت پیدا کرده است. ملک تعرفه شده به صورت پنج ضلعی می‌باشد که توسط دیوار قدیمی محصور شده بوده است. وجود آثار دیوار قدیمی دور تا دور باغ کاملاً مشهود است که به دلیل رها شدن و به مرور زمان،تقریباً دیوار باغ به طور کامل تخریب و فقط بقایای آن مشاهده می‌شود و به دلیل تخریب دیوار قدیمی و جابه‌جایی مرزهای بین باغات، مساحی دقیق ممکن نشد. بنابراین، با بهره‌برداری از تصاویر ماهواره‌ای سنوات قبل و جانمایی محل دیوارهای قبلی، مساحت تقریبی ملک تعرفه شده ۳۷۹۴ متر مربع تعیین می‌شود. علاوه‌بر این،در ضلع شمالی باغ تعرفه شده، در چند سال گذشته اداره راه آهن با استفاده از دیوارهای بتونی پیش ساخته و با از بین بردن آثار دیوار شمالی ملک، نسبت به تغییر مکان محل دیوار قدیمی اقدام نموده است. فلذا مساحت اعلام شده در این گزارش، مساحت باغ بدون اعمال تغییرات سال‌های اخیر توسط اداره راه آهن(قبل از سال ۱۳۹۶) میباشد.

مشخصات UTM پنج گوشه ملک تعرفه شده به شرح جدول زیر می‌باشد:
مشخصات UTM پنج گوشه ملک تعرفه شده
سمت EN
شمال شرقی ۳۷۸۸۰۷.۷۲ ۳۷۷۱۴۴۹.۵۰
شمال غربی ۳۷۸۷۴۹،۶۰ ۳۷۷۱۴۴۴،۵۱
جنوب شرقی ۳۷۸۷۹۸،۳۶ ۳۷۷۱۳۹۵،۳۱
جنوب غربی ۳۷۸۷۲۷.۸۸ ۳۷۷۱۴۰۴.۳۲
جنوبی ۳۷۸۷۶۰،۲۷ ۳۷۷۱۳۸۰،۷۲

مطالعه و تفسیر تصاویر ماهواره‌ای بیانگر وجود آثار کرت و باغ مو (تاک) در سنوات قبل در ملک موضوع کارشناسی می‌باشد که با گسترش شهر و عدم وجود صرفه اقتصادی به حال خود رها شده و در حال حاضر فقط بقایای باغات در محل مشاهده می‌شود. بنابراین نوع کاربری زمین کشاورزی تعیین می‌گردد. با در نظر گرفتن کلیه عوامل تاثیرگذار بر قیمت زمین از جمله نوع کاربری و موقعیت زمین نسبت به شهر اراک، بافت و ساختمان خاک، نوع آبی یا دیم بودن زمین، مساحت ملک و به‌ویژه با توجه به دارا بودن سند مالکیت، قیمت عادلانه کل زمین تعرفه شده به نرخ روز برابر با ۱۳۲/۷۹۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (سیزده میلیارد و دویست و هفتاد و نه میلیون تومان) ارزیابی و تعیین می‌گردد.

توضیح مهم: اراضی منطقه زعفرانیه که زمین تعرفه شده نیز جزئیِ از اراضی این منطقه می‌باشد،در حال حاضر به صورت بلا تکلیف بوده و عملاً خرید و فروش مؤثری در این منطقه انجام نمی‌شود مقرر است طرح جامعی از طرف شهرداری برای آن تدوین و به مورد اجرا گذاشته شود که متاسفانه تا زمان انشاء گزارش هیچ‌گونه مستندی برای آن به‌دست نیامد. بنابراین،اساساً ارزش واقعی اراضی این منطقه پس از تدوین طرح جامع و تغییر کاربری و صدور مجوز ساخت و... توسط شهرداری مشخص خواهد شد. سهم الارث مدیون به مقدار ۰/۳۷۵ شعیر مشاع به استثناء ثمنیه اعیانی از ۱۶/۶۷ شعیر از ۹۶ شعیر ششدانگ پلاک فوق به ارزش ۵۱۸/۷۱۰/۹۳۸ ریال (پانصد و هجده میلیون و هفتصد و ده هزار و نهصد و سی و هشت ریال) معادل پنجاه و یک میلیون و هشتصد و هفتاد و یک هزار و نود و سه تومان از ساعت ۹ الی ۱۲ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۱۵ در اداره اجرای اسناد رسمی اراک از طریق مزایده به فروش می‌رسد. مزایده از مبلغ ۵۱۸/۷۱۰/۹۳۸ ریال (پانصد و هجده میلیون و هفتصد و ده هزار و نهصد و سی و هشت ریال)معادل پنجاه و یک میلیون و هشتصد و هفتاد و یک هزار و نود و سه تومان شروع و به بالاترین قیمت پیشنهادی نقداً فروخته می‌شود. شرکت در مزایده برای عموم آزاد و طبق ماده ۱۳۶ شرکت در مزایده منوط به پرداخت ده درصد از مبلغ پایه کارشناسی به حساب سپرده ثبت و حضور خریدار یا نماینده قانونی وی در جلسه مزایده است. برنده مزایده مکلف است مابه التفاوت مبلغ فروش را ظرف مدت ۵ روز از تاریخ مزایده به حساب صندوق ثبت تودیع نماید و در صورتی که ظرف مهلت مقرر مانده فروش را به حساب سپرده ثبت واریز نکند، مبلغ مذکور قابل استرداد نبوده و به حساب خزانه واریز خواهد شد. همچنین خریدار می‌تواند قبل از برگزاری مزایده از پلاک مذکور واقع در حاشیه جنوبی مسیر خط راه آهن اراک- جنوب و حاشیه جنوبی خیابان شریعتی اراک- روبه‌روی کوچه فجر (شهرک زعفرانیه)دیدن نماید. لازم به ذکر است پرداخت بدهی‌های مربوط به آب،برق،گاز اعم از حق انشعاب و یا حق اشتراک و مصرف در صورتی که مورد مزایده دارای آنها باشد و نیز بدهی‌های مالیاتی و عوارض شهرداری و غیره تا تاریخ مزایده اعم از اینکه رقم قطعی آن معلوم شده یا نشده باشد به عهده برنده مزایده است و نیز در صورت وجود مازاد، وجوه پرداختی بابت هزینه‌های فوق از محل مازاد به برنده مزایده مسترد خواهد شد و نیم عشر و حق مزایده نقداً وصول می‌گردد ضمناً چنانچه روز مزایده تعطیل رسمی گردد، مزایده روز اداری بعد از تعطیلی در همان ساعت و مکان مقرر برگزار خواهد شد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۱۱/۳

رئیس اداره اجرای اسناد رسمی اراک -منصوری

شناسه آگهی ۱۸۷۰۲۶۴

نیازمندی‌های کیهان

ادامه از صفحه ۶

آگهی‌های مفقودی

شناسه محصول یک دستگاه غلطک HC۱۰۰C هیکو به سریال ۵۳۱۰ و شماره شاسی ۱۲۳۱-۵۳۶۶ و شماره موتور ۱۰۴۷۷۶۵۹ به نام شرکت ساختمانی کانرود سازه مفقود گردیده و فاقد اعتبار می‌باشد.

برگ سبز و کارت مشخصات خودرو سواری سایپا SL۱۳۱ به شماره پلاک ۷۵۷ ط ۶۴- ایران ۱۴ به رنگ نقره‌ای متالیک مدل ۱۳۹۰ و شماره موتور ۴۰۸۸۲۶۲ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۹۰۷۶۳۰۷۸ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

برگ کمپانی برگ سبز پراید ۷۴ پلاک ۲۹۹ م ۱۸ ایران ۳۶ شاسی S۱۴۱۲۲۷۴۵۱۱۹۰۳ موتور ۰۰۸۶۰۴۱۷ به نام حسن معتمد پویا مفقود و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

برگ سبز و کارت مشخصات خودرو سواری پراید ۱۳۲ به شماره پلاک ۴۷۴ هـ ۱۸ - ایران ۱۴ به رنگ مشکی متالیک مدل ۱۳۸۸ و شماره موتور ۳۲۰۶۰۵۵ و شماره شاسی S۱۴۲۲۲۸۸۱۲۶۷۹۵ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

برگ سبز و سند کمپانی و کارت مشخصات خودرو سواری سایپا EX ۱۱۱ به شماره پلاک ۱۲۸ ج ۵۴- ایران ۸۸ به رنگ سفید مدل ۱۳۹۲ و شماره موتور ۴۹۵۷۸۹۳ و شماره شاسی NAS۴۳۱۱۰D۵۷۵۲۸۹۷ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.