گذر

کرایه حمل جاده‌ای فراورده‌های نفتی ۳۰ درصد افزایش یافت

• بر اساس اعلام یک مقام مسئول، مجوزهای لازم بـرای تأمین اعتبار افزایش ۳۰درصدی نرخ کرایه حمل جاده‌ای فراورده‌های نفتی و اعمال آن در بارنامه‌های صـادره از ابتدای تیرماه اخذ شـده اسـت. به گزارش مهر، بر اساس نامه‌ای که با امضای کرامت ویس حسـینی، سرپرست مدیریـت تأمیـن و توزیـع شـرکت ملی پخش فراورده‌هـای نفتی ایران، در پنجم شـهریورماه امسـال خطاب به مدیران مناطق این شـرکت ارسـال کرده، کرایه حمل جاده‌ای فراورده‌های نفتی در سـال ۹۸ افزایش می‌یابد. در این نامه آمده اسـت مجوزهای لازم بـرای تأمین اعتبار افزایـش ۳۰درصـدی کرایـه حمل جـاده‌ای فراورده‌های نفتی و همچنین اعمال این افزایش در بارنامه‌های صـادره از ابتدای تیرماه ۹۸ اخذ شده اسـت. گفتنی است بر اساس قانون، هزینه پرداخت کرایـه حمل سـوخت و فراورده‌های نفتی به رانندگان و مالکان کامیون‌های تانکردار را شـرکت پخش فراورده‌های نفتـی و با تأمین اعتبار از سوی سازمان برنامه و بودجه پرداخت کرده اسـت و کرایه حمل دیگر کالاها به وسیله سـایر انـواع کامیون‌ها از سـوی صاحبـان بار پرداخت می‌شـود. کامیون‌های حمل سـوخت فراورده‌هـای نفتی مشـمول مصوبه شـورای عالـی ترابری مبنی بر پرداخت کرایه بر اسـاس تن-کیلومتر نیسـتند اما صـدور بارنامه و کارت هوشـمند رانندگان بر عهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

هر وام مسکن معادل ۱۱ متر خانه

• متوسـط قیمت هر متر واحد مسـکونی در تهـران بر اسـاس اعلام دفتر اقتصاد مسـکن، ۱۳ میلیون تومان اسـت که با وام ۱۴۰میلیونی مسـکن می‌تـوان ۱۰.۷ متـر از یـک واحد ۶۰ متـری خریداری کـرد. به گزارش مهـر، اوراق تسـهیلات مسـکن در هفته گذشـته در کانال ۳۰ هزارتومانی تثبیت شـده بـود که در دو روز نخسـت هفته جاری به دلیل آغـاز تعطیلات متوالـی تا پایـان هفته، تا حـدودی با کاهش عرضه ایـن برگه‌ها در بـازار سـرمایه روبه‌رو شـده‌ایم؛ با کاهش نسبی عرضه اوراق گواهی حق تقدم تسـهیلات مسکن در روزهای شنبه و یکشـنبه هفته جاری، قیمت این برگه‌ها با نماد معاملاتی «تسه» کمی افزایش یافت و به کانال ۴۰ هزار تومان بازگشـت. هرچند در معاملات یکشنبه ۱۷ شهریور دیگر خبری از برگه‌های ۴۲ و ۴۳ هزارتومانی که در معاملات روز شـنبه ۱۶ شهریور شاهد آن بودیم، نیست و بخش عمده نمادهای معاملاتی اوراق تسـهیلات مسکن بر روی ۴۰ و ۴۱ هزار تومان ثابت مانده اسـت. در حال حاضر پرفروش‌ترین نمـادِ بالای ۴۲ هزار تومان در بازار برگه‌های تسهیلات مسکن، نماد معاملاتی تسه ۹۸۰۵ (اوراق تسهیلات مسکن صـادره در مرداد ۹۸) بوده اسـت و در سـایر نمادهای معاملاتی اکثرا شـاهد عرضه در بازه ۴۰ تـا ۴۱ هزارتومانی هسـتیم. میانگین قیمت هر برگه در معاملات یکشـنبه ۱۷ شـهریور در ارزان‌ترین نماد معاملاتی مربوط به تسـه ۹۶۱۱ (اوراق تسهیلات مسکن صادره در بهمن ۹۶) با نرخ ۴۰ هزار و ۱۰۰ تومان و تسـه ۹۷۰۷ (اوراق تسهیلات مسکن صادره در مهر ۹۷) به نرخ ۴۰ هزار و ۴۴۴ تومان بوده و در سـایر نمادها نیز با میانگین ۴۱ هزار تومان به فروش می‌رسد.

بدهی خارجی ایران کم شد

• بدهی‌های خارجی ایران در پایان خردادماه سال جاری نسـبت به نخستین سـال ماه پنج درصد کاهش داشته است.

به گـزارش ایسـنا، بر اسـاس آمـار بانک مرکزی ایران، حجم بدهی‌های خارجی کشـور در خردادماه سـال جاری به هشـت میلیارد و ۶۷۸ میلیون دلار رسید که از مجموع این رقم، یـک میلیارد و ۷۰۸ میلیـون دلار آن مربوط به بدهی‌های کوتاه‌مدت است.

به این ترتیب، بدهی‌های خارجی بلندمدت کشـور در پایان خردادماه سـال جاری شـش میلیارد و ۹۶۹ میلیون دلار برآورد شده است.

همچنین بدهی‌های خارجی ایران بر اساس یورو، هفت میلیارد و ۷۰۰ میلیون یورو است که یک میلیارد و ۵۱۶ میلیون یورو از آن کوتاه‌مدت و شـش میلیـارد و ۱۸۴ میلیـون یـوروی آن بلندمدت است.

این در حالی است که میزان بدهی خارجی ایران در اردیبهشـت ماه سـال جاری بر اساس برآوردهای بانک مرکزی هشـت میلیارد و ۸۱۶ میلیون دلار بوده است.

میزان بدهی‌هـای کوتاه‌مدت خارجی ایران در اردیبهشـت مـاه نیـز یک میلیـارد و ۷۳۵ میلیـون دلار و بدهی‌هـای بلندمـدت، هفت میلیارد و ۸۲ میلیون دلار بوده است.

به ایـن ترتیب، می‌تـوان گفـت که حجم بدهی‌های خارجـی ایران در خردادماه سـال جاری ۱.۵۷ درصد نسـبت به اردیبهشـت ماه کاهش یافته است.

منابع برداشت شده از صندوق توسعه به جای چابهار به بندر امام خمینی (ره) رفت

خودمختاری در صرف منابع استراتژیک؟

شرق: توسعه چابهار به‌عنوان دروازه ملل از دیرباز مورد تأکید برنامه‌های توسعه قرار داشت که می‌توانست به سـبب دسترسـی به آب‌های آزاد، درآمد قابل توجهی را روانه کشـور کند تا بتواند جایگزینی برای درآمدهای نفتی در بزنگاه‌ها باشـد. اهمیت این منطقه تا آنجایی جدی بود که مقام معظم رهبری نیز بارها بر توسـعه ایـن منطقه تأکید کرد. بندر چابهار به‌عنوان اصلی‌ترین بخـش از این منطقه نیز بر همین اسـاس مورد توجه ویژه دولت قرار گرفت و در راسـتای توسعه آن نیز، در همکاری بخش خصوصی با سازمان بنادر و دریانوردی ایران مقرر شـد برخی تجهیزات با پشـتوانه صندوق توسـعه ملی به این بندر افزوده شود. سال گذشته در بخشی از مراسم گرامیداشت روز ملی حمل‌ونقل، یک تفاهم‌نامه مربوط به سـاخت و بهره‌برداری از ترمینال غلات به روش BOT (ساخت، بهره‌برداری و بازگرداندن ترمینال در پایان قرارداد به دولت) از سوی یک شرکت با تعهد سرمایه‌گذاری ۵۸۰ میلیاردریالی و پنج میلیون و ۳۰۰ هزاردلاری برای مدت ۲۸ سـال منعقد شـد. با این حال، با گذشت هشت ماه از امضای این تفاهم‌نامه، نه تنها توافق مورد نظر انجام نشـده است، بلکه حتی همان شـرکتی که خلف وعده کرده با دریافت امتیاز از سـازمان بنادر و دریانوردی در تلاش است تجهیزاتی را که با پول صندوق توسعه ملی برای توسعه چابهار در نظر گرفته شده بود به بندر امام خمینی(ره) منتقل کند؛ عجیب نیسـت اگر بدانیم این شـرکت، اپراتوری پایانه غلات بندر امام خمینی(ره) را نیز در اختیار دارد. آنچه را رخ داده است در پنج اپیزود مرور می‌کنیم.

اپیزود اول

ماه گذشته، وزیر راه و شهرسازی به همراه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیئت‌های همراه، پروژه‌ای را در بندر شـهید رجایی (بزرگ‌تریـن و فعال‌ترین بندر کانتینری کشـور) افتتاح کردند کـه از آن به‌عنوان آیین آغـاز بهره‌برداری از ۱۵ دسـتگاه ترانسـتینر (جرثقیل کانتینری محوطه‌ای) طراحی و ساخته‌شـده به دست مهندسـان ایرانی به ارزش ۲۱ میلیـون یورو آن‌هم زیر فشار شدیدترین تحریم‌ها، یاد شد. وزیر راه و شهرسازی در همین مراسـم گفت: «ما در عرصه‌هـای گوناگون شـاهد رشـد خودباوری در کشـور هسـتیم. طراحی، مهندسی، ساخت، تولید و عرضه جرثقیل‌های کانتینری محوطه‌ای سـاخت داخل از سوی یک شرکت داخلی و متخصصان جوان آن به معنای این اسـت که مردم ایران توانمند هسـتند و دشـمن باید بفهمد نمی‌تواند مانع پیشرفت ما و مردم شود».

مدیرعامل سـازمان بنـادر و دریانـوردی و مدیر کل بنادر و دریانوردی اسـتان هرمزگان نیز در همین مراسـم تأکیـد کردند پـس از چهار سـال تلاش، امـروز حاصل این پروژه آماده تحویـل به دو اپراتور پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی است.

صرف‌نظـر از مدتـی که برای طراحی، مهندسـی، سـاخت، تولید و عرضه ایـن جرثقیل‌هـای کانتینری محوطه‌ای صرف شـده اسـت، گفته می‌شـود تعداد ترانستینرهای ملکی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شـهید رجایی به ۶۰ دستگاه رسیده که ۲۸ دستگاه آن متعلق به بخش خصوصی است.

اپیزود دوم

از مدت‌ها پیش از بهره‌برداری از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در ۱۳ آذر ۱۳۹۶، هندی‌هاـ بابت نفتی کـه در دوره اول تحریم‌ها از ایران خریده بودند ـ متعهد شـدند در عوض، تجهیزات مورد نیاز این بندر را تأمین و در توسـعه آن مشارکت کنند. چهار دستگاه گنتری‌کریـن (جرثقیل ویـژه عملیـات کانتینری روی کشتی‌ها)، ۱۴ دستگاه ترانستینر، شش دستگاه جرثقیل ساحلی (چهار دستگاه ۱۰۰تنی و دو دستگاه ۱۴۰تنی) از جمله تعهداتی بود که بنا بر مستندات انتظار می‌رفت در آغاز فعالیت رسـمی بندر شـهید بهشتی، از سوی شـرکت هندی در چابهار مستقر شـوند. در ۳۴ماهی که به دوره برجامی معـروف بود، [۲۳ تیر ۱۳۹۴ ـ ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۷]، این سرمایه‌گذاری به هر دلیلی رخ نداد و حالا پس از بازگشـت تحریم‌ها و خروج آمریکا از برجـام، ایـن بهانه وجـود دارد که امـکان خرید و جابه‌جایی تجهیزات از خارج به دلیل ممانعت وزارت خزانـه‌داری آمریکا وجـود ندارد. به عبـارت دیگر، به دلیل مشکلات طرف هندی برای اخذ مجوز از سازمان خزانه‌داری آمریکا و موانع پیش‌روی گشـایش اعتبار و نقل و انتقال پول در شـبکه بانکـی بین‌المللی، امکان تجهیز بندر شهید بهشتی به این زودی‌ها ممکن نیست.

اپیزود سوم

چنانچه سـاخت و نصب ۱۵دستگاه ترانستینر در بندر شـهید رجایی با طی چهار سال از سوی شرکت سـازنده ایرانی صـورت گرفته باشـد، پس می‌توان نتیجه گرفت در همان زمان که مقامات ارشد وزارت راه و شهرسازی در جریان بودند که مراحل طراحی، مهندسـی، سـاخت و تولید جرثقیل‌های کانتینری محوطه‌ای سـاخت داخل در بندر شهید رجایی در حال انجام است، هندی‌ها را مجبور به خرید همین تجهیزات از خارج از کشور کرده‌اند.

اگـر بومی‌شـدن طراحی و سـاخت ایـن قبیل تجهیزات بندری قرین به واقعیت است، چرا ساخت ترانسـتینرهای مورد نیاز طرح توسـعه بندر شهید بهشـتی در چابهار نیز به همین سـازنده خصوصی توانمند داخلی و همین متخصصان ایرانی سفارش داده نشـد و هزینه آن از سـوی هندی‌هـا به‌عنوان بخشی از آورده ایشان در پروژه تأمین نشد؟!

اپیزود چهارم

با وجود اینکه هندی‌ها نتوانسـتند تجهیزات مورد نیاز بندر شهید بهشتی چابهار را تأمین کنند، اما بخشی از همان تجهیزات که در دو سـال اخیر سازمان بنادر و دریانـوردی از طریـق وام صندوق توسـعه ملی از مجاری شـرکت آریابنادر ایرانیان خریـداری کرد و در بندر شهید بهشـتی مستقر شده‌اند، قرار است به بندر امام خمینی(ره) منتقل شوند. در قالب این جابه‌جایی، چهار دستگاه برج مکنده غلات و یک دستگاه جرثقیل سـاحلی که سـه سـال پیش از طریـق وام اعطایی صندوق توسعه ملی به شـرکت شبه‌دولتی آریابنادر ایرانیان خریده شده بودند، حالا قرار است به بندر امام خمینی (ره) منتقل شـوند. تردیدی نیست که مجوز وام خرید این تجهیزات براسـاس شـرایط خاص بندر چابهار و مناطق توسعه‌نیافته مکران تعلق گرفته بود. حال آنکـه بندر امام خمینی (ره) در چنین تعریفی از توسعه‌نیافتگی نمی‌گنجد.

اپیزود پنجم

سـال گذشته در بخشی از مراسـم گرامیداشت روز ملـی حمل‌ونقل که ۲۷ آذرماه ۹۷ برگزار شـد، سـه تفاهم‌نامـه و دو قـرارداد سـرمایه‌گذاری در رابطه با بندر شـهید بهشـتی چابهار بـه ارزش ۴۳۶۳ میلیارد ریال در محل هتل‌همای تهران به امضا رسید که یکی از تفاهم‌نامه‌هـا مربـوط به سـاخت و بهره‌برداری از ترمینال غلات به روش BOT (سـاخت، بهره‌برداری و بازگرداندن ترمینال در پایان قرارداد به دولت) توسـط یک شـرکت با تعهد سرمایه‌گذاری ۵۸۰ میلیارد ریال و پنج‌میلیون‌و ۳۰۰ هزار دلار همراه بود.

ایـن تفاهم‌نامـه ۲۸سـاله بـرای ایجـاد ظرفیت نگهداری ۷۵ هزار تن غلات و عملکرد سالانه ۸۰۰ هزار تن در زمینی به مساحت ۴۵ هزار مترمربع منعقد شد. با این حال، هشـت ماه پس از امضای این تفاهم‌نامه، چنین به نظر می‌رسـد که شـرکت یادشـده نتوانسته یا نخواسته شـرایط قانونی قرارداد با سـازمان بنادر و دریانوردی را بپذیرد و از ادامه همکاری برای سـاخت ترمینال غلات بندر شهید بهشتی چابهار منصرف شده است. از قضا همین شرکت، اپراتور پایانه غلات بندرامام خمینی (ره) نیز هسـت و این‌طور که به نظر می‌رسـد قرار اسـت تجهیزاتی که برای انتقال از بندر چابهار به بندر امام (ره) منتقل شوند، در اختیار همین شرکت قرار داده شود! به این معنی که همان شرکتی که نتوانسته وعده‌اش را برای سـرمایه‌گذاری در یک نقطه محروم مورد تأکیـد مقام معظم رهبری به انجام رسـاند، در بنـدری دیگر به تجهیزاتی دسـت خواهد یافت که در عمل برای توسـعه نقش بندر چابهار در حمل‌ونقل و تجارت کشور وارد شده بودند.

این ۵ اپیزود چه می‌گویند؟

پنج اپیزود فوق سؤالات زیادی را در ذهن نویسنده ایجاد کـرده و احتمالا برای خواننـدگان محترم نیز حس مشابهی را ایجاد می‌کند. روشن‌شدن اینکه آیا واقعا ساخت تجهیزات خاصی مانند ترانستینرها در ایران بومی شده یا خیر و اینکه اگر بومی‌شدن طراحی و ساخت این دستگاه‌ها در چهار سال گذشته محقق شـده، چرا مقامـات وزارت راه و شهرسـازی، طرف هندی سازمان بنادر و دریانوردی را وادار نکردند تا به جای بیش از دو سال انتظار برای دریافت اجازه خرید ترانسـتینر برای چابهار از خزانه‌داری ایالات متحده، همان تجهیـزات را در ایران و از طریـق تولیدکننده ایرانی مورد تأیید سـازمان بنـادر و دریانوردی تأمین کند؟ و اینکه چرا باید تجهیزات خریداری‌شده از محل صندوق توسـعه ملی برای بندر چابهار، به بندر امام خمینی (ره) انتقال یابند؟ چرا زیرساخت و روساخت لازم در بندر چابهار برای فعال‌کردن این ماشین‌آلات خـاص فراهم نشـده که امروز قـرار باشـد آنها را به‌عنوان تجهیزات مازاد از بندر چابهار به جایی دیگر فرستاد؟ اگر این انتقال بر حسب هر ضرورتی صورت گیرد، آیا همان شـرکتی که با خلف وعده آشـکار و با وجود اعتماد سـازمان بنادر و دریانوردی، توسعه بخشی از زیرسـاخت و روساخت بندر شهید بهشتی چابهار را که مسـتحق‌ترین مکان برای زدودن فقر از چهره نیمه شـرقی کشور اسـت، به تعویق انداخته، شایسـتگی دریافت تجهیزات انتقالی بـه بندر امام خمینی (ره) را دارد؟

تکلیف فراموش‌شده سازمان اداری

بازنشسته‌ای دیدید، اعلام کنید

اگرچه قرار بود سـازمان اداری و اسـتخدامی گزارشـی از اسـامی بازنشسـته‌های ابقاشـده و خارج‌شده از دسـتگاه‌ها ارائه دهد، اما همچنان خبـری از ایـن گزارش نیسـت. به گـزارش مهر، حضور بازنشسـته‌ها در دسـتگاه‌های مختلف و مسدودبودن مسـیر اشـتغال جوانان، موضوعی بـود کـه همـواره از تریبون‌های مختلـف مورد انتقـاد قرار می‌گرفـت. در این راسـتا، حدود یک سـال پیش قانون منـع به‌کارگیری بازنشسـته‌ها اصـلاح و مقرر شـد کـه از آذر ماه سـال ۹۷ به بعد، دیگر بازنشسـته‌ای بر سـر کار نباشـد. البته به‌تفاهم‌رسـیدن بر سـر تاریخ الزام دستگاه‌ها به خـروج بازنشسـته‌های فعال خـود، در مقطعی منجر به بروز اختلاف بین سـازمان بازرسـی کل کشور و سازمان اداری و استخدامی کشور شد که در نهایت تاریخ مدنظر سازمان بازرسی، یعنی آذر ماه سـال ۹۷، به عنوان تاریخ نهایی مبنای عمل قرار گرفت. پـس از این کش‌وقوس، دسـتگاه‌ها هرچند با مقاومت اما اقدام به خروج بازنشسته‌ها کردنـد که البته در این بین برخی از دسـتگاه‌ها با اعلام اینکه باید همچنان از توانایی برخی از افراد اسـتفاده کرد، اقدام به دریافت مجوزهایی خاص برای تداوم حضور تعدادی از مسـئولان کردند. با گذشـت حدود ۹ ماه از الزام اجرای قانون مذکور، همچنان گزارش‌هایـی مبنی‌بر حضور غیرقانونی بازنشسـته‌ها در دستگاه‌ها منتشـر می‌شد که در پیگیری‌های خبرنگار مهر از رئیس سازمان اداری و اسـتخدامی کشـور، اعلام شـد که قانون منع به‌کارگیری بازنشسـته‌ها تقریبـا به‌طورکامل اجرا شده است.

جمشید انصاری در پاسـخ به این پر سش که اگر گزارشـی از حضور بازنشسته‌ها به دست آمد، به چه ترتیب باید عمل کرد گفته بود: اگر کسی از بازنشسـته‌ای خبر دارد که خارج از قانون در حال فعالیت اسـت به سـازمان اداری یا دستگاه‌های نظارتی مثل سازمان بازرسی کل کشور اعلام کند.

در این بین آنچـه همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد، عدم شفاف‌سازی درباره جزئیات اجرای قانون مذکور است؛ چراکه قرار بود سازمان اداری و استخدامی کشور به عنوان متولی اجرای قانون، اسامی افراد ابقاشده و خارج‌شده از دستگاه‌ها را تهیه و ارائه کند.

مطابق با قانون منع به‌کارگیری بازنشسـته‌ها، به‌کارگیری افرادی که در اجرای قوانین و مقررات مربوطه، بازنشسـته یا بازخرید شـده یا بشوند، در دسـتگاه‌های اجرائـی موضوع مـاده (۵) قانون مدیریت خدمات کشـوری و همه دسـتگاه‌هایی که به نحوی از بودجه عمومی اسـتفاده می‌کنند، ممنوع اسـت؛ طبق این ماده همـه وزارتخانه‌ها، مؤسسات دولتی، مؤسسـات و نهادهای عمومی غیردولتی، شرکت‌های دولتی و همه دستگاه‌هایی که شـمول قانون بر آنها مسـتلزم ذکر یا تصریح اسـت، جزء این قانون خواهند شـد. همچنین با توجه به اینکه شـهرداری یک مؤسسـه عمومی غیردولتی محسـوب می‌شود، مشمول قانون منع به‌کارگیری بازنشسته‌ها می‌شود.

در این بین، رؤسـای سـه قـوا، معـاون اول رئیس‌جمهـور، نایب‌رئیسـان مجلـس، اعضای شورای نگهبان، وزرا، نمایندگان مجلس و معاونان رئیس‌جمهور از این قانون مستثنا شده‌اند. در عین حال که به‌کارگیری بازنشسـتگان نیروهای مسلح صرفا در دسـتگاه‌های متبوع خود مجاز اسـت. همچنین دارندگان اجـازات مقام معظم رهبری، جانبازان بالای ۵۰ درصد و آزادگان بالای سه سال اسـارت و فرزندان شـهدا نیز از این قانون مستثنا خواهند بود.

خبر

کلاهبرداران چگونه توانستند ۱۳۲ واحد مسکونی را به ۱۴۰۰ نفر بفروشند؟

• پرونده رضوان قـم از جمله کلاهبرداری‌های بزرگ در حوزه پیش‌فروش ساختمان در سال‌های اخیر است. در این پرونده، کلاهبرداران با استفاده از یک خلأ قانونی یعنی اعتبار اسـناد غیررسمی، توانسـتند ۱۳۲ واحد پروژه رضوان قم را به هزارو ۴۰۰ نفـر پیش‌فروش کننـد. به گـزارش فارس، پرونـده رضوان قـم از جملـه کلاهبرداری‌های بزرگ در حوزه پیش‌فروش ساختمان در سال‌های اخیر است. در این پرونده، کلاهبرداران با استفاده از یک خلأ قانونی یعنی اعتبار اسـناد غیررسمی، توانسته‌اند یک ملک را به چندین نفر پیش‌فروش کنند. بر اسـاس اطلاعات موجـود، کلاهبرداران ۱۳۲ واحد پروژه رضوان قـم را به هزارو ۴۰۰ نفر پیش‌فـروش کرده‌انـد. معاملات غیررسـمی به علت اینکه در هیچ سامانه‌ای به ثبت نمی‌رسند، قابلیـت رصـد ندارند بنابرایـن به‌صورت مخفی باقی می‌مانند. معاملات غیررسمی بدون حضور و نظارت حکومت منعقد می‌شـوند و تنها شرط انعقاد این معاملات نیز رضایت طرفین قرارداد از توافق به‌دست‌آمده است. بر اساس قوانین فعلی کشـور، معاملات غیررسـمی می‌توانند معاملات رسمی و تأییدشده حکومت را ابطال کنند.

قول وزارت راه برای راه‌اندازی سامانه املاک و اسکان تا پایان سال

• رئیس سـازمان مالیاتـی با بیـان اینکه برای برقـراری مالیـات از خانه‌هـای خالـی نیازمند سـامانه املاک و اسـکان هسـتیم، گفت: وزارت راه و شهرسـازی قـول داده سـامانه مذکـور را تا پایان امسـال راه‌انـدازی کند. امیدعلی پارسـا در گفت‌وگو بـا مهر درباره مالیـات بر خانه‌های خالی، اظهار کرد: برای وضع این مالیات، سـامانه املاک و اسکان باید ازسوی وزارت راه‌وشهرسازی راه‌اندازی می‌شـد که قول داده‌اند این سـامانه را تـا پایان امسـال راه‌اندازی کنند. رئیس سـازمان امور مالیاتـی افزود: تا زمانی که سـامانه مذکور راه‌اندازی نشـود، نمی‌توان بـه اطلاعات دقیقی درباره خانه‌های خالی دسترسی داشت. او ادامه داد: قرار اسـت تا پایان سال زیرساخت اطلاعاتی را تهیه کنند.