سرآمد اقتصاد

شنبه-۲۷اردیبهشت۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۰۳

شیلات

برنامه ریزی برای تولید سالانه ۱۲ هزار تن ماهی در استان ایلام

مدیر شیلات استان ایلام از برنامه ریزی برای تولید سالانه ۱۲ هزار تن ماهی در استان ایلام خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، رضا سلیمانی به مهر اظهار: روستای کلم در دل ارتفاعات کویر کوه قرار دارد و از آب و هوای معتدل، جنگل‌های متراکم، سرسبز و چشمه‌سارهای پرآب برخوردار است

وی بیان کرد: این ویژگی‌ها باعث شده است که اهالی روستا با تلاش و همت، این منطقه را به یکی از قطب‌های پرورش ماهی قزل‌آلا در استان تبدیل کنند.

وی ادامه داد: آب شیرین و آب سرد این منطقه مناسب برای پرورش ماهیان سردآبی است، و در حال حاضر چند جوان در این حوزه مشغول به کار هستند.

وی اضافه کرد: روستای کلم در زمینه پرورش ماهی قزل‌آلا دارای ۱۳ مزرعه است و هر دوره بیش از ۳۰۰ تن ماهی تولید می‌کنند که بازار مصرف آن در استان ایلام و استان‌های همجوار است، و هم از نظر کیفیت و هم از نظر قیمت در سطح خوبی قرار دارد.

سلیمانی عنوان کرد: برنامه توسعه شیلاتی در استان ایلام، شامل بیش از ۲۶۵ مزرعه پرورش ماهی با تولید نزدیک به ۱۲ هزار تن است.وی اظهار کرد: هدف از این برنامه، ایجاد اشتغال برای بیش از هزار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم است.

مدیر شیلات استان ایلام افزود: این طرح ها نه تنها رونق اقتصادی و اشتغال‌زایی را در پی دارد، بلکه طبیعت بکر و زیبای این منطقه را نیز به عنوان جاذبه‌ای گردشگری معرفی می‌کند.

افزایش ۲,۵ برابری سطح ذخیره‌سازی لارو میگو در استان بوشهر

مدیرکل شیلات استان بوشهر با بیان اینکه تاکنون در یک‌هزار هکتار از مزارع پرورشی، بچه میگو ذخیره‌سازی شده است گفت: این رقم ۲.۵ برابر افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عقیل امینی از پیشرفت قابل توجه در صنعت آبزی‌پروری استان خبر داد و با اشاره به اینکه میگو پرورشی از ظرفیت‌های مهم استان بوشهر است به تسنیم گفت: این استان به‌عنوان قطب تولید میگو پرورشی کشور است.

وی با اشاره به فعالیت پرورش میگو در سال جاری خاطرنشان کرد: تاکنون عملیات ذخیره سازی در بخشی از مزارع پرورش میگو در اراضی ساحلی استان انجام شده است.مدیرکل شیلات استان بوشهر با اشاره به فعالیت ۲۱ مرکز تکثیر تولید بچه میگو مورد نیاز اراضی پرورشی استان بیان کرد: زمان لاروریزی و آغاز به کار مزارع پرورش میگو امسال جلوتر از سال گذشته انجام شده و تاکنون در مساحتی قریب به یک‌هزار هکتار از سطح آماده فعالیت، ذخیره‌سازی لارو میگو صورت گرفته است.

این رقم ۲,۵ برابر افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد.وی با اشاره به واگذاری لارو و بچه میگو به پرورش دهندگان این آبزی اضافه کرد: میزان بچه میگو تحویل داده شده به مزارع پرورش میگو استان تاکنون با افزایشی حدود ۱۲۰ درصد به ۴۷۰ میلیون قطعه در سال جاری در مقابل ۲۱۰ میلیون قطعه در سال گذشته رسیده است.امینی تأکید کرد: روند تولید نهاده بچه میگو برای تولیدکنندگان پرورش میگو تاکنون بدون هیچ‌گونه خلل ادامه داشته و نیاز مزارع تأمین می‌کند.

مدیرکل شیلات استان بوشهر با اشاره به نقش نظارتی این اداره کل بیان کرد: هرچند تأمین لارو میگو مسئولیت بخش خصوصی است، اما شیلات استان با مدیریت، تعامل و نظارت بر این روند، هماهنگی لازم با دست‌اندرکاران را به عمل آورده است.

وی همچنین افزود: شیلات استان بوشهر همواره در چارچوب الزامات قانونی تمامی تلاش خود را برای حمایت از صنعت آبزی‌پروری و صید و صیادی به‌کار گرفته است.امینی حمایت مالی از صنعت آبزی‌پروری را مورد اشاره قرار داد و خاطرنشان کرد: به‌منظور پشتیبانی از اصلاح ساختار مزارع، هوشمندسازی و افزایش بهره‌وری در صنعت پرورش میگو، شیلات استان بوشهر اقدام به تعامل و رایزنی با بانک‌های عامل کرده است.

مدیرکل شیلات استان بوشهر اعلام کرد: در سال ۱۴۰۲ از محل تسهیلات تبصره ۱۸ مبلغ ۱۲۰ میلیارد تومان به بخش آبزی‌پروری استان اختصاص داده شد و واجدین شرایط برای دریافت این تسهیلات به بانک‌های عامل معرفی شدند.

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

معمای ماندگاری کالا در گمرکات بنادر ایران چیست؟

از ضعف سیستمی تا سخت‌گیری در ترخیص کالا

گروه اقتصاد دریا- امید اسماعیلی -گروه اقتصاد دریا- در حالی‌که بسیاری از کارشناسان اقتصادی و فعالان بازرگانی کشور معتقدند که روند فعلی ترخیص کالا و فرآیندهای موجود در این حوزه در بنادر و گمرکات ایران به یک چالش جدی برای تجار و فعالان اقتصادی تبدیل شده است، اما علی شادمانی، معاون گمرک ایران می‌گوید که تا ۸ماه صاحب کالا می‌تواند کالای خود را قانوناً در بندر نگه دارد و اظهار نکند و هیچ منع قانونی در این زمینه وجود ندارد. به نظر می‌رسد معضل ترخیص کالا از بنادر و گمرکات کشور که ناشی از عوامل متعددی است، نه‌تنها هزینه‌های واردات و صادرات را افزایش داده، بلکه در عمل به کندی گردش کالا و اخلال در زنجیره تأمین نیز منجر شده است.به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، تغییرات مکرر در قوانین و مقررات گمرکی، ابهام و سردرگمی را برای تجار ایجاد کرده و اعمال سلیقه‌ای قوانین و مقررات توسط برخی کارکنان گمرک، یکی دیگر از عوامل نارضایتی تجار و طولانی‌شدن فرآیند ترخیص است. فرآیند تخصیص ارز توسط بانک مرکزی برای واردات کالا، اغلب با تأخیرهای طولانی مواجه است. این تأخیرها باعث می‌شود تا کالاها در گمرکات معطل بمانند و هزینه‌های انبارداری افزایش یابد.

حتی در برخی موارد، ارز تخصیص یافته با نیاز واقعی واردکننده مطابقت ندارد. این موضوع می‌تواند به دلیل تغییرات ناگهانی نرخ ارز یا عدم‌پیش‌بینی دقیق نیازهای بازار باشد. برخی واردکنندگان هم به دلیل محدودیت‌های قانونی یا عدم‌دسترسی به منابع مالی، با مشکلاتی در تأمین ارز موردنیاز خود مواجه هستند. از طرف دیگر، نوسانات شدید نرخ ارز، برنامه‌ریزی مالی را برای واردکنندگان دشوار می‌کند و ریسک معاملات را افزایش می‌دهد.

در این میان طبق اظهارنظر بسیاری از کارشناسان، موارد بسیاری اعم از کمبود تجهیزات، ظرفیت محدود، مشکلات حمل‌ونقل، بوروکراسی‌های پیچیده، برخوردهای سلیقه‌ای و تغییرات مکرر قانون در طولانی‌شدن روند ترخیص کالاها از بنادر و گمرکات دخیل هستند. بسیاری از بنادر و گمرکات کشور با کمبود تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری، تجهیزات اسکن و بازرسی و سیستم‌های IT پیشرفته مواجه هستند و این امر منجر به کندی فرآیندها و افزایش زمان ترخیص کالا می‌شود.

ظرفیت محدود بنادر و گمرکات، به‌ویژه در فصول پیک واردات و صادرات، باعث ایجاد ازدحام و معطلی کالاها می‌شود. از طرف دیگر، ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، فرآیند انتقال کالا از بنادر و گمرکات به سایر نقاط کشور را با مشکل مواجه می‌کند. فارغ از عوامل ذکر شده، فرآیندهای اداری پیچیده و طولانی، تعدد سازمان‌های دخیل در امر ترخیص و عدم‌هماهنگی بین آن‌ها، از جمله مهم‌ترین موانع قانونی و مقرراتی هستند.

شرایط متروکه شدن کالاهای وارداتی در گمرکات

علی شادمانی روزهای پایانی هفته گذشته بود که در یک گفت‌وگوی تلویزیونی بیان کرد: اینکه چرا در گمرک شهیدرجایی عملاً این تعداد کانتینر باید بماند، باید گفت بندر ماهیتش ورود و خروج کالاست و عملاً با حجم عملیاتی که در بندر شهیدرجایی است قاعدتاً کالاها باید بیایند، بمانند، ترخیص شوند و دوباره سیکل جایگزین تکرار شود. اینکه دلیل ماندن‌شان غیرمنطقی است، باید بررسی شود. زمانی که کالا به بندر شهیدرجایی برسد دومدل کار انجام می‌شود. اگر کالا در بحث مناطق ویژه یا آزاد باشد براساس تبصره۳ ماده ۲۴ مهلت ماندگاری کالا را سازمان عامل منطقه اعلام می‌کند.

وی ادامه داد: یعنی متروکه شدنش را سازمان عامل منطقه ۸ماه اعلام می‌کند. به عنوان مثال، عملاً تا ۸ماه صاحب کالا می‌تواند کالای خود را قانوناً در بندر نگه دارد و اظهار نکند و هیچ منع قانونی ندارد. اگر کالا در اماکن گمرکی باشد غیر از مناطق آزاد و ویژه طبق ماده ۲۴ قانون امور گمرکی ۳ماه مهلت اولیه دارد و در صورتی که نیاز باشد ۲ماه دیگر درخواست تمدید داده و نهایتاً ۵ماه می‌شود.این مقام مسئول اضافه کرد: در صورتی که اظهار و پروانه شود هم یک‌ماه دیگر اضافه و مهلت گفته‌شده ۶ماه می‌شود؛ یعنی عملاً زمانی که کالا وارد اماکن گمرکی می‌شود با یک مهلت پنج‌ماهه و یک‌ماه تمدید پروانه، ۶ماه صادرکننده وقت دارد کالای خود را اظهار و در بندر نگهداری کند.معاون امور گمرکی گمرک ایران با بیان اینکه اگر کالایی ثبت‌سفارش نداشته باشد و وارد بشود، عملاً امکان ترخیص و شروع اظهار وجود ندارد، تأکید کرد: این کالا ابتدا باید ثبت‌سفارش بگیرد، اما اینکه چقدر زمان می‌برد زمانی است که باعث ماندگاری کالا می‌شود. با وجود اینکه مقرراتی وجود دارد اعم از بحث تبصره۳ ماده۷ قانون قاچاق و بحث آیین‌نامه ماده۵ آیین‌نامه مقررات صادرات واردات که این اتفاق در سال گذشته افتاد، مصوبه این بود که باید ثبت‌سفارش قبل از تاریخ قبض انبار باشد، ولی به دلیل ماده۵، کالاهایی داشتیم که سال گذشته از ماه هفتم ثبت سفارش‌شان بعد از قبض انبارشان اتفاق می‌افتاد تا اینکه امسال مصوبه اصلاح شد.

ضعف سیستمی، عامل ماندگاری کالا

به نظر می‌رسد که نبود شفافیت در فرآیندهای گمرکی و عدم‌دسترسی آسان به اطلاعات، زمینه را برای فساد و سوءاستفاده فراهم می‌کند. ضعف در سیستم‌های مدیریت ریسک نیز باعث می‌شود تا تمامی کالاها به یک میزان مورد بازرسی قرار گیرند که این امر فرآیند ترخیص را کند می‌کند. کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده در گمرکات، به‌ویژه در زمینه ارزیابی کالا و مبارزه با قاچاق، یکی دیگر از چالش‌های موجود است. علی‌رغم تمام موارد ذکرشده، نوسانات نرخ ارز و تحریم‌ها نیز در تحقق این بحران بی‌تأثیر نیستند. نوسانات نرخ ارز و عدم‌ثبات اقتصادی، باعث ایجاد ابهام در قیمت‌گذاری کالاها و افزایش ریسک برای تجار می‌شود و تحریم‌های بین‌المللی، فرآیند نقل و انتقالات مالی و بیمه کالاها را با مشکل مواجه کرده و زمان ترخیص را افزایش می‌دهد.

به نظر می‌رسد برای حل این مشکلات، لازم است یک رویکرد جامع و هماهنگ در سطح ملی اتخاذ شود. سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بنادر و گمرکات، از جمله خرید تجهیزات مدرن، افزایش ظرفیت و بهبود سیستم‌های IT، اصلاح قوانین و مقررات و ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی، کاهش تعداد سازمان‌های دخیل در امر ترخیص و ایجاد هماهنگی بین آن‌ها، ایجاد شفافیت در فرآیندهای گمرکی و دسترسی آسان به اطلاعات، آموزش نیروی انسانی متخصص و ارتقای سطح دانش و مهارت آن‌ها، توسعه دولت الکترونیک و ارائه خدمات گمرکی به‌صورت الکترونیکی و حذف فرآیندهای کاغذی می‌تواند بسیاری از مشکلات موجود در این فرآیند را اصلاح و مرتفع کند. روند طولانی ترخیص کالا در بنادر و گمرکات ایران، یک معضل جدی است که نیازمند توجه ویژه و اقدام فوری است. با اتخاذ راهکارهای مناسب و همکاری تمامی ذی‌نفعان، می‌توان این مشکل را حل کرده و به رونق اقتصادی کشور کمک کرد.

عوامل موثر در سخت‌شدن ترخیص کالا

عوامل مختلفی در طولانی‌شدن روند ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور مؤثر هستند. این امر عوامل و دلایل متعددی دارد که یکی از آن‌ها ابهام در مسائل مربوط به مالیات و پرداخت عوارض است. دلیل دیگر، محاسبه‌های غیرمنتظره و بارشدن هزینه‌های غیرمنتظره در زمان ترخیص کالاهاست و شفاف نبودن اینها، ایجاد اشکال می‌کند. همچنین برخی فعالان اقتصادی معتقدند که درخواست ضمانت‌نامه‌های بانکی و سختگیری برای صدور آن‌ها از دیگر عوامل مؤثر در این معضل است که مشکلات عدیده‌ای در این زمینه وجود دارد که خودش ایجاد مشکل می‌کند. مغایرت میان اطلاعات ثبت‌سفارش، منجر به طولانی‌شدن ترخیص کالاها می‌شود. محدودیت‌های فنی و استانداردی و الزام به اخذ استانداردهای اجباری برای بعضی از کالاها نیز در این موضوع اثرگذار است. طولانی‌شدن روند آزمایش و بازرسی در استاندارد نیز روی این چرخه اثر می‌گذارد.

اختلاف‌نظر میان گمرک و سازمان‌های مربوطه نیز در این مشکل اثرگذار است. بوروکراسی پیچیده و زمان‌بر اداری هم در این امر دخیل است. لختی و فرسایشی بودن این فرآیند اداری و غیرشفاف بودن آن و همچنین عدم‌هماهنگی میان نهادهای مختلف مانند گمرک، بانک، وزارت صمت و سازمان استاندارد هم از سوی دیگر منجر به طولانی‌شدن روند ترخیص کالاها می‌شود. نوسانات ارزی هم در این مسئله بی‌تأثیر نیست. شما کالای موردنظر خود را با یک قیمت ثبت‌سفارش می‌کنید و چندوقت بعد قیمت ارز بالا می‌رود که روی این موضوع اثر می‌گذارد.

ائتلاف کانتینری جمینی صدرنشین رتبه‌بندی جهانی قابلیت اطمینان کشتیرانی

ائتلاف کانتینری جدید جمینی، شامل خطوط کشتیرانی مرسک و هاپاگ لوید، در پایان مارس ۲۰۲۵ میلادی موفق شد قابلیت اطمینان برنامه جهانی خود را به ۵۷.۵ درصد برساند؛ رقمی که بالاترین سطح از نوامبر ۲۰۲۳ تاکنون محسوب می‌شود.

به گزار ش اقتصاد سرآمد، این آمار نشان‌دهنده بهبود قابل توجه ۳ درصدی ماهانه، افزایش ۳ درصدی ائتلاف جمینی در مقایسه با زمان مشابه سال گذشته است.

این ارقام از آخرین شماره گزارش Sea-Intelligence، در رابطه با عملکرد جهانی خطوط کشتیرانی (GLP) با ارقام قابلیت اطمینان برنامه تا مارس ۲۰۲۵ میلادی و شامل آن دریافت شده است.

بر اساس این گزارش در میان ۱۳ شرکت حمل‌ونقل دریایی برتر، مرسک با کسب امتیاز ۶۶.۹ درصد، قابل اعتمادترین خط کشتیرانی بود و پس از آن هاپاگ-لوید با ۶۴.۳ درصد و خط کشتیرانی ام‌اس‌سی با ۶۱.۹ درصد قرار دارند.

در این گزارش آمده است برای ثبت این داده‌ها تمام ورودها شامل توقف‌های مبدأ و مقصد نیز منظور شده است. ورودهای تجاری با اتحادهای قدیمی‌تر همسو هستند و بر توقف‌های مقصد تمرکز دارند. با اجرای کامل اتحادهای جدید تا ژوئیه ۲۰۲۵ میلادی، این دو معیار با هم ادغام خواهند شد.

پس از ائتلاف جمینی و MSC ائتلاف Premier Alliance با امتیاز ۵۳.۲ درصد در رتبه بعدی قرار گرفت.

در میان ائتلاف‌های سنتی، Ocean Alliance امتیاز ۵۴.۹ درصد را کسب کرد، در حالی‌که اتحادهای 2M و THE alliances به ترتیب امتیاز ۴۳.۱ درصد و ۴۶.۵ درصد را ثبت کردند.

Sea-Intelligence تأکید کرد که راه‌اندازی کامل اتحادهای جدید در ژوئیه ۲۰۲۵ برای ارزیابی دقیق عملکرد بلندمدت آنها بسیار مهم خواهد بود. طبق داده‌های جدید این شرکت مشاوره دریایی، جنگ تعرفه‌ای ایالات متحده همچنان در حال ایجاد اختلال در حمل‌ونقل کانتینری است و افزایش قابل توجهی در سفرهای خالی در مسیرهای ترانس پاسیفیک در هفته‌های اخیر گزارش شده است.

افزایش نرخ حمل کانتینر همزمان با کاهش تعرفه‌ها بین آمریکا و چین

توافق آمریکا و چین برای کاهش تعرفه‌های متقابل با تصمیم مدیران خطوط کشتیرانی بزرگ نرخ‌های عمومی حمل هر کانتینر ۴۰ فوتی در مسیر اقیانوس آرام را به عنوان هزینه اضافی بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار بالا می‌برد. در این میان مدیران خطوط کشتیرانی با استقبال از این توافق فصل اوج و رونق زود هنگامی را انتظار دارند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، براساس گزارش شرکت مشاوره حمل‌ونقل کانتینری Linerlytica در طول دوره تنفس ۹۰ روزه کاهش تعرفه‌ها انتظار می‌رود واردکنندگان آمریکایی برای جلوگیری از افزایش احتمالی پس از بسته شدن پنجره کالاها را از قبل بارگیری کنند.

بر این اساس فصل اوج به طور سنتی بین ماه‌های ژوئیه و سپتامبر است، یعنی زمانی که خرده فروشان آمریکایی و اروپایی کالاهای کارخانه‌های چینی را برای فصل تعطیلات شکرگزاری و کریسمس انبار می‌کنند.در همین حال کاهش ۱۱۵ درصدی تعرفه‌های ایالات متحده بر واردات از چین در بحبوحه نشانه‌هایی از فشار شدید بر حجم واردات ایالات متحده که در هفته‌های آینده به قفسه‌های فروشگاه‌ها می‌رسید بیشتر از حد انتظار بود. اکنون قرار است این روند معکوس شود و انتظار می‌رود طی سه ماه آینده واردات بیشتر شود که می‌تواند از اوج دوران کووید فراتر رود.طبق مقررات کمیسیون فدرال دریایی ایالات متحده، شرکت‌های حمل‌ونقل باید تغییرات قیمت را ۳۰ روز قبل از اجرایی شدن اعلام کنند. با این حال، تعدادی از شرکت‌های حمل‌ونقل در حال حاضر افزایش عمومی نرخ حمل‌ونقل دریایی را برای محموله‌های شرق اقیانوس آرام اعمال کرده‌اند که می‌تواند اولین نرخ اعلامی در ماه‌های اخیر باشد که واقعاً اعمال می‌شود.شرکت ONE اعلام کرد که ۱۰۰۰ دلار برای هر کانتینر ۴۰ فوتی نرخ اضافی تعیین می‌کند، در حالی که CMA CGM، Yang Ming رقم ۲۰۰۰ دلاری برای هر کانتینر ۴۰ فوتی تعیین کرده‌اند و از سوی شرکت‌های HMM، Cosco، Hapag-Lloyd و Evergreen رقمی معادل ۳۰۰۰ دلار برای هر کانتینر ۴۰ فوتی نرخ اضافی یا بالاسری تعیین شده است.هر هفت شرکت حمل‌ونقل نرخ دارد یا خیر و سطح موجودی واردات ایالات متحده چگونه است؟براساس این گزارش در روزهای پایانی هفته قبل شاخص حمل‌ونقل کانتینری شانگهای (SCFI) نشان داد که نرخ حمل‌ونقل ساحل غربی شانگهای-ایالات متحده نسبت به هفته قبل از آن ۳ درصد افزایش یافته و به ۲۳۴۷ دلار در هر کانتینر ۴۰ فوت رسیده است، زیرا اپراتورهای خطوط کشتیرانی ظرفیت خود را کاهش داده و به امید حل و فصل تنش‌های تجاری ایالات متحده و چین، برای ترمیم نرخ‌ها تلاش کرده‌اند. نرخ‌های نقدی در پی اعمال تعرفه‌ها از اول ماه می‌تا حد زیادی ثابت مانده‌اند یعنی در حدود ۲۴۰۰ دلار در هر کانتینر ۴۰ فوتی متوقف شده‌اند، اما انتظار می‌رود در روزهای آینده به بالای ۳۰۰۰ دلار افزایش یابد بدین ترتیب تقاضا به شدت افزایش می‌یابد، زیرا خرده فروشان آمریکایی پس از کاهش شدید محموله‌های بار از چین در ماه آوریل، موجودی خود را دوباره پر می‌کنند. این موضوع می‌تواند پس از ژوئن به افزایش خود ادامه دهد.شرکت کشتیرانی یانگ‌مینگ تایوان دیروز گزارش داد درآمد سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ میلادی این شرکت ۱.۳۸ میلیارد دلار بوده که ۴ درصد افزایش یافته و به سود خالص ۲۳۸.۰۹ میلیون دلاری منجر شده که ۲۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافته است. این شرکت پیش‌بینی کرد وقفه ۹۰ روزه در جنگ تعرفه‌ها بدون شک حمل‌ونقل بار بین اقیانوس آرام و آمریکا را بهبود خواهد بخشید.

قوه قضائیه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک مازندران
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابر رای هیات به شماره ۳۵۲۶ تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۴ و رای اصلاحی ۱۰۶۹ تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۷ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی به نام آقای محمد انصاری فرزند رضا در ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۹۹۴/۰۸ مترمربع شماره کلاسه ۱۴۰۲/۲۱۱۸ قسمتی از پلاک ۱۴ -اصلی واقع در اراضی قرق تپه بخش ۱۷ ثبت بهشهر مستند مالکیت خریداری شده از مالک غیر رسمی غلامعلی صابری به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی 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 قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۲/۱۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۲۷
شناسه آگهی: ۱۹۱۹۲۸۲
محمدحسن صادقی- رئیس اداره ثبت اسناد و املاک بهشهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی حوزه ثبتی قائمشهر

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی قائمشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد:

املاک متقاضیان واقع در قریه بالالموک پلاک ۲۳ اصلی بخش ۶

۴۴۰۹ فرعی به نام خانم مریم نوروزی نسبت به ۲/۳ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است (بنا به بصورت دفتر کار و تاسیسات کارواش) به مساحت ۳۲۸/۳۸ مترمربع خریداری مع‌الواسطه از آقای حسینعلی مسکینی مالک رسمی.

۴۴۰۹ فرعی به نام خانم ماندانا نوروزی نسبت به ۲/۳ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است (بنا به صورت دفتر کار و تاسیسات کارواش) به مساحت ۳۲۸/۳۸ مترمربع خریداری مع‌الواسطه از آقای حسینعلی مسکینی مالک رسمی.

۴۴۰۹ فرعی به نام آقای بابک نوروزی نسبت به ۱/۴ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است (بنا به صورت دفتر کار و تاسیسات کارواش) به مساحت ۳۲۸/۳۸ مترمربع خریداری مع‌الواسطه از آقای حسینعلی مسکینی مالک رسمی.

_لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آیین‌نامه مربوطه این آگهی در دو 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 صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو 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 می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آیین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.شناسه آگهی: ۱۹۳۰۰۰۹
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۲/۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۳/۱۱
مرتضی قاسم‌پور- رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائمشهر