سرآمد اقتصاد

سه‌شنبه-۱۸شهریور ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۹۴

شیلات

بهره‌گیری از تجهیزات مکانیزه، موجب افزایش تولید در مزارع آبزی‌پروری می‌شود

بهره‌گیری از تجهیزات مکانیزه پیشرفته، موجب افزایش تولید در مزارع آبزی‌پروری و هم‌راستاسازی توسعه صنعت خواهد شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، در نشست تخصصی ستاد آبزی‌پروری استان چهارمحال و بختیاری مدیر شیلات و آبزیان استان، به تشریح ظرفیت‌های موجود پرداخت و گفت: در استان چهارمحال و بختیاری، بیش از ۵۰۰ مزرعه پرورش ماهی، ۴۰ مرکز تکثیر بچه ماهی، ۲۶ کارخانه تولید خوراک آبزیان با ظرفیت ۴۳۰ هزار تن، تولید ۳۶ هزار و ۴۰۰ تن ماهی و ۴۵ میلیون قطعه بچه ماهی در سال ۱۴۰۲ گزارش شده است.

رضا احمدی افزود: در این مدت، ۵۸ هزار و ۶۰۰ تن محصول شیلاتی به ارزش حدود ۸ میلیون دلار به کشورهای عراق، تاجیکستان و ارمنستان صادر شد.

وی ادامه داد: همچنین اقداماتی چون مطالعات ظرفیت‌سنجی، برق‌رسانی، ایجاد پایانه محصولات شیلاتی، اصلاح جاده‌ها، احداث شهرک ماهیان زینتی، تکمیل زیرساخت‌های مجتمع‌ها و ساماندهی مزارع غیرمجاز در دست اجراست.

معاون هماهنگی امور اقتصادی استان چهارمحال و بختیاری بر بهره‌گیری از تجهیزات مکانیزه پیشرفته برای افزایش تولید در واحد سطح و هم‌راستاسازی توسعه صنعت با حفاظت محیط‌زیست، حمایت مالی و ترویج مصرف آبزیان تأکید کرد.

رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان نیز، با اشاره به اهمیت اقتصادی پرورش ماهی قزل‌آلا گفت: این صنعت علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار، امکان استفاده بهینه از منابع آبی غیرشرب را فراهم کرده و استان را به یکی از پیشروهای خاورمیانه در تولید خوراک آبزیان تبدیل کرده است.

گفتنی است استان چهارمحال و بختیاری با هدف افزایش بهره‌وری و رفع موانع تولید در حوزه آبزی‌پروری، در تلاش است جایگاه خود را به‌عنوان یکی از قطب‌های مهم این صنعت در کشور تثبیت کند و بر این باوریم که اجرای این طرح‌ها می‌تواند تحول اساسی در صنعت آبزی‌پروری ایجاد کرده و چهارمحال و بختیاری را به یکی از قطب‌های اصلی کشور در این حوزه تبدیل کند.

هم‌افزایی شیلات و هواشناسی مازندران برای ایمنی شناورهای کیلکاگیر

طی نشستی بین شیلات مازندران و اداره هواشناسی، در خصوص ساماندهی تردد شناورهای صیادی کیلکا با در نظرگرفتن شرایط جوی بحث و تبادل نظر شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، درنشست مشترکی سرپرست اداره کل شیلات مازندران و مدیرکل هواشناسی استان مازندران، دو طرف با هدف تشکیل کمیته مشورتی ساماندهی تردد شناورهای صیادی کیلکا به گفت‌وگو و همفکری پرداختند.

این کمیته با رویکرد ایجاد هماهنگی بیشتر میان شیلات و هواشناسی، به منظور جلوگیری از کاهش صید، ارتقای ایمنی فعالیت‌های صیادی و افزایش درآمد صیادان تشکیل خواهد شد.

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای محمد کاظم صدیق با استناد دو برگ استشهادیه گواهی امضاء شده منضم به تقاضای کتبی دریافت سند مالکیت المثنی نوبت اول به این اداره مراجعه و مدعی است سند مالکیت تک برگ به شماره سریال ۹۴۵۷۹۸ شناسه دفتر املاک الکترونیکی ۱۴۰۱۲۰۳۲۵۰۰۱۰۰۰۰۰۱ تحت پلاک ۶۰۹ فرعی از ۱۹۵۳ اصلی حاصل تجمیع پلاکهای ۶ و ۶۰۸ فرعی واقع در بخش یک خرم آباد متعلق به وی میباشد که بعلت سهل انگاری مفقود گردیده است با بررسی دفتر معلوم شد سند مالکیت ودفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد لذا باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه اصلاحی قانون ثبت مراتب در یک نوبت آگهی و متذکر میگردد هر کسی نسبت به ملک مورد آگهی معامله ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود میباشد بایستی ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله ای به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد.

شناسه آگهی: ۱۹۹۸۲۲۹

فرشاد بازوندی نژاد

رییس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان خرم آباد

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

رویای کشورهای CIS در بنادر ایران

سعید رسولی: حرکت سازمان بنادر در راستای سیاست‌های کلی ابلاغی رهبری است

گروه بنادر- سعید قلیچی- در شرایطی که تحریم‌های غربی بر اقتصاد ایران و روسیه تأثیر گذاشته، کشورهای مشترک‌المنافع به عنوان شرکای استراتژیک، سرمایه‌گذاری در بنادر ایران را به عنوان ابزاری برای تقویت کریدورهای ترانزیتی مانند کریدور بین‌المللی شمال-جنوب افزایش داده‌اند. این سرمایه‌گذاری‌ها نه‌تنها تجارت منطقه‌ای را تسهیل می‌کنند، بلکه به کشورهای محاط در خشکی مانند قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان کمک می‌کنند تا به آب‌های آزاد دسترسی پیدا کنند. براساس گزارش‌های رسمی منتشرشده، این همکاری‌ها حجم تجارت را افزایش داده و ایران را به هابی برای تجارت اوراسیا تبدیل کرده است. با توجه به توافقات اخیر، مانند پیمان استراتژیک ۲۰ساله روسیه و ایران در ژانویه ۲۰۲۵، انتظار می‌رود این روند شتاب گیرد.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، ایران با در اختیار داشتن بیش از ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی در جنوب و شمال، موقعیتی بی‌بدیل برای ایفای نقش «دروازه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد» دارد. در دهه اخیر، توجه کشورهای عضو جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، مانند قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان به سرمایه‌گذاری در بنادر جنوبی ایران، به‌ویژه چابهار و بندرعباس، افزایش یافته است. سرمایه‌گذاری کشورهای CIS در بنادر ایران، بازتابی از تغییر توازن اقتصادی در اوراسیاست؛ جایی که ایران می‌تواند به پل راهبردی شمال به جنوب تبدیل شود.

کشورهای عضو جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، شامل جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز، اغلب دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد ندارند و برای توسعه تجارت بین‌المللی، نیازمند اتصال به بنادر خارجی هستند. در این میان، بنادر جنوبی ایران (به‌ویژه چابهار و بندرعباس) با موقعیت راهبردی در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و اتصال به اقیانوس هند، بهترین گزینه برای این کشورها محسوب می‌شود. سرمایه‌گذاری مستقیم کشورهای CIS در بنادر ایران، فراتر از یک همکاری تجاری، حرکتی ژئواکونومیک و راهبردی برای تثبیت موقعیت منطقه‌ای ایران و گریز این کشورها از وابستگی به مسیرهای چین یا روسیه است.

کشورهای CIS آماده تفاهم‌نامه و توافق‌نامه

سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی با اشاره به آغاز دور جدید فعالیت‌های این سازمان، اظهار کرد: در راستای اجرای سیاست‌های دولت چهاردهم و تاکیدات رئیس جمهور، تحقق برنامه هفتم پیشرفت با تمرکز بر اقتصاد دریامحور در دستور کار سازمان بنادر قرار گرفته است. وی با تاکید بر سیاست‌های کلی ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه اقتصاد دریامحور گفت: یکی از محورهای اصلی در این سیاست‌ها، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بنادر است که ما نیز در سازمان بنادر و دریانوردی، برنامه‌ریزی دقیقی برای تحقق آن انجام داده‌ایم.

رسولی افزود: در همین راستا، بازنگری اساسی در رویه‌ها، دستورالعمل‌ها و فرایندهای داخلی سازمان آغاز شده تا بستر لازم برای تسهیل سرمایه‌گذاری و حضور موثر سرمایه‌گذاران فراهم شود. وی در ادامه تصریح کرد: بوروکراسی زائد و فاصله گرفتن برخی دستورالعمل‌ها از روح قانون، موجب کندی در بهره‌برداری از فرصت‌های سرمایه‌گذاری شده که اکنون در حال اصلاح این روند هستیم. این مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی با اشاره به برخی پروژه‌های سرمایه‌گذاری که در گذشته متوقف شده بودند، اظهار کرد: احیای این پروژه‌ها و رفع موانع آن‌ها در دستور کار قرار دارد و خوشبختانه در همین مدت کوتاه، پیشرفت‌های قابل توجهی در برخی پروژه‌های مهم به دست آمده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با اشاره به استقبال کشورهای همسایه، به‌ویژه کشورهای محصور در خشکی حوزه CIS، از سرمایه‌گذاری در بنادر ایران گفت: بیشتر این کشورها تمایل خود را برای بهره‌گیری از مسیر جمهوری اسلامی ایران در ترانزیت کالا اعلام کرده‌اند و برخی از آن‌ها حتی آماده ارائه تعهد رسمی دولتی برای عبور بار از مسیر کشور ما شده‌اند. وی افزود: با چندکشور نیز در آستانه امضای قراردادهای اجرایی سرمایه‌گذاری هستیم و برای امضای تفاهم‌نامه با برخی دیگر از این کشورها به جمع‌بندی نهایی رسیده‌ایم. رسولی ادامه داد: سرمایه‌گذاری‌های جدید، علاوه‌بر تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، موجب افزایش سهم ایران در ترانزیت منطقه‌ای خواهد شد.

کریدورها، محور اصلی سرمایه‌گذاری روسیه

روسیه به عنوان بزرگ‌ترین عضو CIS، نقش محوری در سرمایه‌گذاری‌های بنادر ایران ایفا می‌کند. در جولای ۲۰۲۴، گروهی از کارآفرینان روسی از بندر امیرآباد در استان مازندران بازدید کردند و یک شرکت روسی آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری در تولید محصولات نفتی در این بندر اعلام کرد. بندر امیرآباد، واقع در شرق دریای خزر، تنها از ۳۰درصد ظرفیت خود استفاده می‌کند و این سرمایه‌گذاری می‌تواند ظرفیت آن را افزایش دهد. علاوه‌بر این، روسیه و ایران در پایان ۲۰۲۲ حدود ۲۵میلیارد دلار برای بهبود زیرساخت‌های کریدور شمال-جنوب سرمایه‌گذاری کرده‌اند که شامل توسعه بنادر، کانال‌های رودخانه‌ای و راه‌آهن می‌شود. این کریدور که طول آن حدود ۷۰۰۰کیلومتر است، روسیه را به بنادر ایرانی در اقیانوس هند متصل می‌کند.

در فوریه ۲۰۲۵، وزرای حمل‌ونقل دوکشور برنامه عملیاتی برای سال ۲۰۲۵ امضا کردند که شامل تکمیل لینک گم‌شده کریدور-راه‌آهن ۱۶۴کیلومتری رشت-آستارا می‌شود. روسیه در سال ۲۰۲۳ در این پروژه سرمایه‌گذاری کرده و ایران قول تکمیل آن تا پایان ۲۰۲۵ را داده است. همچنین روسیه پیشنهاد ایجاد کنسرسیوم حمل‌ونقل در منطقه دریای خزر و ساخت خط ریلی جدید در ساحل غربی خزر را برای تسهیل حمل‌ونقل به بنادر ایرانی ارائه کرده است. کل سرمایه‌گذاری روسیه در INSTC حدود ۱۳.۲۱میلیارد دلار است که بخشی از آن به‌طور غیرمستقیم به توسعه بنادر ایرانی مانند بندرعباس کمک می‌کند.

هدف‌گذاری ورود سرمایه سایر کشورها

بررسی گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد که قزاقستان به عنوان یکی از شرکای کلیدی در آسیای مرکزی، بر توسعه بنادر ایرانی برای رسیدن به هدف تجارت ۳میلیارد دلاری تمرکز کرده است. در دیدار وزرای راه دوکشور، بر لزوم توسعه بنادر ایرانی برای افزایش ترافیک تجاری تأکید و توافق شد کمیته مشترکی برای تدوین نقشه راه جامع تشکیل شود. در ژوئن ۲۰۲۵، شرکت ایرانی گلدن‌لاین پیشنهاد ساخت ترمینال قزاقستانی در بندرعباس را داد. این شرکت ۲۵هکتار فضای کانتینری در اختیار دارد و آماده تخصیص ۳۰هکتار اضافی و سرمایه‌گذاری در ساخت ترمینال است. این پروژه صادرات و ترانزیت کالاهای قزاقستان، آسیای مرکزی، روسیه و آذربایجان به خلیج‌فارس، اقیانوس هند، آسیا و آفریقا را تسهیل می‌کند.

ازبکستان نیز توافقاتی برای ایجاد مرکز لجستیکی مشترک در بنادر بندرعباس و چابهار امضا کرده و شرکت‌هایش در ساخت ترمینال‌ها و انبارها در این بنادر مشارکت می‌کنند. این توافقات بخشی از تلاش برای گسترش تجارت به ۲میلیارد دلار سالانه است. ترکمنستان نیز در ژوئن ۲۰۲۵، تفاهم‌نامه‌ای برای تقویت هماهنگی حمل‌ونقل دریایی و لجستیکی با ایران امضا کرد و در ماه مه، نقشه راه همکاری جامع دوساله را توافق کرد که بر حمل‌ونقل و لجستیک تمرکز دارد.

آذربایجان نیز در سال ۲۰۱۸ وام ترجیحی ۵۰میلیارد دلاری برای بخش رشت-آستارا به ایران اعطا کرد، هرچند به دلیل تحریم‌ها استفاده نشده است. این کشور در پروژه‌های ریلی و بندری INSTC سرمایه‌گذاری کرده است. قرقیزستان نیز پیشنهاد استفاده از بنادر بندرعباس و چابهار را برای پیوستن به مسیرهای تجاری چین-آسیای مرکزی-ایران دریافت کرده است. کل سرمایه‌گذاری INSTC حدود ۳۸.۲میلیارد دلار است که ایران ۱۲.۸۷میلیارد دلار (۳۴درصد) برای راه‌آهن، جاده و بنادر مانند چابهار (۱۵۰میلیون دلار) و ترمینال فله در شهیدرجایی (۱.۲میلیارد دلار) نیاز دارد.

اهمیت استراتژیک و چرخش راهبردی

این سرمایه‌گذاری‌ها ایران را به عنوان پلی برای تجارت CIS با هند، خاورمیانه و آفریقا تقویت می‌کنند و INSTC زمان حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد. با توجه به جنگ اوکراین و تحریم‌ها، این مسیرها جایگزین ایمن‌تری برای تجارت شرق-غرب ارائه می‌دهند. بااین‌حال، چالش‌هایی مانند تحریم‌ها (که باعث خروج شرکت‌های روسی از برخی پروژه‌ها شده) و نیاز به سرمایه بیشتر وجود دارد. در آینده، با تکمیل پروژه‌هایی مانند رشت-آستارا، حجم ترانزیت می‌تواند دوبرابر شود و روابط اقتصادی کشورهای مستقل مشترک‌المنافع با ایران را مستحکم‌تر کند. این روند نه‌تنها رشد اقتصادی ایجاد می‌کند، بلکه توازن ژئوپلیتیکی را در اوراسیا تغییر می‌دهد.

ورود سرمایه‌گذاران کشورهای مشترک‌المنافع به بنادر ایران، نشان‌دهنده چرخش راهبردی این کشورها به سمت جنوب و ایران به عنوان دروازه اوراسیا به جهان است. تقویت این مسیر می‌تواند وزن ژئوپلیتیکی ایران را افزایش داده، مسیرهای رقیب مانند زنگزور و گوادر را تضعیف کرده و انسجام اقتصادی آسیای مرکزی را به نفع ایران بازتعریف کند.

عضو کمیسیون عمران:

اپراتور هندی به تعهدات خود در بندر چابهار عمل نکرد

عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه گزارش‌ها حاکی از آن است که اپراتور هندی در بندر چابهار به تعهدات خود عمل نکرده است، گفت: اگر این روش فعلی ادامه پیدا کند مجلس از ابزار نظارتی استفاده می‌کند و عملا این قرارداد با هندی‌ها باید فسخ شود و دولت اجازه ندهد جلوی توسعه شرق کشور گرفته و حق مردم ضایع شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی یوسفی با انتقاد از وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر درباره وضعیت عملکرد اپراتور خارجی در بندر چابهار به ایلنا اظهار داشت: یکی از موضوعات مهم در حوزه سرمایه‌گذاری استفاده از ظرفیت شرکت و کنسرسیوم داخلی و بین‌المللی است. طبق فرمایشات مقام معظم رهبری نوع برخورد با سرمایه گذار داخلی ویترین و محلی برای قضاوت سرمایه گذاری خارجی درباره تعامل و تصمیم سازی و تسهیل گیری دولت با سرمایه گذاران است.

عضو کمیسیون عمران مجلس ادامه داد: در زمینه جذب سرمایه گذاران قوانین خوبی از جمله قانون رفع موانع تولید و تامین مالی زیرساخت و سرمایه گذاری و صدور مجوزهای کسب و کار وجود دارد و دولت باید این قوانین را به اجرا برساند اما دقیقا اشکال کار این است که در حوزه سرمایه‌گذاری و تسهیل گری طبق قانون عمل نمی‌شود و در تعامل با سرمایه گذار و بخش خصوصی داخلی موفق نیستیم.

عضو کمیسیون عمران با بیان اینکه موضوع سرمایه‌گذاری خارجی و حضور سرمایه گذاری هندی در بندر چابهار یک بحث قدیمی است و در طول سال‌های گذشته با شرکت هندی فراز و نشیب جدی داشتیم، گفت: شاهد عدم انجام تکالیف توسط طرف هندی و تاخیر در انجام کار هستیم در حالی که کشورمان ظرفیت بسیار خوبی برای حضور سرمایه‌گذاران بخش خارجی دارد. باید توجه داشت توسعه در شرق دنیا صورت می گیرد و با توسعه کشورهای آسیایی در حوزه منطقه‌ای ما اقتصادهای نوظهور ظهور پیدا کردند و در دنیا هم از لحاظ منابع و هم توسعه نقش آفرین هستند.

یوسفی افزود: توجه داشته باشیم که چینی‌ها در بندر گوادر در سرمایه گذاری عظیمی هستند و موضوع مهم اینکه کریدورها تحریم پذیر نیستند و در دنیا از مولفه‌های مهم رقابت‌پذیر کاهش هزینه‌های حمل و نقل است چراکه در قیمت تمام شده کالا به شدت اثرگذار است.

وی با اشاره به اهمیت کریدور شرق کشور ادامه داد: از بندر گوادر تا بندر چابهار کمتر از ۱۰ ساعت و مسیر از طریق جاده به بندر لاذقیه و مدیترانه کمتر ۴ روز است اما همین مسیر از دریا به بیش از ۱۵ روز به طول می‌انجامد. بنابراین این ظرفیت بی بدیل بندر چابهار و سند توسعه مکران و همان فرمان و توصیه مقام معظم رهبری برای استفاده از ظرفیت شرق کشور است. از این رو توسعه سواحل مکران و بندر چابهار برای کشورمان بسیار مهم است.

عضو کمیسیون عمران با اشاره به نظارت مجلس بر پروژه بندر چابهار و حضور سرمایه‌گذار هندی در این بندر گفت: هم در مجلس یازدهم و هم دوازدهم این موضوع را به طور جدی پیگیری می کنیم و در مجلس بحث داوری نهاد بین المللی در این پروژه را تعیین تکلیف کردیم و به دولت اجازه دادیم بخشی از قرارداد که محل مناقشه بود را به داور بین‌المللی ارجاع دهد. طبق قانون مجلس برای داوری پروژه های خارجی باید ورود کند و اگر طرف خارجی به تعهدات عمل نکند مجلس می‌تواند نسبت به تعیین تکلیف داروی بین‌المللی پروژه اقدام کند.

یوسفی با بیان اینکه با توجه به عملکرد اپراتور هندی با جدیت بیشتری عملکرد طرف خارجی مورد بررسی قرار می‌دهیم، گفت: این نظارت جدی برای جلوگیری از تاخیر در رشد و توسعه بندر چابهار است و به نظر می‌رسد که طرف هندی به تعهدات خود عمل نکرده است.

وی با تاکید بر اینکه باید این پروژه را با سرعت بیشتری ادامه دهیم و می توانیم از پتانسیل داخلی در این بندر استفاده کنیم، افزود: باید بگویم که متاسفانه در بندر چابهار هیچ پیشرفتی در میدان نداشتیم و گزارش‌ها نشان می‌دهند که طرف خارجی به تعهدات خود عمل نکرده است.

عضو کمیسیون عمران گفت: آقایان نباید کلی گویی کنند و اگر لازم باشد، باید جایگزین سرمایه گذار بندر چابهار و اپراتور هندی انجام شود.

وی تاکید کرد: اگر این روش فعلی ادامه پیدا کند مجلس از ابزار نظارتی استفاده می‌کند و عملا این قرارداد با هندی‌ها باید فسخ شود و دولت اجازه ندهد جلوی توسعه شرق کشور گرفته و حق مردم ضایع شود.

شماره آگهی: ۱۴۰۴۰۳۹۱۰۳۶۳۰۰۰۰۱۷

شماره پرونده: ۱۴۰۲۰۴۰۰۱۰۱۳۰۰۱۱۴۳

قوۀ قضائیه سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

آگهی مزایده اموال غیرمنقول

آگهی مزایده اموال غیرمنقول (اسناد رهنی)

به موجب پرونده اجرائی کلاسه ۱۴۰۲۰۰۳۱۴ علیه آقای مرتضی شعبانی و خانم طاهره علی‌پورفطرتی (راهن) وآریا پلاست پارمیس (وام‌گیرنده) و له بانک ملی موضوع سند رهنی شماره ۱۰۲۴۹۸ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۶ و سند ۱۰۶۶۸۶ مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۲ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۳۷۵ استان تهران که به نفع بانک ملی ثبت شده، موضوع لازم‌الاجرا: ۴۱/۴۹۴/۳۹۳/۶۵۱ ریال (چهل و یک میلیارد و چهارصد و نود و چهار میلیون و سیصد و نود و سه هزار و ششصد و پنجاه و یک ریال) که تا روز مزایده محاسبه می گردد، ششدانگ یک قطعه زمین محصور نوع ملک طلق به پلاک ثبتی ۸۹۱۸ فرعی از ۴ اصلی، بخش ۱۰ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک نور به مساحت ۲۶۷/۷ مترمربع واقع در نور خیابان شهید بهشتی کوچه هدف ۱۲_ پلاک ۱/۳۳ به کد پستی ۴۶۴۱۷_۵۷۷۱۹ به مالکیت طاهره علی‌پورفطرتی فرزند محمدعلی شماره شناسنامه ۴۱۴ تاریخ تولد ۱۳۳۳/۱۱/۲۹ صادره از آستانه دارای شماره ملی ۲۷۳۸۶۳۴۵۷۵ با جز سهم ۳ از کل سهم ۶ به عنوان مالک سه‌دانگ مشاع از ششدانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۲۶۸۳۸ تاریخ ۱۳۹۸/۱۱/۲۷ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۳۲۷ شهر رویان استان مازندران، موضوع سند مالکیت اصلی به شماره چاپی ۳۰۴۷۶۸ سری ب سال ۹۸ با شماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۸۲۰۳۱۰۰۰۶۰۰۸۵۶۳ ثبت گردیده است و به مالکیت مرتضی شعبانی فرزند علی جان شماره شناسنامه ۱۲ تاریخ تولد ۱۳۲۲/۱۰/۰۲ صادره از آستانه دارای شماره ملی ۲۷۳۹۴۲۵۹۳۷ با جز سهم ۳ از کل سهم ۶ به عنوان مالک سه‌دانگ مشاع از ششدانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۲۶۸۳۸ تاریخ ۱۳۹۸/۱۱/۲۷ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۳۲۷ شهر رویان استان مازندران، موضوع سند مالکیت اصلی به شماره چاپی ۳۰۴۷۶۷ سری ب سال ۹۸ با شماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۸۲۰۳۱۰۰۰۶۰۰۸۵۶۲ ثبت گردیده است: شمالا: دیوار به دیوار به طول (۲۳/۱۰) بیست و سه متر و ده سانتی‌متر به شماره هفت هزار و چهارصد و سی و هشت فرعی شرقا: درب و دیوار به طول (۱۱/۴۰) یازده متر و چهل سانتی‌متر به کوچه عام جنوبا: دیواریست به طول (۲۳/۸۰) بیست و سه متر و هشتاد سانتی‌متر به باقی‌مانده چهار اصلی غربا: به دیوار به طول (۱۱/۴۵) یازده متر و چهل و پنج سانتی‌متر به باقی‌مانده چهار اصلی. مشخصات ملک: مساحت عرصه طبق سند ۲۶۷/۷۰ مترمربع و اعیانی ساختمان مسکونی با نمای آجرنما و سقف شیروانی و طبق پروانه دارای قدمت ۵ ساله با مساحت حدود ۱۷۷/۵ مترمربع و به صورت ساختمان همکف کرسی‌دار و دارای انشعابات آب و برق و گاز و همچنین پارکینگ سر پوشیده و سر درب ورودی و درب کرکره برقی پارکینگ خودرو و موتورخانه و استخر و محوطه‌سازی می‌باشد. در روز اجرای قرار کارشناسی این عرصه و اعیانی در تصرف خانواده حق طلب تعرفه شده که به عنوان منزل مسکونی، و حسب اظهار نماینده ایشان این منزل را از آقای شعبانی خریداری نموده است و مدرکی دال بر بیمه بودن ساختمان جهت رویت ارائه نگردیده است. بنا به نظر کارشناس رسمی دادگستری با در نظر گرفتن موقعیت مکانی و زمانی مساحت عرصه شکل هندسی و مساحت اعیانی و قدمت بنا و کیفیت احداث و مصالح به کار رفته، عرض کوچه دسترسی و فاصله با خیابان اصلی و مرکز شهر و سایر امتیازات برای پلاک ثبتی موصوف، در وضعیت موجود: ارزش ششدانگ پلاک ثبتی موصوف، در وضعیت موجود: ارزش روز ششدانگ پلاک فوق به مبلغ ۶۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (شصت و پنج میلیارد ریال) ارزیابی و به قطعیت رسیده است، ششدانگ پلاک فوق از ساعت ۹ الی ۱۲ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۳۱ در اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان نور به آدرس نور_ بلوار امام خمینی (ره)_ جنب شهرک ۴۴ از طریق مزایده به فروش می‌رسد. مزایده از ششدانگ پلاک فوق به مبلغ (شصت و پنج میلیارد ریال) شروع و به بالاترین قیمت پیشنهادی نقداً فروخته می‌شود. 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 می گردد در راستای ماده ۱۳۶ آیین‌نامه اصلاحی اجرای مفاد اسناد رسمی شرکت در جلسه مزایده منوط به پرداخت ده درصد از مبلغ پایه کارشناسی به حساب سپرده ثبت ۴۸ ساعت قبل از تاریخ مزایده و حضور خریدار و یا نماینده قانونی او در جلسه مزایده است. برنده مزایده مکلف است مابه‌التفاوت مبلغ فروش را ظرف مدت پنج روز از تاریخ مزایده به حساب صندوق ثبت تودیع نماید و در صورتی که ظرف مهلت مقرر، مانده‌فروش را به حساب سپرده واریز نکند، مبلغ مذکور قابل استرداد نبوده و به حساب خزانه واریز خواهد شد. طبق تبصره ماده ۱۲۶ آیین‌نامه اجرا بستانکار مکلف است ظرف مهلت یک ماه نسبت به واریز مابه‌تفاوت یا واگذاری سهم مشاعی به میزان طلب اقدام نماید و چنانچه روز مزایده مصادف با تعطیل رسمی غیرمترقبه گردد، مزایده روز اداری بعد از تعطیل در همان محل و ساعت انجام می‌شود و حقوق دولتی و حق مزایده طبق مقررات وصول خواهد شد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ شناسه آگهی: ۱۹۹۹۳۱۰

علی سعادتی - رئیس ثبت نور