اقتصاد سرآمد
چهارشنبه-۲ اردیبهشت ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۴۶۷

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

«تنگه هرمز» عبور امن به جای بیمه‌نامه

چرا مدیریت مستقیم تردد بر ایده «بیمه دریایی ایرانی» برتری دارد؟

گروه راهبردی - مرتضی فاخری - در شرایطی که تنگه هرمز به عنوان یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان، صحنه رقابت‌های ژئوپلیتیکی و فشارهای حداکثری ایالات متحده علیه ایران تبدیل شده، طراحی الگوی مطلوب برای مدیریت عبور کشتی‌های تجاری نه فقط یک ضرورت اقتصادی، بلکه مؤلفه‌ای تعیین‌کننده در معادلات حاکمیت ملی و امنیت منطقه‌ای به شمار می‌رود. در این میان، برخی پیشنهادهای نوظهور همچون ایده «بیمه دریایی ایرانی» با ظاهری فنی و حقوقی مطرح می‌شوند، اما ارزیابی دقیق نشان می‌دهد که چنین راهکاری به دلیل ساختار انحصاری نظام بیمه‌های دریایی جهان، عدم پذیرش از جانب بازیگران بین‌المللی و فقدان پشتوانه اتکایی مطمئن، نمی‌تواند هسته مرکزی استراتژی ایران در این آبراهه راهبردی باشد. در مقابل، رویه کنونی جمهوری اسلامی مبتنی بر مدیریت مستقیم تردد، ارائه مجموعه خدمات هدایت، بازرسی، کنترل و تأمین امنیت فیزیکی کشتی‌ها، از استحکام حقوقی و اجرایی قابل توجهی برخوردار است. این مدل افزون بر آنکه امکان اعمال حاکمیت را در هر نقطه از عبور فراهم می‌آورد، بستری شفاف برای دریافت کارمزد خدمات ایجاد کرده و به دلیل عینیت و قابلیت اجرای فوری، در مقایسه با ابزارهای مالی غیرمستقیم مانند بیمه، اتکای عملیاتی بالاتری در شرایط محاصره و جنگ اقتصادی دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی در این رابطه به «سرآمد» می‌نویسد: اهمیت این تمایز زمانی دوچندان می‌شود که بدانیم هر گونه راهکار جایگزین باید توان تضمین امنیت فیزیکی شناورها را نیز داشته باشد، حال آنکه ایده بیمه صرفاً به جبران خسارت مالی می‌پردازد و از عهده مهار بحران‌های لحظه‌ای و تهدیدات نظامی برنمی‌آید. بنابراین، بازنگری در اولویت‌بندی ابزارهای اقتصادی و حقوقی ایران در تنگه هرمز، ضرورتی انکارناپذیر است که پیامدهای آن فراتر از یک بحث نظری، سرنوشت معادلات قدرت در خلیج فارس را رقم خواهد زد.

برتری الگوی «مدیریت مستقیم تردد» بر «بیمه دریایی» در تنگه هرمز

در عرصه ژئوپلیتیک خلیج فارس که هر موج و جزرومدی در تنگه هرمز می‌تواند خطوط انرژی جهانی را دچار لرزه کند، رویه کنونی جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر مدیریت مستقیم تردد کشتی‌های تجاری، برخلاف ظاهر ساده‌اش، از چنان استحکام حقوقی و اجرایی برخوردار است که آن را به الگویی کارآمدتر از طرح‌های نوظهوری چون بیمه دریایی ایرانی تبدیل می‌کند. این مدل که به صورت عملی و میدانی اعمال می‌شود، افزون بر هدایت ایمن شناورها در یکی از پیچیده‌ترین آبراهه‌های جهان، امکان بازرسی هدفمند و کنترل لحظه‌به‌لحظه را برای مقامات ایرانی فراهم می‌آورد؛ ویژگی که هیچ ابزار مالی یا قرارداد بیمه‌ای به تنهایی قادر به تأمین آن نیست. نکته کلیدی در همین نقطه نهفته است: مدیریت مستقیم تردد، بر خلاف بیمه که صرفاً به جبران خسارت مالی در قبال حق‌الزحمه می‌پردازد، حلقه اول تأمین امنیت فیزیکی را شکل می‌دهد. وقتی یک نفت‌کش غول‌پیکر از تنگه عبور می‌کند، آنچه در کوتاه‌ترین زمان ممکن جان و سرمایه آن را نجات می‌دهد، نه یک برگ بیمه‌نامه که حضور یک شناور راهنما، هماهنگی با سیستم کنترل ترافیک دریایی و تضمین عبور امن از سوی نیروهای مستقر در منطقه است. در این چارچوب، جمهوری اسلامی ایران با تکیه بر حضور فیزیکی، سنسورهای پیشرفته و توان عملیاتی، عملاً «خدمت عبور ایمن» را ارائه می‌کند؛ خدمتی که در حقوق بین‌الملل دریاها و رویه تجاری، بستری شفاف برای دریافت کارمزد پدید می‌آورد. از سوی دیگر، ساختار حقوقی این مدل کاملاً منطبق با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست؛ زیرا یک دولت ساحلی می‌تواند در تنگه‌های واقع در قلمرو خود، اقدامات ضروری برای تأمین ایمنی و کنترل عبور را اعمال کند. به این ترتیب، آنچه گاهی در رسانه‌های غربی «اقدام یک‌جانبه» خوانده می‌شود، در واقع تجلی حاکمیت ایران بر بخشی از آب‌های خود و همچنین انجام تکلیف انسانی و قانونی برای عبور بی‌حادثه ده‌ها کشتی در هر روز است؛ نقشی که هیچ بازیگر خصوصی یا بیمه گری عهده‌دار آن نیست. در سوی مقابل، طرح «بیمه دریایی ایرانی» گرچه در نگاه نخست ایده‌ای خلاقانه و پولساز به نظر می‌رسد، اما وقتی در بوته عمل و حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرد، با سه مانع ساختاری روبه‌رو می‌شود که مدل مدیریت مستقیم تردد به طور طبیعی از آنها عبور کرده است. نخست آنکه بیمه‌های دریایی جهان تحت سلطه انحصاری چند کنسرسیوم بزرگ اروپایی و آسیایی قرار دارند و هر نهاد تازه‌واردی برای جلب اعتماد مالکان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل، نیازمند دهه‌ها سابقه و ذخایر عظیم مالی است؛ مزیتی که حتی با بودجه‌های کلان ملی نیز به آسانی به دست نمی‌آید. دومین ضعف بنیادین، نبود پشتوانه اتکایی (Reinsurance) معتبر برای بیمه ایرانی است؛ به این معنا که برای پذیرش ریسک‌های بزرگ همچنان باید به بازارهای لندن یا سنگاپور چشم دوخت که در شرایط تحریم عملاً مسدودند. در چنین حالتی، بیمه ایرانی بیش از آنکه یک ابزار تجاری باشد، به نمادی سیاسی بدل می‌شود که طرفین تجاری به دلیل ترس از نقض تحریم‌های ثانویه آمریکا، حاضر به معامله با آن نیستند. سومین و مهم‌ترین تفاوت در ماهیت خدمات نهفته است: بیمه فقط خسارت مالی را پس از وقوع حادثه جبران می‌کند، ولی الگوی مدیریت تردد به دنبال جلوگیری از وقوع همان حادثه است. به بیان روشن‌تر، اگر یک برخورد یا آتش‌سوزی در تنگه رخ دهد، داشتن بیمه‌نامه با هر پوششی نمی‌تواند مانع از فاجعه زیست‌محیطی، بسته شدن مسیر یا تلفات جانی شود، در حالی که هدایت فعال و کنترل ترافیک توسط نیروهای مستقر در منطقه از همان مبدأ از بروز فاجعه پیشگیری می‌کند. به همین دلیل، دریافت کارمزد برای «خدمت عبور ایمن» در قبال هدایت، بازرسی و تأمین امنیت، نه‌تنها از منظر اقتصادی توجیه‌پذیرتر و پایدارتر از وصول حق بیمه است، بلکه از پشتوانه قراردادی و رویه‌ای محکم‌تری نیز برخوردار می‌شود؛ زیرا کشتی‌ای که پذیرفته با هدایت و تحت کنترل ایران حرکت کند، عملاً به تعهدی متقابل در برابر خدمات دریافتی تن داده است. در پایان، روشن است که ایده مکمل بیمه را می‌توان در کنار این مدل قرار داد، اما محور اصلی طراحی اقتصادی و حقوقی ایران در تنگه هرمز نباید از مدیریت مستقیم و فیزیکی تردد فاصله بگیرد؛ چرا که هر گامی به سمت ابزارهای غیرمستقیم و مالی، به معنای واگذاری امنیت به نیروهایی است که حضور ملموسی در آب ندارند و تنها روی کاغذ وعده جبران می‌دهند.

چالش‌های ساختاری «بیمه دریایی ایرانی» در برابر نظام انحصاری بیمه جهان

در نظام بین‌المللی بیمه‌های دریایی که قرن‌ها تحت تسلط چند کنسرسیوم مطرح در لندن، برمودا و سنگاپور شکل گرفته، ورود هر بازیگر جدیدی بدون ارائه پشتوانه مالی شفاف و سابقه‌ای مستمر در پرداخت غرامت‌های کلان، تقریباً محال به نظر می‌رسد. ایده «بیمه دریایی ایرانی» درست در همین نقطه با نخستین و مهم‌ترین مانع خود روبه‌رو می‌شود: عدم پذیرش از سوی فعالان اقتصادی جهانی. مالکان کشتی، شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا برای انتخاب یک بیمه گر، افزون بر نرخ حق‌بیمه، اعتبار و قابلیت اجرای تعهدات در بنادر مختلف را می‌سنجند. اما در شرایط کنونی، نه تنها شبکه بانکی و تجاری دنیا به دلیل تحریم‌های ثانویه آمریکا کمترین همکاری را با نهادهای مالی ایرانی دارند، بلکه حتی واسطه‌های بیمه‌ای بین‌المللی نیز ترجیح می‌دهند از هر گونه تعامل مستقیم با بیمه ایرانی خودداری کنند. نتیجه آنکه این بیمه‌نامه در عمل به برگه‌ای تبدیل می‌شود که شاید در آب‌های تحت حاکمیت ایران اعتبار داشته باشد، اما به محض ورود یک کشتی به بندر دبی، بمبئی یا روتردام، با چالش‌های حقوقی و اجرایی غیرقابل‌حلی مواجه می‌گردد. دومین و شاید فنی‌ترین چالش، ضعف پشتوانه اتکایی (Reinsurance) است. در صنعت بیمه دریایی، هیچ شرکت واحدی تمام ریسک یک کشتی بزرگ را به تنهایی نمی‌پذیرد؛ بلکه زنجیره‌ای از بیمه‌گران اولیه و ثانویه پشت سر هم قرار می‌گیرند تا خسارت احتمالی چندصدمیلیون دلاری را پوشش دهند. این زنجیره در جهان امروز به شرکت‌هایی ختم می‌شود که غالباً در حوزه قضایی اروپا و آمریکا فعالیت می‌کنند. از آنجا که بیمه ایرانی به دلیل تحریم دسترسی مؤثر به بازار اتکایی جهانی ندارد، مجبور است تمام ریسک را بر دوش خود نگه دارد؛ عملی که هم ذخایر مالی کشور را در معرض فرسایش سریع قرار می‌دهد و هم از منظر حرفه‌ای، غیرمتعارف و ریسک‌ناپذیر به شمار می‌رود. یک حادثه بزرگ مانند برخورد یک نفت‌کش با صخره‌های مرجانی و نشت نفت می‌تواند به تنهایی میلیاردها دلار خسارت به بار آورد و تمام سرمایه بیمه ایرانی را یک‌شبه نابود کند. این در حالی است که بیمه‌های مطرح جهانی با تکیه بر شبکه اتکایی، چنین ضربه‌ای را در میان ده‌ها بازیگر پخش می‌کنند. اما فراتر از این موانع مالی و اعتباری، بنیادی‌ترین نقص ایده بیمه دریایی ایرانی در ناتوانی آن برای تضمین امنیت فیزیکی کشتی‌ها نهفته است. بیمه، صرفاً یک ابزار مالی پس از وقوع حادثه است؛ یعنی نقش‌اش جبران خسارت مالی می‌باشد، نه پیشگیری از فاجعه. وقتی یک کشتی تجاری از تنگه هرمز عبور می‌کند، خطرات واقعی شامل برخورد با شناورهای دیگر، آتش‌سوزی، نقص فنی در سامانه ناوبری، و مهم‌تر از همه در شرایط تنش‌زده امروز، تهدیدات نظامی یا اقدامات خرابکارانه است. آیا یک برگ بیمه‌نامه می‌تواند مانع از اصابت موشک یا انفجار مین شود؟ آیا در همان دقایق بحرانی به داد ملوانان و محموله برسد؟ پاسخ واضح است: خیر. در مقابل، مدلی که اکنون ایران در پیش گرفته —مدیریت مستقیم تردد از طریق هدایت، بازرسی، کنترل ترافیک و استقرار واحدهای نظامی و امدادی —قادر است پیش از وقوع حادثه وارد عمل شود. به عنوان نمونه، بازرسی قبل از ورود به تنگه می‌تواند کشتی مشکوک به حمل مواد خطرناک را شناسایی کند، هدایت دریایی از برخورد شناورها جلوگیری می‌نماید و حضور سریع قایق‌های تندروی امدادی در صورت بروز آتشسوزی، خسارت را مهار می‌کند. هیچ یک از این کارکردها، چه به صورت مستقیم و چه غیرمستقیم، در ذات بیمه‌نامه تعریف نشده است. به همین دلیل، ایده بیمه دریایی ایرانی را اگرچه می‌توان به عنوان یک لایه مکمل برای کاهش وابستگی به بازارهای خارجی و ایجاد یک منبع درآمد فرعی در نظر گرفت، اما هرگز قادر نیست جایگزین الگوی کنونی مدیریت تردد شود. برجسته کردن بیمه به عنوان راهبرد اصلی نه تنها فریبنده و غیرواقعی است، بلکه توجه و منابع محدود کشور را از مسیری منحرف می‌کند که در آن هدایت مستقیم، بازرسی میدانی و تأمین امنیت جان و مال، استخوان‌بندی اصلی قدرت ایران در تنگه هرمز را تشکیل می‌دهد. تجربه تلخ تحریم‌های نفتی و بیمه‌های ساختگی در گذشته نیز نشان داده که بازیگران بین‌المللی تا زمانی که یک نهاد را دارای پشتوانه واقعی و قابلیت اجرای تعهدات در عرصه جهانی نبینند، حاضر به پذیرش آن نخواهند بود. از این زاویه، تلاش برای تبدیل بیمه ایرانی به یک محور اقتصادی و حقوقی، هزینه‌ای هنگفت و بی‌نتیجه خواهد بود که بهتر است صرف تقویت و شفاف‌سازی همان رویه موفق مدیریت مستقیم تردد گردد.

از کارمزد تا امنیت؛ مزیت‌های عملیاتی رویکرد کنونی ایران در شرایط محاصره دریایی

در شرایط محاصره دریایی و جنگ اقتصادی تمام‌عیاری که ایالات متحده علیه ایران به راه انداخته، هر روز عبور ده‌ها کشتی تجاری و نفت‌کش از تنگه هرمز به یک رزمایش زنده مدیریت بحران تبدیل شده است. در چنین فضایی، آنچه ایران را از بسیاری از کشورهای دیگر متمایز می‌کند، نه صرفاً موقعیت جغرافیایی یا توان نظامی، بلکه ابتکار عملی در ارائه «خدمت عبور ایمن» از طریق الگوی مدیریت مستقیم تردد است. این رویه که در ظاهر ساده و روزمره به نظر می‌آید، در واقع یک ماشین اقتصادی و حقوقی هوشمند است که همزمان سه هدف راهبردی را دنبال می‌کند: تأمین امنیت فیزیکی، کسب درآمد از محل کارمزد خدمات، و حفظ حاکمیت در مواجهه با فشارهای خارجی. بر خلاف ابزارهای غیرمستقیمی مانند بیمه که فقط پس از فاجعه وارد عمل می‌شوند و به سیستم مالی وابسته‌اند، مدیریت مستقیم تردد در لحظه و با حضور فیزیکی کار می‌کند. به بیان ساده، بیمه‌نامه نمی‌تواند مانع از برخورد دو کشتی در مه صبحگاهی شود، اما یک شناور راهنمای مجهز به رادار می‌تواند. بیمه‌نامه نمی‌تواند کشتی‌ای را که قصد قاچاق سوخت یا اقدام خرابکارانه دارد از فاصله دور شناسایی کند، اما ایستگاه بازرسی و کنترل دریایی می‌تواند. این تفاوت ماهوی، مدل کنونی ایران را به یک سرویس «همراه و همیشگی» بدل کرده است که برای عبور از یک گلوگاه مرگبار، نه یک وعده جبران خسارت، بلکه یک تضمین عملی ارائه می‌دهد. صاحبان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل وقتی تنگه هرمز را انتخاب می‌کنند، آگاهانه یا ناآگاهانه از این سرویس بهره می‌برند. از منظر اقتصادی، همین موضوع بستر شفافی برای دریافت کارمزد فراهم می‌آورد؛ کارمزدی که برخلاف حق بیمه (که معمولاً درصدی از ارزش محموله و پیش‌پرداخت است)، می‌تواند به صورت مقطوع و بر اساس خدمات واقعی (به ازای هر تن یا هر عبور) تعریف شود. در شرایط تحریم که نقل‌وانتقال مالی از کانال‌های معمول دشوار است، دریافت کارمزد به شکل تهاتری یا از طریق حساب‌های محلی در کشورهای همسایه، بسیار عملی‌تر از وصول حق بیمه‌های بین‌المللی است. افزون بر این، کارمزد خدمات مدیریت تردد، نه یک مالیات یا عوارض یک‌جانبه، بلکه بهای یک خدمت دوجانبه و توافقی محسوب می‌شود که مبناهای حقوقی محکمی در رویه تجارت دریایی دارد. کشورهایی مانند مصر از کانال سوئز، و ترکیه از تنگه بسفر سالانه میلیاردها دلار با همین منطق درآمد کسب می‌کنند، بدون آنکه کسی حق آن را انکار کند. چرا تنگه هرمز -با ترددی چندین برابر فشرده‌تر -باید استثنا باشد؟

اما مزیت عملیاتی این مدل فراتر از اقتصاد است و به هسته بقای حقوقی ایران در مواجهه با جنگ اقتصادی آمریکا گره می‌خورد. واشنگتن در سال‌های اخیر تلاش کرده تا از طریق تحریم‌های مالی، نفتی و بانکی، هر گونه منفعت اقتصادی ایران از موقعیتش در خلیج فارس را نفی کند. در مقابل، الگوی مدیریت مستقیم تردد، یک «نقطه اتکای غیرقابل تحریم» پدید می‌آورد. چرا غیرقابل تحریم؟ زیرا با تحریم نمی‌توان یک خدمت فیزیکی و آنی را متوقف کرد، مگر با اقدام نظامی مستقیم. کشتی‌ای که وارد آب‌های تحت کنترل ایران می‌شود، ناگزیر از همکاری با سیستم هدایت و کنترل ترافیک است؛ خواه آمریکا آن را تحریم کرده باشد خواه نه. اینجا، تحریم‌ها عملاً خنثی می‌شوند، چون ابزار اجرای آنها (سیستم مالی و فضایی غرب) در برابر یک واقعیت فیزیکی گلوله‌ای و بلادرنگ، کارایی خود را از دست می‌دهد. به عبارت دیگر، مدیریت مستقیم تردد ایران را از یک بازیگر مالی که به سوئیفت و بازارهای بیمه وابسته است، به یک بازیگر «خدمات میدانی» تبدیل می‌کند که ارز آن نه دلار و یورو که «امنیت لحظه‌ای» است. در این معادله، شرکت‌های کشتیرانی برای حفظ جان ملوانان و سرمایه خود، حاضر به پرداخت کارمزد به ایران هستند، حتی اگر این کارمزد را غیرمستقیم و از طرق مختلف تسویه کنند. از سوی دیگر، حقوق بین‌الملل دریاها برای دولت ساحلی در تنگه‌های واقع در قلمرو خود، اختیار وضع مقررات ایمنی و دریافت هزینه خدمات ضروری را به رسمیت می‌شناسد. بدین ترتیب، ایران نه در مقام مدعی یک‌جانبه، بلکه در مقام مجری یک رویه شناخته‌شده ظاهر می‌شود که مشابه آن در نقاط دیگر جهان سابقه دارد. در بحبوحه محاصره دریایی، حفظ این ابتکار عمل و عدم فروکاستن نقش ایران به یک صادرکننده بیمه‌نامه (که به راحتی قابل تحریم و نادیده گرفتن است)، تفاوت راهبردی میان «مدیریت صحنه» و «انتظار نشستن بر سکو» را رقم می‌زند. نتیجه آنکه رویکرد کنونی نه یک اقدام دفعی یا تبلیغاتی، بلکه یک استراتژی پایدار و فزاینده است که هر چه فشارهای خارجی بیشتر شود، اهمیت و ضرورت آن برای بازیگران بین‌المللی آشکارتر می‌گردد. در این نبرد نابرابر اقتصادی، آنچه از ابزارهای مالی غیرمستقیم باقی می‌ماند، تنها وعده‌هایی بر کاغذ است، در حالی که مدیریت مستقیم تردد با حضور فیزیکی خود، یک «اینجا و اکنون» ملموس را خلق می‌کند که نه آمریکا می‌تواند آن را تو کند و نه تحریم‌ها قادر به توقفش هستند.

چشم‌انداز و سیاستگذاری آینده

چشم‌انداز سیاستگذاری آینده ایران در تنگه هرمز باید بر تثبیت و نهادینه‌سازی «مدیریت مستقیم تردد» به عنوان هسته مرکزی راهبرد اقتصادی و حقوقی متمرکز شود. این رویکرد نیازمند تدوین آیین‌نامه‌های شفاف برای هدایت، بازرسی، کنترل ترافیک و تأمین امنیت فیزیکی کشتی‌هاست تا ضمن تطابق با موازین بین‌المللی، مبنای قانونی اخذ کارمزد خدمات را نیز فراهم آورد. در افق آینده، تبدیل این مدل به یک «سامانه ملی عبور ایمن» با قیمت‌گذاری شفاف، قراردادهای دوجانبه با شرکت‌های کشتیرانی و ایجاد صندوق اعتبارات اتکایی مستقل، می‌تواند وابستگی به بازارهای خارجی را کاهش دهد. به موازات آن، ایده بیمه دریایی صرفاً به عنوان لایه‌ای تکمیلی و نه جایگزین، برای پوشش ریسک‌های مالی باقیمانده طراحی شود. سیاستگذاری هوشمند، تقویت دیپلماسی دریایی برای جلب پذیرش منطقه‌ای و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نظارت و ارتباطات، ایران را از یک بازیگر منفعل تحت تحریم به ارائه‌دهنده فعال خدمات راهبردی در خلیج فارس تبدیل خواهد کرد.

بدون شرح...

فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد

اقتصاد سرآمد
Eeghtesadsaramad.ir

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر آرای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۰۱۰۱۰۰۳۰ و ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۰۱۰۱۰۰۳۱ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک همدان - ناحیه یک تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی ۱-خانم معصومه حسن شهپر فرزند احمد بشماره شناسنامه ۱۲۵۷ صادره از تهران ۲- آقای جهانشاد عنبری فرزند جهانشیر بشماره شناسنامه ۱۵۰ صادره همدان هر یک به نسبت سه دانگ مشاع از ششدانگ یکباب خانه به مساحت ۱۰۴/۱۰ متر مربع قسمتی از پلاک ۶۰۶ فرعی از ۹ اصلی واقع در حومه بخش یک همدان به نشانی نایب احمد خیابان قاسمی خریداری مع الواسطه از مالک رسمی آقای کاظم کمالی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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 درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. م.الف:۷۹
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۲

حمید سلگی - رئیس ثبت اسناد و املاک همدان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر آرا شماره ۱- ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۳۴۰۲۳۳۶۵ ۲- ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۹۰۳۴۰۲۳۳۶۷ ۳- ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۳۴۰۲۳۳۶۶ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک همدان - ناحیه دو تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان ۱-خانم عهدیه اهل حق فرزند حسین بشماره شناسنامه ۹۴۴ صادره از شیراز نسبت به ۹/۶۰ شعیر مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی دیم به مساحت ۳۰۰۰/۳۱ متر مربع به پلاک شماره ۱۱۷۱۲ فرعی از ۱۷۵ اصلی واقع در حومه بخش دو همدان اراضی قریه مزدقینه خریداری از مالک رسمی (بالسویه) مع الواسطه آقای سهراب قربانی ۲- آقای رضا اهل حق فرزند حسین بشماره شناسنامه ۳۸۶۰۲۸۳۸۶۳ صادره از همدان نسبت به ۱۹/۲۰ شعیر مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی دیم به مساحت ۳۰۰۰/۳۱ متر مربع به پلاک شماره ۱۱۷۱۲ فرعی از ۱۷۵ اصلی واقع در حومه بخش دو همدان اراضی قریه مزدقینه خریداری از مالک رسمی (بالسویه) مع الواسطه آقای سهراب قربانی ۳- آقای امیر رضا اهل حق فرزند حسین بشماره شناسنامه ۲۵۰۰ صادره از شیراز نسبت به ۶۷/۲۰ شعیر مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی دیم به مساحت ۳۰۰۰/۳۱ متر مربع به پلاک شماره ۱۱۷۱۲ فرعی از ۱۷۵ اصلی واقع در حومه بخش دو همدان اراضی قریه مزدقینه خریداری از مالک رسمی (بالسویه) مع الواسطه آقای سهراب قربانی
محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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 درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. م.الف:۶۳
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۲

محمد صادق بهرامی - رئیس ثبت اسناد و املاک همدان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر آرای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۰۱۰۰۹۹۲۸ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۵ و ۱۴۰۴۶۰۳۲۶۰۰۱۰۰۹۳۶۲ مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۰ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک همدان -ناحیه یک تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان در عرصه ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۷۵ متر مربع قسمتی از پلاک ۹۷۱ و ۹۷۰ و ۱۰۳۵ و ۱۰۳۶ از ۱۲ اصلی واقع در حومه بخش سه همدان به نشانی مریانج کمربندی امام حسین خریداری مع الواسطه از مالک رسمی آقای مراد نظری محرز گردیده است به شرح ذیل می باشد: مالک سه دانگ عرصه آقای محمود شکوهی زاده در حین عملیات ثبتی برابر گواهی انحصار وراثت شماره ۱۰۰۵۸۵۲۵۹۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۰ فوت نموده و وراث حین الفوتش عبارتند از (۱- مهدیس شکوهی زاده ۲- امیرمهدی شکوهی زاده ۳- مریم توئیجینی ۴- آرزو قادری تنها) ضمنا مریم توئیجینی برابر اقرارنامه شماره ۵۲۴۰۹ مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۹ دفتر ۹۲ مریانج و همچنین مبایعه نامه تنظیمی سهمی خود را به نسبت مساوی به امیر مهدی و مهدیس شکوهی زاده واگذار نموده که بنابراین سهمی وراث متقاضی جهت صدور سند به شرح زیر می باشد ۱- امیرمهدی شکوهی زاده فرزند محمود به شماره ملی ۳۸۶۱۹۶۲۱۲۸ صادره از همدان به نسبت عرصه ۳۰/۶۶۶۷ شعیر مشاع از ۴۸ شعیر مشاع به استثناء ثمنیه آن که متعلق به خانم آرزو قادری تنها می باشد و ۲- مهدیس شکوهی زاده فرزند محمود به شماره ملی ۳۸۶۲۳۱۱۶۹۴ صادره از همدان به نسبت عرصه ۱۷/۳۳۳۳ شعیر مشاع از ۴۸ شعیر مشاع به استثناء ثمنیه آن که متعلق به خانم آرزو قادری تنها می باشد و متقاضی دیگر آقای محمود مظاهری فرزند شاه مراد بشماره شناسنامه ۸۵۷۵ صادره از همدان نسبت به عرصه سه دانگ مشاع لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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 درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. م.الف: ۶۱
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۲

حمید سلگی - رئیس ثبت اسناد و املاک همدان