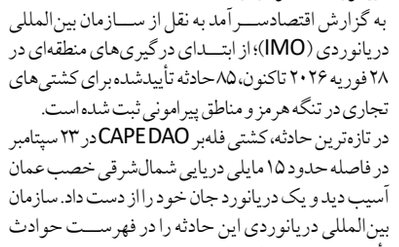
سرآمد اقتصاد

شنبه- ۴ مهر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۹۳

۸ پروژه بندری در منطقه ویژه اقتصادی چابهار به بهره‌برداری رسید



همزمان با حضور وزیر راه و شهرسازی، ۸ پروژه بندری در منطقه ویژه اقتصادی چابهار به بهره‌برداری رسید که یک فروند کشتی نجات نیز به ناوگان خدمات نجات دریایی این منطقه ملحق شد. به گزارش اقتصادسرآمد، همزمان با حضور وزیر راه و شهرسازی، ۸ پروژه بندری در منطقه ویژه اقتصادی چابهار به بهره‌برداری رسید که یک فروند کشتی نجات نیز با دستور فرزانه صادق به ناوگان خدمات نجات دریایی این منطقه ملحق شد. در این آیین، علاوه بر کشتی نجات، ۷ پروژه دیگر در حوزه زیرساخت‌ها و خدمات بندری به بهره‌برداری رسید که از جمله آنها می‌توان به کریدور خطوط لوله نفتی و پتروشیمی، انبار فله خشک و طرح‌های ارتقای ضریب امنیتی و حفاظتی بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری اشاره کرد.

پروژه‌های تعمیرات اساسی تأسیسات و زیرساخت‌های بندری نیز در این مجموعه قرار داشت و همزمان، چند طرح در حوزه مسکن و فضاهای ورزشی در منطقه ویژه اقتصادی چابهار به بهره‌برداری رسید. پیوستن کشتی نجات به ناوگان خدمات دریایی چابهار، ظرفیت این منطقه را در ارائه خدمات امداد و نجات دریایی و پشتیبانی از فعالیت‌های بندری تقویت می‌کند.

۸۵ حادثه دریایی در هرمز ثبت شد

سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد شمار حوادث تأییدشده مرتبط با کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز و منطقه خاورمیانه تا ۲۴ سپتامبر به ۸۵ مورد رسیده و در مجموع ۲۴ دریانورد جان خود را از دست داده‌اند.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)؛ از ابتدای درگیری‌های منطقه‌ای در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ تاکنون، ۸۵ حادثه تأییدشده برای کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز و مناطق پیرامونی ثبت شده است.

در تازه‌ترین حادثه، کشتی فله‌بر CAPE DAO در ۲۳ سپتامبر در فاصله حدود ۱۵ مایلی دریایی شمال‌شرقی خصب عمان آسیب دید و یک دریانورد جان خود را از دست داد. سازمان بین‌المللی دریانوردی این حادثه را در فهرست حوادث تأییدشده خود ثبت کرده است.

پیش از آن نیز در ۲۱ سپتامبر دو کشتی AL MARYAH و LR STEPHANIE در تنگه هرمز آسیب دیدند که در حادثه دوم، دو دریانورد مجروح شدند.

افزایش این حوادث در شرایطی رخ می‌دهد که تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز نیز به‌شدت کاهش یافته است. داده‌های اولیه Kpler در ۲۵ سپتامبر نشان می‌دهد تنها ۹ کشتی طی هفته جاری از تنگه عبور کرده‌اند؛ این رقم در مقایسه با میانگین حدود ۱۲۵ کشتی تجاری بزرگ در روز پیش از آغاز درگیری‌ها، افت قابل توجهی را نشان می‌دهد.

کاهش تردد، در کنار ادامه حمل نفت از مسیر هرمز، موجب افزایش ریسک عملیاتی، هزینه بیمه و فشار بر زنجیره حمل‌ونقل دریایی منطقه شده است.



«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

رونق مسیر سوئز در سایه انسداد هرمز

هدایت تجارت جهانی به سوی شمال دریای سرخ ادامه دارد

گروه بین‌الملل - سعید قلیچی

- طولانی شدن تنش‌های نظامی میان ارتش ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی و ادامه‌دار شدن انسداد تنگه هرمز طی ماه‌های گذشته موجب شده تا بخشی از تجارت جهانی که پیش‌تر از این آبراه راهبردی عبور می‌کرد؛ به سوی شمال دریای سرخ و مسیر عبوری از کانال سوئز هدایت شود. بررسی‌های آماری و رصد گزارش‌های منتشر شده درباره تردد کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها نشان می‌دهد که کانال سوئز در ماه‌های اخیر بار دیگر به یکی از مسیرهای مهم تجارت جهانی تبدیل شده است؛ مسیری که پس از ماه‌ها افت شدید تردد کشتی‌ها در پی ناامنی دریای سرخ و حملات حوثی‌ها، اکنون از افزایش عبور کشتی‌های تجاری، نفتکش‌ها و حامل‌های انرژی سود می‌برد.

آمار رسمی اداره کانال سوئز نشان می‌دهد در آگوست ۲۰۲۶ (تیر و مرداد ۱۴۰۵)، مجموع کشتی‌های عبوری از این آبراه به یک‌هزار و ۳۵۸ فروند رسید؛ در حالی که این رقم در اوت سال گذشته یک‌هزار و ۷۰ فروند بود. به این ترتیب، تعداد کشتی‌های عبوری در یک سال حدود ۲۷ درصد افزایش یافته است. رشد حجم جابه‌جایی حتی بیشتر از رشد تعداد کشتی‌ها بوده است. تناژ خالص کشتی‌های عبوری در اوت امسال به حدود ۶۸.۳ میلیون تن رسید که در مقایسه با ۴۵.۲ میلیون تن در اوت ۲۰۲۵، بیش از ۵۱ درصد افزایش نشان می‌دهد. درآمد کانال نیز از حدود ۳۲۶ میلیون دلار به ۵۶۷.۱ میلیون دلار رسیده و نزدیک به ۵۷ درصد رشد کرده است.

این ارقام نشان می‌دهد که بازگشت به سوئز صرفاً به معنای افزایش تعداد کشتی‌ها نیست، بلکه بخشی از کشتی‌های بزرگ‌تر و حامل محموله‌های با ارزش بالاتر نیز بار دیگر این مسیر را انتخاب کرده‌اند. با این حال، کارشناسان معتقدند که هنوز نمی‌توان از بازگشت کامل کانال به شرایط عادی پیش از بحران دریای سرخ سخن گفت. آمار هشت ماه نخست سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد تناژ خالص کشتی‌های کانتینری عبوری از سوئز نسبت به مدت مشابه سال قبل بیش از ۵۴ درصد افزایش یافته است، اما میانگین تردد روزانه همچنان پایین‌تر از سطح سال‌های پیش از بحران باقی مانده است.

بحران در هرمز و رونق در سوئز

یکی از مهم‌ترین عوامل تغییر مسیر تجارت دریایی در ماه‌های اخیر، بحران در تنگه هرمز است. تنگه هرمز که یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان محسوب می‌شود، پس از تشدید درگیری‌های نظامی میان ایران و آمریکا با کاهش شدید عبور کشتی‌های تجاری مواجه شده است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده از سوی سازمان‌های بین‌المللی و داده‌های ردیابی دریایی، تردد کشتی‌ها از این تنگه در مقایسه با سطح پیش از بحران به‌شدت کاهش یافته است.

خبرگزاری رویترز در گزارش‌های روزهای اخیر خود از عبور تنها چند کشتی تجاری و حامل کالا در برخی روزها از هرمز خبر داده است؛ در حالی که پیش از آغاز بحران، روزانه بیش از ۱۰۰ کشتی تجاری بزرگ از این مسیر عبور می‌کردند. البته بخشی از کشتی‌ها با خاموش کردن سامانه‌های شناسایی خود از ردیابی ماهواره‌ای خارج می‌شوند و همین موضوع باعث می‌شود آمار AIS تصویر کاملاً جامعی از تردد واقعی ارائه نکند. با وجود این محدودیت، مجموعه داده‌های دریایی و گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی نشان‌دهنده یک تغییر مهم است: بخشی از تجارت دریایی که در شرایط عادی از خلیج فارس، تنگه هرمز و سپس دریای عرب عبور می‌کرد، اکنون به دنبال مسیرهای جایگزین است.

در چنین شرایطی، کانال سوئز به یکی از مهم‌ترین گزینه‌های موجود تبدیل شده است؛ به‌ویژه برای محموله‌هایی که مقصد آنها اروپا و حوزه مدیترانه است. UNCTAD پیش‌تر هشدار داده بود که تنگه هرمز حدود یک‌چهارم تجارت دریایی نفت جهان و بخش قابل توجهی از تجارت LNG را در خود جای داده است. بنابراین، اختلال در این مسیر فقط یک مسئله منطقه‌ای نیست و مستقیماً بر قیمت انرژی، نرخ حمل‌ونقل، بیمه جنگی و هزینه تجارت جهانی اثر می‌گذارد.

کدام کشتی‌ها به سوئز برگشتند؟

بازگشت به سوئز در همه بخش‌های کشتیرانی با سرعت یکسان اتفاق نیفتاده است. در بخش کانتینری، مسیر اصلی همچنان تجارت شرق آسیا و اروپا است. کشتی‌هایی که کالاهای تولیدی چین، شرق آسیا و جنوب شرق آسیا را به بنادر اروپایی منتقل می‌کنند، در صورت امن بودن مسیر دریای سرخ، با عبور از سوئز می‌توانند نسبت به مسیر دماغه امید نیک در زمان و سوخت صرفه‌جویی کنند. عبور کشتی‌هایی مانند OOCL Portugal و بازگشت تدریجی برخی خدمات شرکت‌هایی همچون CMACGM، Maersk، Hapag-Lloyd، MSC و COSCO از سوئز نشانه‌ای از همین تغییر است.

شرکت Maersk در ماه اوت یکی از کشتی‌های بزرگ خود را در مسیر ایتالیا به سنگاپور از سوئز عبور داد. گزارش‌های منتشرشده درباره این سفر نشان می‌دهد استفاده از سوئز در مقایسه با مسیر دماغه امید نیک می‌تواند حدود دو هفته در زمان سفر صرفه‌جویی کند. با این حال، بازگشت شرکت‌های بزرگ هنوز کامل و بدون محدودیت نیست. برای مثال MSC در سپتامبر از ازسرگیری محدود برخی خدمات خود از طریق سوئز خبر داد، در حالی که بخشی از مسیرهای برگشت همچنان از دماغه امید نیک عبور می‌کنند. این رفتار نشان می‌دهد شرکت‌های کشتیرانی در حال آزمودن مجدد مسیر سوئز هستند، اما همچنان ریسک امنیتی دریای سرخ و باب‌المندب را در محاسبات خود لحاظ می‌کنند.

نفت و گاز؛ محرک تردد در سوئز

تحول مهم دیگر در کانال سوئز، افزایش اهمیت نفتکش‌ها و حامل‌های انرژی است. در سال ۲۰۲۵، نفتکش‌ها حدود ۳۹ درصد از تعداد کشتی‌های عبوری از کانال را تشکیل می‌دادند، اما سهم آنها از تناژ خالص بسیار بیشتر بود و به حدود ۴۷ درصد می‌رسید. این اختلاف نشان‌دهنده اندازه بسیار بزرگ کشتی‌های نفتی و نقش مهم آنها در ظرفیت حمل‌ونقل کانال است. داده‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا نیز نشان می‌دهد جریان نفت از مسیر سوئز و خط لوله SUMED در سال ۲۰۲۶ در سطح قابل توجهی قرار داشته است. مجموع جریان نفت از این دو مسیر در سه‌ماهه نخست سال حدود ۵.۷ میلیون بشکه در روز و در سه‌ماهه دوم حدود ۵.۸ میلیون بشکه در روز برآورد شده است.

این ارقام نشان می‌دهد سوئز فقط یک مسیر کانتینری نیست، بلکه بخشی از شبکه انتقال انرژی میان تولیدکنندگان خاورمیانه و بازارهای اروپا و آسیا محسوب می‌شود. از سوی دیگر، بحران هرمز موجب شده برخی شرکت‌ها و صادرکنندگان انرژی به دنبال گزینه‌های جایگزین برای انتقال محموله‌های خود باشند. در چنین شرایطی، مسیرهای دریای سرخ و سوئز، در صورت برخورداری از امنیت کافی، ارزش راهبردی بیشتری پیدا می‌کنند.

اروپا و آسیا؛ محور تردد سوئز

مهم‌ترین جریان تجاری عبوری از سوئز همچنان میان شرق و غرب است. کالاهای تولیدشده در چین، کره جنوبی، ژاپن و دیگر کشورهای شرق آسیا از طریق اقیانوس هند، دریای عرب، باب‌المندب، دریای سرخ و کانال سوئز به بنادر مدیترانه و شمال اروپا می‌رسند. در جهت معکوس نیز مواد اولیه، محصولات صنعتی، ماشین‌آلات، مواد شیمیایی و سایر کالاهای اروپایی به بازارهای آسیایی منتقل می‌شوند. اما تحولات انرژی، نقشه این مسیر را پیچیده‌تر کرده است. بخشی از نفت و فرآورده‌های نفتی خاورمیانه به اروپا منتقل می‌شود، در حالی که بخش قابل توجهی از نفت و LNG منطقه نیز راهی بازارهای آسیایی است. بنابراین، تغییر در مسیر هرمز الزاماً به معنای انتقال تمام تجارت به سوئز نیست؛ بلکه شبکه‌ای از مسیرهای جایگزین شامل سوئز، SUMED، خطوط لوله، بنادر دریای سرخ، بنادر عمان و مسیر دماغه امید نیک در حال رقابت با یکدیگر هستند.

مصر؛ برنده مستقیم افزایش تردد

در میان کشورهای منطقه، مصر بیشترین منفعت مستقیم و قابل اندازه‌گیری را از افزایش عبور کشتی‌ها از سوئز دریافت می‌کند. درآمد کانال مستقیماً به اقتصاد مصر وارد می‌شود و علاوه بر عوارض عبور، فعالیت‌های جانبی مانند خدمات بندری، تعمیرات، سوخت‌رسانی و خدمات دریایی نیز از افزایش تردد منتفع می‌شوند. این موضوع برای قاهره اهمیت زیادی دارد، زیرا بحران دریای سرخ در سال‌های گذشته درآمد کانال را به‌شدت کاهش داده بود. مقام‌های مصری اعلام کرده‌اند که کاهش تردد کشتی‌ها میلیاردها دلار از درآمدهای کانال را از بین برده است. بنابراین افزایش تردد در ماه‌های اخیر برای مصر فقط یک تحول در آمار کشتیرانی نیست، بلکه به معنای بازگشت بخشی از درآمدهای ارزی است.

تلاش عربستان و امارات برای مسیر جایگزین

عربستان سعودی نیز در واکنش به تحولات هرمز و دریای سرخ در حال بازتنظیم مسیر صادرات انرژی خود است. در هفته‌های اخیر، گزارش‌هایی از افزایش بارگیری نفتکش‌ها در پایانه رأس تنوره و انتقال بخشی از محموله‌های نفتی از مسیرهای جایگزین منتشر شده است. گزارش رویترز همچنین از افزایش استفاده از ظرفیت بندر صحار عمان برای عملیات انتقال کشتی به کشتی محموله‌های نفتی عربستان خبر داده است. این تحول نشان می‌دهد بحران هرمز فقط مسیر کشتی‌ها را تغییر نداده، بلکه الگوی استفاده از بنادر منطقه و عملیات انتقال محموله‌ها را نیز تحت تأثیر قرار داده است. برای عربستان، هدف اصلی کاهش آسیب‌پذیری صادرات در برابر اختلال در یک مسیر خاص است؛ موضوعی که با توسعه خطوط لوله و افزایش ظرفیت بنادر دریای سرخ نیز دنبال شده است.

از طرف دیگر امارات متحده عربی نیز در سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری قابل توجهی برای کاهش وابستگی تجارت و صادرات انرژی خود به تنگه هرمز انجام داده است. افزایش ظرفیت بنادر شرقی، توسعه خطوط انتقال نفت، تقویت ارتباطات جاده‌ای و ریلی و استفاده بیشتر از مسیرهای عمان از جمله گزینه‌هایی است که در واکنش به تحولات منطقه مورد توجه قرار گرفته‌اند. مقام‌های اماراتی نیز در هفته‌های اخیر بر اهمیت آزادی کشتیرانی و ضرورت حفظ امنیت مسیرهای دریایی تأکید کرده‌اند. در نتیجه، بحران هرمز برای امارات از یک سو تهدیدی برای تجارت دریایی و انرژی محسوب می‌شود و از سوی دیگر، انگیزه توسعه مسیرهای جایگزین و زیرساخت‌های حمل‌ونقل را افزایش داده است.

باب‌المندب؛ حلقه شکننده زنجیره

رشد تردد در سوئز در شرایطی اتفاق افتاده که باب‌المندب همچنان یکی از نقاط آسیب‌پذیر تجارت جهانی است. براساس گزارش‌های اخیر، تعداد کشتی‌های عبوری از باب‌المندب در برخی روزها همچنان پایین‌تر از میانگین‌های تاریخی قرار داشته است. اتحادیه اروپا نیز درباره افزایش تهدید علیه کشتی‌های تجاری در منطقه هشدار داده و مقام‌های اروپایی اعلام کرده‌اند مأموریت دریایی Aspides برای تأمین امنیت کشتیرانی به ظرفیت بیشتری نیاز دارد. این وضعیت یک تناقض مهم ایجاد کرده است: از یک طرف بحران هرمز باعث افزایش جذابیت مسیر سوئز شده و از طرف دیگر ناامنی باب‌المندب می‌تواند مانع استفاده کامل از همین مسیر شود. به بیان دیگر، مسیر کانال سوئز برای بهره‌برداری از بحران هرمز به امنیت باب‌المندب نیاز دارد. در این میان تحلیلگران معتقدند که آینده سوئز بیش از هر چیز به تحولات امنیتی جنوب دریای سرخ وابسته است. اگر سطح تهدید در باب‌المندب کاهش یابد، احتمال تداوم بازگشت کشتی‌های کانتینری و حامل انرژی به سوئز افزایش می‌یابد. در این حالت، افزایش تردد می‌تواند به تقویت درآمدهای مصر و کاهش هزینه حمل‌ونقل میان آسیا و اروپا کمک کند. اما اگر حملات به کشتی‌های تجاری دوباره افزایش پیدا کند، شرکت‌های کشتیرانی ممکن است بار دیگر مسیر دماغه امید نیک را انتخاب کنند. به همین دلیل، رشد فعلی سوئز را باید بیشتر یک «بازگشت تدریجی» دانست تا پایان بحرانی که در آبراه‌های راهبردی تنگه هرمز و باب‌المندب ایجاد شده است.

> در میان کشورهای منطقه، مصر بیشترین منفعت مستقیم و قابل اندازه‌گیری را از افزایش عبور کشتی‌ها از سوئز دریافت می‌کند. درآمد کانال مستقیماً به اقتصاد مصر وارد می‌شود و علاوه بر عوارض عبور، فعالیت‌های جانبی مانند خدمات بندری، تعمیرات، سوخت‌رسانی و خدمات دریایی نیز از افزایش تردد منتفع می‌شوند

استاندار مازندران:

آینده و حفظ دریای خزر در گرو عبور از تعهدات کاغذی است



استاندار مازندران با تأکید بر ضرورت تقویت همکاری میان پنج کشور ساحلی دریای خزر گفت: آینده خزر در گرو عبور از تعهدات کاغذی و اقدام مشترک است.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی یونسی رستمی در نشست مرتبط با دریای خزر در ساری با اشاره به برگزاری هفتمین اجلاس کنوانسیون تهران اظهار کرد: این اجلاس فراتر از یک رویداد بین‌المللی است و می‌تواند زمینه‌ای برای بازتعریف خزر به‌عنوان یک زیست‌بوم مشترک، سرمایه‌ای منطقه‌ای و میراثی متعلق به نسل‌های آینده باشد.

وی افزود: آب، جریان‌های طبیعی، گونه‌های زیستی، آلودگی‌ها و آثار تغییرات اقلیمی در دریای خزر تابع مرزهای سیاسی نیستند و به همین دلیل مدیریت این پهنه آبی نیز نیازمند سازوکارهای مؤثر و هماهنگ میان کشورهای ساحلی است.

استاندار مازندران با اشاره به مجموعه چالش‌های زیست‌محیطی خزر تصریح کرد: کاهش تراز آب، تغییر خط ساحلی، آسیب‌پذیری تالاب‌ها و زیستگاه‌های ساحلی، فشار بر ذخایر آبزی، آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های خشکی و دریایی، ورود پسماند و پلاستیک و تهدید گونه‌هایی مانند فوک خزری، پیامدهایی فراتر از محیط‌زیست دارند و مستقیماً بر اقتصاد، معیشت جوامع ساحلی، شیلات، بنادر و گردشگری تأثیر می‌گذارند.

یونسی رستمی ادامه داد: بر همین اساس، حفاظت از دریای خزر باید از یک موضوع صرفاً محیط‌زیستی فراتر رفته و به یکی از مؤلفه‌های اصلی برنامه‌ریزی توسعه در مناطق ساحلی تبدیل شود.

وی با بیان اینکه «خزر بیش از اسناد جدید به اجرای هماهنگ تعهدات موجود نیاز دارد»، گفت: میزان موفقیت هفتمین اجلاس کنوانسیون تهران را باید در اقدامات پس از پایان نشست ارزیابی کرد؛ به این معنا که تصمیمات اجلاس باید دارای برنامه اقدام مشخص، مسئول اجرایی، جدول زمانی، شاخص ارزیابی، نظام تبادل داده و سازوکار تأمین مالی باشند.

استاندار مازندران تأکید کرد: کنوانسیون تهران می‌تواند به تدریج از یک چارچوب صرفاً گفت‌وگومحور به سازوکاری مؤثر برای حکمرانی محیط‌زیستی دریای خزر تبدیل شود.

وی با اشاره به ظرفیت استان‌های ساحلی در اجرای تصمیمات منطقه‌ای اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران از ظرفیت مناسبی برای پیوند میان دیپلماسی منطقه‌ای و اقدامات میدانی برخوردار است و استان‌های ساحلی باید در مرحله اجرای توافقات نقش بیشتری داشته باشند.

یونسی رستمی افزود: مازندران آمادگی دارد به‌عنوان یکی از عرصه‌های پایلوت اجرای برنامه‌های مشترک منطقه‌ای در جنوب دریای خزر مورد توجه قرار گیرد، چرا که بسیاری از چالش‌هایی که در سطح بین‌المللی درباره آنها مذاکره می‌شود، در سواحل، تالاب‌ها، رودخانه‌ها و جوامع محلی استان به‌صورت ملموس قابل مشاهده و اندازه‌گیری است.

استاندار مازندران از پایش یکپارچه تغییرات تراز آب و خط ساحلی، حفاظت و احیای زیست‌بوم‌های ساحلی و تالابی، پایش مشارکتی فوک خزری، کاهش ورود پسماند و پلاستیک به دریا، مدیریت آلودگی‌های خشکی‌پایه و ایجاد سامانه‌های مشترک داده و هشدار محیط‌زیستی به‌عنوان بخشی از ظرفیت‌های همکاری منطقه‌ای نام برد.

وی همچنین ذخیره‌گاه زیست‌کره میانکاله و مجموعه تالابی میانکاله–خلیج گرگان را از مناطق مهم برای بررسی هم‌زمان آثار تغییرات اقلیمی، نوسانات تراز آب خزر، تحولات زیستگاهی و فشارهای انسانی دانست و گفت: این مناطق می‌توانند از نقاط آسیب‌پذیر به عرصه‌هایی برای آزمودن الگوهای همکاری منطقه‌ای در زمینه سازگاری اکوسیستم‌ها و جوامع ساحلی تبدیل شوند.

یونسی رستمی شرط تحقق این هدف را همکاری میان دانشگاه‌ها، دستگاه‌های اجرایی، جوامع محلی و تأمین منابع مالی عنوان کرد و افزود: زمانی می‌توان برای مدیریت پایدار این مناطق اقدام کرد که داده‌های علمی، پایش‌های میدانی، ظرفیت مدیریتی و مشارکت مردم در یک چارچوب منسجم قرار گیرند.

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 ۱۰۵۶۲ تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۰ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی در واحد حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم مریم زنگنه فرزند علی‌اکبر نسبت به سه‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۴۵/۴۷ مترمربع به شماره کلاسه ۱۴۰۴/۳۴۵۶ و شماره پلاک ۲۳۳۱ فرعی از ۲۶ _ اصلی واقع در اراضی کوهستان بخش ۱۸ ثبت بهشهر مستند مالکیت خریداری شده از مالک غیررسمی هادی فرجی‌ریحان‌آبادی 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 انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۲۸۱۶۹۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۷/۰۴ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۷/۱۸

محمدحسن صادقی- رئیس اداره ثبت اسناد و املاک بهشهر

قوه قضائیه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان همدان
اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک همدان ـ ناحیه دو
هیأت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابر رأی هیأت اول شماره ۱۴۰۵۰۶۳۲۶۳۴۰۱۰۱۳۶ هیأت اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک همدان ـ ناحیه دو، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای/خانم مرتضی بزرگمهر فرزند رضا به شماره شناسنامه ۶۷۰۰۰۵۲۰۲۹ صادره از قهاوند، ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی ۹۴۰۸/۵۱ م‌تر مربع به پلاک شماره ۱۶۴۹ فرعی از ۱۳۳ اصلی واقع در بخش پنج همدان، اراضی قهاوند، خریداری از مالک رسمی مع‌الواسطه حسن آهسته محرز گردیده است. لذا 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 انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات، سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۲۸۵۸۷۷ - م الف: ۲۲۷۰

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۷/۰۴ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۷/۱۹

محمدصادق بهرامی