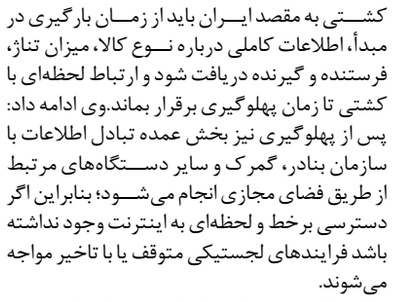
اقتصاد سرآمد
یکشنبه- ۲۴ آبان ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۳۵

گفت وگو

دبیر انجمن کشتیرانی عنوان کرد:

قطعی اینترنت کشتیرانی تهدیدی برای افزایش قیمت کالاها



دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: شرکت‌های کشتیرانی به ارتباطات مستمر اینترنتی وابسته هستند و قطع اینترنت می‌تواند زنجیره لجستیک کشور را مختل کند و با افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و توقف کشتی‌ها، قیمت تمام‌شده کالا را افزایش دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پل‌مه محدودیت دسترسی به اینترنت را یکی از مهم‌ترین مشکلات فعالان حوزه لجستیک دانست و به ایسنا اظهار کرد: بدنه لجستیکی کشور بر بستر اینترنت و فضای مجازی فعالیت می‌کند و قطع اینترنت یکی از آسیب‌زننده‌ترین محدودیت‌ها برای این بخش است. وی با اشاره به اختصاص برخی دسترسی‌های اینترنتی ویژه به تعدادی از شرکت‌ها افزود: اینترنت‌های موسوم به سیم‌کارت سفید و اینترنت پرو برای برخی شرکت‌ها در نظر گرفته شده اما حجم و گستره این دسترسی‌ها به اندازه‌ای نیست که بتواند یک چرخه منظم لجستیکی را پشتیبانی کند. شرکت کشتیرانی تقریبا تمام ارتباطات خود را از طریق اینترنت و ایمیل انجام می‌دهد و بسیاری از شرکت‌های ایرانی از پلتفرم‌ها و سرویس‌های ایمیل خارجی استفاده می‌کنند. برای ورود یک کشتی به مقصد ایران باید از زمان بارگیری در مبدأ، اطلاعات کاملی درباره نوع کالا، میزان تناژ، فرستنده و گیرنده دریافت شود و ارتباط لحظه‌ای با کشتی تا زمان پهلوگیری برقرار بماند.وی ادامه داد: پس از پهلوگیری نیز بخش عمده تبادل اطلاعات با سازمان بنادر، گمرک و سایر دستگاه‌های مرتبط از طریق فضای مجازی انجام می‌شود؛ بنابراین اگر دسترسی برخط و لحظه‌ای به اینترنت وجود نداشته باشد فرایندهای لجستیکی متوقف یا با تاخیر مواجه می‌شوند.

پل‌مه با اشاره به پیامدهای اقتصادی این اختلالات گفت: توقف کشتی‌ها موجب مطالبه دموراژ، افزایش هزینه توقف کانتینرها و رشد هزینه‌های انبارداری می‌شود و در نهایت تمام این هزینه‌های اضافی به قیمت تمام‌شده کالا تحمیل خواهد شد.

وی خواستار فراهم شدن دسترسی پایدار شرکت‌های کشتیرانی به اینترنت در شرایط بحرانی شد و تاکید کرد: انتظار داریم دولت با بررسی دقیق و حتی دریافت تضمین‌های لازم، دسترسی مستمر و مطمئن به اینترنت را برای فعالان این حوزه فراهم کند تا بتوانند در شرایط بحران نیز فعالیت خود را ادامه دهند.دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به انفجار اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۴ در بندر شهید رجایی و جان‌باختن حدود ۶۰ نفر از کارکنان و کارگران این بندر گفت: یکی از مطالبات جامعه لجستیک کشور شهید خدمت شناخته شدن جان‌باختگان این حادثه است.

وی افزود: طی ماه‌های گذشته مکاتبات و پیگیری‌های متعددی در این زمینه انجام داده‌ایم و این درخواست را به‌صورت مکتوب، شفاهی و در دیدارهای حضوری با مسئولان مطرح کرده‌ایم. تصور نمی‌کنیم این درخواست مطالبه‌ای غیرمنطقی باشد، زیرا در جریان آن حادثه نزدیک به ۶۰ نفر از همکاران ما که عمدتا از کارگران زحمتکش بودند جان خود را از دست دادند.

پل‌مه با اشاره به تداوم مخاطرات در بنادر کشور اظهار کرد: کارکنان بنادر همچنان در شرایط پرخطر فعالیت می‌کنند و بنادر ما در خط مقدم مخاطرات نظامی قرار دارند. هر از چند گاهی نیز خبرهایی از دفع حملات پهپادی و تهاجمات در قشم، بندرعباس و سایر مناطق بندری منتشر می‌شود که نشان‌دهنده استمرار تهدیدها علیه این مجموعه‌هاست.

وی در پایان بار دیگر از دولت و مقام معظم رهبری درخواست کرد با شهید تلقی شدن جان‌باختگان حادثه بندر شهید رجایی موافقت نمایند و اقدامات لازم برای تحقق این مطالبه انجام شود.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۰۳۰۰۱۵۶۱ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای علی حداد پارسا فرزند محمد بشماره شناسنامه ۷۰۲۹ صادره از مشهد در ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۳۷۹.۳۰ متر مربع کل پلاک باقیمانده ۲۰ فرعی که طبق استاندارسازی پلاکهابه پلاک ۲۱۰۶ فرعی تبدیل شده به مساحت ۱۳۲/۵ متر مربع و کل پلاک باقیمانده ۵۰ فرعی به مساحت ۹۳ متر مربع و قسمتی از پلاک ۷۴۰ فرعی به مساحت ۱۵۳/۸۰ متر مربع جمعا به مساحت ۳۷۹/۳۰ متر مربع از ۶ اصلی اراضی محسن آباد بخش ۹ حوزه ثبت ملک مشهد واقع در مشهد حر عاملی ۴۸ پلاک ۷ خریداری از مالک رسمی خانم اعظم حداد خدا پرست و مالکیت مشاعی خود متقاضی محرز گردیده است. 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 میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی 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.م الف:۱۰۶۹۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۰

هادی نیکوفکر- رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک مشهد

«سرآمد» بررسی کرد؛

«خزر» مسیر جایگزین یا گلوگاه تازه تجارت!؟

چالش ناوگان فرسوده ایران برای دوبرابر کردن واردات از بنادر شمالی



گروه بنادر - سعید قلیچی - افزایش محدودیت‌ها در مسیرهای دریایی جنوبی ایران، دریای خزر را به یکی از گزینه‌های مهم برای حفظ جریان تجارت خارجی و تأمین کالاهای مورد نیاز کشور تبدیل کرده است. در شرایطی که اختلال در فعالیت بنادر جنوبی و محدودیت تردد در آبراه‌های منطقه، هزینه و زمان واردات را افزایش داده، بنادر شمالی با پذیرش سهم بیشتری از محموله‌های تجاری در حال ایفای نقشی فراتر از جایگاه سنتی خود هستند.

هدف‌گذاری برای رساندن واردات از بنادر شمالی به هشت میلیون تن تا پایان سال و ثبت رشد ۷۶ درصدی واردات از این مسیر، نشان می‌دهد تغییر جغرافیای تجارت ایران آغاز شده است. با این حال، این افزایش تقاضا در شرایطی اتفاق می‌افتد که سهم ناوگان ایرانی از حمل‌ونقل دریایی خزر تنها ۱۷ درصد است و میانگین عمر شناورهای کشور در این پهنه آبی از ۳۷ سال فراتر می‌رود.

با این حال برخی از کارشناسان معتقدند که در حال حاضر این تناقض، مهم‌ترین چالش راهبرد جدید تجاری ایران است که بنادر شمالی در کرانه دریای خزر ظرفیت تبدیل شدن به یک مسیر پشتیبان برای واردات را دارا هستند، اما فرسودگی ناوگان، محدودیت‌های بندری و ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی می‌تواند این فرصت را به گلوگاهی تازه در زنجیره تأمین کشور تبدیل کند.

از رشد واردات تا محدودیت ناوگان

آمارهای اعلام‌شده از سوی وزارت راه و شهرسازی نشان می‌دهد واردات از مرزهای دریایی شمال کشور در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ نسبت به دوره مشابه سال قبل ۷۶ درصد افزایش داشته است. چندروز پیش از این بود که فرزانه صادق مالواجرد، وزیر راه و شهرسازی در مجلس اعلام کرد واردات از مرزهای جاده‌ای نیز ۴۱ درصد رشد کرده و صادرات از بنادر شمالی و مسیر ریلی به ترتیب افزایش ۱۰ و ۵۳ درصدی داشته است. این ارقام نشان می‌دهد بخشی از تجارت خارجی ایران در حال انتقال به مسیرهای جایگزین است.

با این حال، وزیر راه تأکید کرده که افزایش فعالیت بنادر شمالی به معنای جبران ظرفیت بنادر جنوبی نیست؛ چراکه پیش از بروز محدودیت‌ها، بیش از ۸۵ درصد ورود و خروج کالا از مسیر بنادر جنوبی انجام می‌شد. در همین حال، مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، پنجم آبان از پیش‌بینی حداقل ۱۲ میلیون تن تبادل تجاری در آبراه شمال کشور طی سال جاری خبر داده است. محمد شکیبی‌نسب، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز ۱۴ آبان از برنامه‌ریزی برای افزایش تخلیه کالاهای اساسی در بنادر شمالی تا سقف ۱۷ میلیون تن سخن گفته است.

این ارقام به اهداف و شاخص‌های متفاوتی اشاره دارند؛ اما وجه مشترک آنها افزایش انتظارات از ظرفیت بنادر شمالی است. مسئله اینجاست که ظرفیت اسمی بندر، الزاماً به معنای توان عملیاتی آن برای پذیرش حجم بیشتری از کالا نیست. تحقق این اهداف به تعداد شناورها، تجهیزات تخلیه و بارگیری، ظرفیت انبارداری و توان انتقال کالا به مراکز مصرف وابسته است.

ناوگانی که از تقاضای جدید عقب مانده

یکی از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت دریایی ایران در خزر، وضعیت ناوگان کشتیرانی کشور است. بر اساس آماری که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ۱۷ آبان اعلام کرد، ایران با ۱۰۴ فروند شناور تنها ۱۷ درصد از ناوگان دریای خزر را در اختیار دارد؛ در حالی که روسیه با ۴۰۴ فروند شناور، سهمی حدود ۷۰ درصدی از این ناوگان دارد. میانگین عمر شناورهای ایرانی نیز از ۳۷ سال گذشته است.

این آمار نشان می‌دهد افزایش تقاضا برای حمل کالا از مسیر شمال در شرایطی اتفاق افتاده که بخش قابل توجهی از ظرفیت دریایی ایران بر دوش شناورهای قدیمی قرار دارد. فرسودگی ناوگان به افزایش هزینه تعمیر و نگهداری، کاهش زمان آماده‌به‌کاری کشتی‌ها، احتمال توقف‌های فنی و کاهش قابلیت برنامه‌ریزی خطوط کشتیرانی منجر می‌شود. در تجارت کالاهای اساسی، زمان اهمیت اقتصادی مستقیمی دارد. هر توقف فنی می‌تواند برنامه ورود محموله‌های بعدی را مختل کند و هزینه حمل را افزایش دهد. از سوی دیگر، سهم پایین ناوگان ایرانی وابستگی به شرکت‌های کشتیرانی کشورهای دیگر حاشیه خزر را افزایش می‌دهد؛ وابستگی‌ای که در شرایط بحران، تحریم و محدودیت‌های بیمه‌ای می‌تواند استمرار واردات را با دشواری مواجه کند.

در چنین شرایطی است که برخی از کارشناسان تاکید می‌کنند در حال حاضر افزایش تعداد شناورها به‌تنهایی کافی نیست. در وضعیت کنونی باید موضوعات مربوط به نوسازی کشتی‌های فرسوده، توسعه شناورهای باری چندمنظوره و تقویت ظرفیت تعمیر و نگهداری باید در کنار افزایش تعداد ناوگان دنبال شده و در دستور کار قرار بگیرد.

> یکی از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت دریایی ایران در خزر، وضعیت ناوگان کشتیرانی کشور است. بر اساس آماری که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ۱۷ آبان اعلام کرد، ایران با ۱۰۴ فروند شناور تنها ۱۷ درصد از ناوگان دریای خزر را در اختیار دارد؛ در حالی که روسیه با ۴۰۴ فروند شناور، سهمی حدود ۷۰ درصدی از این ناوگان دارد. میانگین عمر شناورهای ایرانی نیز از ۳۷ سال گذشته است

چالش بزرگ کاهش سطح آب خزر

محدودیت‌های طبیعی دریای خزر نیز بر ظرفیت واقعی حمل‌ونقل اثر گذاشته است. کاهش تراز آب این دریا در سال‌های اخیر، محدودیت آبخور شناورها و دشواری پهلوگیری کشتی‌های بزرگ‌تر را تشدید کرده است. اوایل مهرماه سال جاری بود که خبرگزاری الجزیره درباره تغییر مسیر تجارت ایران به سمت خزر، به نقل از مقام‌های ایرانی از کاهش سطح آب این دریا و محدودیت ظرفیت بارگیری شناورها خبر داده است.

براساس اطلاعات مطرح‌شده در این گزارش، ظرفیت بارگیری برخی کشتی‌هایی که پیش‌تر حدود شش هزار تن کالا حمل می‌کردند، به حدود چهار هزار تن کاهش یافته است. این محدودیت از نظر اقتصادی اهمیت زیادی دارد؛ زیرا برای جابه‌جایی همان میزان کالا، به سفرهای بیشتری نیاز خواهد بود. افزایش تعداد سفرها نیز مصرف سوخت، هزینه عملیاتی و زمان انتقال محموله‌ها را بالا می‌برد.

در چنین شرایطی، فرسودگی ناوگان و کاهش سطح آب اثر یکدیگر را تشدید می‌کنند. شناورهای قدیمی با ظرفیت بارگیری محدودتر، برای انتقال حجم مشخصی از کالا به دفعات بیشتری نیاز دارند و این مسئله می‌تواند مزیت اقتصادی مسیر شمالی را کاهش دهد. گزارش ماه اکتبر نشریه لویدز لیست نیز از افزایش فعالیت تجاری روسیه و ایران در خزر خبر داده، اما کاهش سطح آب، محدودیت ظرفیت بنادر و گلوگاه‌های مسیرهای رودخانه‌ای را از موانع توسعه این کریدور دانسته است.

ظرفیت اسمی در برابر توان واقعی

براساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت اسمی بنادر شمالی ایران حدود ۳۰ میلیون تن است. بنادر امیرآباد، انزلی، نوشهر، فریدون‌کنار و کاسپین، مجموعه اصلی زیرساخت دریایی کشور در خزر را تشکیل می‌دهند. در میان این بنادر، امیرآباد به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های مناسب‌تر و اتصال به شبکه ریلی، جایگاه مهمی در واردات غلات، نهاده‌های دامی و کالاهای اساسی دارد. بندر انزلی و منطقه آزاد کاسپین نیز از ظرفیت‌های مهم توسعه تجارت در شمال کشور برخوردارند.

با این حال، فاصله میان ظرفیت اسمی و عملکرد واقعی همچنان یکی از مسائل مهم این بنادر است. محدودیت آبخور، تعداد اسکله‌های عملیاتی، تجهیزات تخلیه و بارگیری و ظرفیت انبارداری می‌تواند سرعت پذیرش محموله‌ها را کاهش دهد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مدتی قبل از برنامه‌ریزی برای افزایش تخلیه کالاهای اساسی تا سقف ۱۷ میلیون تن خبر داده و بر ضرورت نوسازی تجهیزات و توسعه زیرساخت‌ها تأکید کرده است.

حلقه مفقوده؛ اتصال بندر به بازار

کارشناسان معتقدند که حتی در صورت رفع محدودیت‌های ناوگان و تجهیزات بندری، انتقال کالا از بنادر شمالی به مراکز مصرف کشور همچنان یک چالش جدی خواهد بود. امیری، کارشناس اقتصادی در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» در این رابطه می‌گوید: «بخش مهمی از زیرساخت‌های وارداتی ایران در جنوب و در نزدیکی مراکز بزرگ صنعتی و جمعیتی شکل گرفته است. انتقال بخشی از تجارت به شمال، به معنای افزایش مسافت حمل زمینی و تغییر در الگوی توزیع کالا خواهد بود».

در این میان، اتصال ریلی بنادر شمالی به شبکه سراسری یک مزیت راهبردی است. بندر امیرآباد از اتصال ریلی برخوردار است و توسعه خطوط ریلی در محدوده بنادر گیلان و منطقه آزاد انزلی نیز می‌تواند ظرفیت انتقال کالا را افزایش دهد. کریدور شمال ـ جنوب نیز امکان انتقال محموله‌ها از روسیه و دیگر کشورهای حاشیه خزر به شبکه ریلی ایران و در ادامه به مناطق مرکزی و جنوبی را فراهم می‌کند.

با این حال، کمبود واگن، محدودیت ظرفیت خطوط ریلی، ناهماهنگی برنامه ورود کشتی‌ها و قطارها و افزایش تردد کامیون‌ها می‌تواند هزینه انتقال کالا را بالا ببرد. اگر توسعه بندر با ظرفیت شبکه ریلی و جاده‌ای هماهنگ نباشد، مشکل از اسکله به انبار و از انبار به جاده و راه‌آهن منتقل خواهد شد.

> فاصله میان ظرفیت اسمی و عملکرد واقعی همچنان یکی از مسائل مهم این بنادر است. محدودیت آبخور، تعداد اسکله‌های عملیاتی، تجهیزات تخلیه و بارگیری و ظرفیت انبارداری می‌تواند سرعت پذیرش محموله‌ها را کاهش دهد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مدتی قبل از برنامه‌ریزی برای افزایش تخلیه کالاهای اساسی تا سقف ۱۷ میلیون تن خبر داده و بر ضرورت نوسازی تجهیزات و توسعه زیرساخت‌ها تأکید کرده است

خزر؛ مکمل جنوب، نه جایگزین

امیری، کارشناس اقتصادی در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» با تاکید بر اینکه افزایش سهم بنادر شمالی در واردات کشور می‌تواند به تقویت امنیت اقتصادی ایران کمک کند، اظهار کرد: «تنوع‌بخشی به مسیرهای تأمین کالا، وابستگی به یک منطقه جغرافیایی را کاهش می‌دهد و در شرایط بحران، امکان ادامه واردات را فراهم می‌کند. این موضوع به‌ویژه درباره گندم، جو، ذرت، روغن خام و نهاده‌های دامی اهمیت دارد».

بسیاری از گزارش‌های کارشناسی تاکید دارند که خزر از نظر جغرافیایی و ظرفیت حمل، جایگزین کاملی برای خلیج فارس و دریای عمان نیست. ظرفیت اسمی بنادر جنوبی ایران و ظرفیت بنادر شمالی بسیار متفاوت هستند و نمی‌توان انتظار داشت بنادر شمالی در کوتاه‌مدت جای خالی شبکه گسترده بنادر جنوبی را پر کنند.

امیری، همچنین خاطرنشان کرد: «خزر برای ایران یک فرصت راهبردی و در عین حال یک آزمون زیرساختی است. رشد ۷۶ درصدی واردات از بنادر شمالی نشان می‌دهد تغییر مسیر تجارت آغاز شده، اما تداوم آن به نوسازی ناوگان، توسعه تجهیزات بندری، تقویت زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای و افزایش سهم شرکت‌های ایرانی در حمل‌ونقل دریایی وابسته است».

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان شمالی
اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو شهرستان بجنورد
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 در پرونده کلاسه ۱۴۰۴۱۱۴۴۰۷۰۰۵۰۰۱۶۳۵ و رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۷۰۰۵۰۰۹۳۹۹ مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۱، هیأت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی، مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی، خانم اقدس برات‌زاده، فرزند محمدعلی، به شماره ملی ۰۶۸۰۴۶۶۳۱۲، نسبت به شش‌دانگ عرصه و اعیان یک قطعه باغ به مساحت ۶۸۲/۵۰ مترمربع، باحق‌الشرب از رودخانه طراقی طبق قانون ملی شدن آب‌ها و معمول (محل) قسمتی از پلاک شماره ۴۶ فرعی از ۱۳۷۰ اصلی، واقع در اراضی رشوانلو، بخش ۲ حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، از محل مالکیت ثبتی متقاضی، محرز گردیده است. لذا به‌منظور اطلاع عموم، مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود. چنانچه 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 ۲۳۰۹۸۶۹

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴

علیرضا حاج محمدی رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه دو بجنورد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان شمالی
اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو شهرستان بجنورد
هیئت 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 پرونده کلاسه ۱۴۰۴۱۱۳۴۰۷۰۰۵۰۰۳۳۹۴ و رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۷۰۰۵۰۱۰۰۳۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۱ هیئت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی، مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی، آقای حبیب‌الله زحمت‌کش مقدم، فرزند غلامرضا، به شماره ملی ۰۶۸۱۸۴۰۲۵۰، در شش‌دانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۴۰۰ مترمربع، قسمتی از پلاک شماره ۱۵۵ اصلی، واقع در اراضی کهنه‌کند، بخش ۲ حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، از محل مالکیت ثبتی آقای رحیم نجاتی، محرز گردیده است. لذا به‌منظور اطلاع عموم، مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود. درصورتی 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.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴

شناسه آگهی ۲۳۰۹۹۳۲

علیرضا حاج محمدی- رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه دو بجنورد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان شمالی
اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد

هیئت 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 آرای هیئت‌های اول و دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ، مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان ذیل محرز گردیده است: ۱. برابر پرونده شماره ۸۹۶-۱۴۰۵ و رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۷۰۰۵۰۱۰۳۴۸ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۵، آقای عزیز زینلی، فرزند محمدجعفر، به شماره ملی ۰۷۵۹۶۰۱۳۵۶، در شش‌دانگ عرصه و اعیان یک قطعه باغ به مساحت ۹۰۰/۷۱ مترمربع، قسمتی از پلاک شماره ۷۹ فرعی از ۳۰ اصلی، واقع در اراضی قریجانلو، بخش ۲ حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، از محل مالکیت ثبتی آقای غلامحسین قریجانلویی، فرزند رضاقلی، محرز گردیده است. ۲. برابر پرونده شماره ۶۹۳-۱۴۰۵ و رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۷۰۰۵۰۱۰۱۸۱ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۳، آقای حمید عظیمی روئین، فرزند اسماعیل، به شماره ملی ۶۳۹۶۱۹۸۶۱، در شش‌دانگ عرصه و اعیان یک قطعه باغ به مساحت ۷۳۳/۷۴ مترمربع، قسمتی از پلاک شماره ۱۵۳ فرعی از ۲۲۴ اصلی، واقع در اراضی مملجه، بخش ۲ حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد، از محل مالکیت ثبتی شکرالله شاکری، فرزند محمدخان، محرز گردیده است. لذا به‌منظور اطلاع عموم، مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود. درصورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضیان 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. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴

شناسه آگهی ۲۳۱۰۰۷۰

علیرضا حاج محمدی رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه دو بجنورد