

جهش هزینه حمل از ۳ به ۱۳ هزار دلار؛ لجستیک ایران در تله گلوگاه‌ها

وقتی هر روز توقف ۱۷۰ دلار آب می‌خورد

هزینه لجستیک از یک متغیر عملیاتی به یک عامل تعیین‌کننده در قیمت تمام‌شده کالا تبدیل خواهد شد.

مسیر جایگزین هست

امام‌نوز ظرفیت جایگزینی ندارد

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران درباره وضعیت حمل‌ونقل ریلی گفت: در حال حاضر برخی از مسیرهای ریلی ما زمان جابه‌جایی ۲۱ تا ۳۰ روزه دارند و تغییر خاصی در مسیر ریلی ایجاد نشده‌است، بلکه تغییر اصلی در حجم کالا رخ داده‌است، به‌هر حال حجم زیادی از کالا به‌جابه‌جاشود و در برخی نقاط نیز عملیات انتقال به انجام می‌شود. به گزارش مهر، سندجی توضیح داد: به دلیل موضوعات فنی موجود در حوزه ریلی، قطاری که از چین می‌آید، باید در برخی نقاط کالا را به قطار دیگری منتقل کند. برای مثال، این قطار پس از حرکت به اینچ‌په‌رون می‌رسد و بار آن باید مجدداً وارد قطار ایران شود. همین‌فرا ایندها زمان‌هایی را به‌عملیات حمل اضافه می‌کند. با این حال او وضعیت فعلی را بحرانی توصیف نکرد و گفت: در حوزه ریلی، خوشبختانه مشکل اساسی برای حرکت وجود ندارد و تا امروز، جابه‌جایی کالا از طریق ریل در حال انجام است. البته در حوزه دریا نیز از برخی مسیرها کالا وارد کشور می‌شود و در بعضی نقاط این‌ورود به‌صورت برنامه‌ریزی شده انجام می‌شود. در این میان روایت معاون سازمان توسعه تجارت تصویر دیگری از مقیاس مشکل ارایه می‌دهد: تصویری که نشان می‌دهد «در حال انجام بودن» لزوماً به معنای «کارآمد بودن» نیست. امیر روشن بخش قنبری، معاون سازمان توسعه تجارت، گفت: صادرکنندگان و تجاری‌گاه‌ها مسیر ریل استفاده می‌کنند، در بخش واردات اما مشکلاتی مواجه هستند. پیش از این، اگر بار حدود ۱۵ تا ۲۰ روز زمان می‌برد تا از چین به تهران برسد، اکنون این زمان به دو ماه و نیم تا سه ماه رسیده و کالاها برای رسیدن به مقصد در صف می‌مانند. این یعنی زمان حمل در برخی مسیرها عملاً چند برابر شده‌است. مسائلی که برای کالاهای واسطه‌ای، مواد اولیه و کالاهای حساس به‌زمان می‌تواند هزینه‌ای به‌مراتب بالاتر از کار به‌مستقیم حمل ایجاد کند.

او در نشست خبری هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته وزارت راه و شهرسازی، با اشاره به تغییر مسیر جابه‌جایی کالا در پی تحولات حوزه دریاایی افزود: با توجه به اتفاقات اخیر در حوزه دریا، بخشی از این حجم به‌ر حوزه ریلی و جاده‌ای منتقل شده‌است و طبیعی است که ورود این حجم کالابه دو بخش مذکور، فشار بیشتری بر شبکه حمل‌ونقل وارد کند و زمان جابه‌جایی با تاخیر یت‌تایم کالا افزایش دهد. سندجی با اشاره به افزایش زمان انتقال کالا گفت: اگر قرار بود کالایی ظرف ۲۰ تا ۳۰ روز جابه‌جاشود، اکنون زمان انتقال آن به‌شکل قابل توجهی افزایش پیدا می‌کند و در کنار آن، هزینه‌های حمل نیز چند برابر خواهد شد. برای مثال، پیش از این هزینه جابه‌جایی یک کالا حدود ۲۸۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار بود، اما اکنون این هزینه به حدود ۱۳ هزار دلار رسیده‌است. او البته تأکید کرد که این افزایش هزینه صرفاً معضلت ایران نیست و گفت: هزینه موضوع لجستیک در تمام دنیا افزایش پیدا کرده و این موضوع مختص ایران نیست. افزایش قیمت سوخت و برخی مشکلات موجود، هزینه‌های لجستیک را به‌میزان قابل توجهی افزایش داده‌است. با این حال، مقام‌سابق داد‌هزار دلار در ۱۲ هزار دلار نشان می‌دهد که نمی‌توان همه افزایش هزینه را صرفاً به رشد قیمت سوخت یا روندهای جهانی نسبت داد. وقتی تغییر مسیر، توقف، انتقال بار، ادحام و تا کار آمدی عملیاتی به زنجیره اضافه می‌شود، از

۳۰۰ واحد جدید در راه؛ آزمون بزرگ خانەریز

۶۴۸ هزار خانەریز برای یک پروژه؛ عددها چه می‌گویند؟

هم‌زمان با آغاز مرحله جدید عرضه «خانەریز» و وعده عرضه پروژه‌ای بیش از ۳۰۰ واحدی در منطقه ۱۵، یک پرسش مهم درباره نحوه عرضه این دارایی‌ها مطرح شده‌است: آیا تعداد خانەریز‌های عرضه‌شده با ظرفیت واقعی پروژه‌ها همخوانی دارد؟

طرح «خانەریز» شهرداری تهران که با هدف ورود سرمایه‌های خرد مردم به پروژه‌های ساختمانی راه‌اندازی شده، در حالی وارد مرحله جدید عرضه می‌شود که علاوه بر پرسش‌هایی درباره نقدشوندگی، ریسک سرمایه‌گذاری و نسبت این طرح با خانەدار شدن مردم، موضوع «خالی‌فروشی» نیز طی روزهای اخیر مورد انتقاد قرار گرفته‌است. منتقدان می‌پرسند آیا تعداد خانەریز‌های عرضه‌شده در هر پروژه دقیقاً متناسب با متراژ و ظرفیت واقعی همان پروژه‌است یا امکان عرضه بیش از ظرفیت واقعی وجود دارد؟ مدیرعامل سازمان

سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران در پاسخ‌سازوکاری برای تشخیص این موضوع از طریق اطلاعات سامانه ارایه کرده‌است. بر اساس اعلام روابط عمومی سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران، دومین مرحله عرضه خانەریز در مهرماه از ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه ۱۵ مهرماه آغاز می‌شود و متقاضیان می‌توانند سفارش خرید خود را ثبت کنند. در این مدل، سرمایه‌گذاران خرد می‌توانند متناسب با نقدینگی و بودجه خود، متراژ مشخصی از پروژه‌های ساختمانی عرضه‌شده در سامانه رسمی خانەریز را خریداری کنند. شهرداری هدف از راه‌اندازی این سکورا «تسهیل ورود سرمایه‌های خرد به حوزه ساخت‌وساز و فراهم کردن امکان مشارکت مردم در پروژه‌های ساختمانی» اعلام کرده‌است. ایده در ظاهر ساده‌است: به جای آنکه فرد برای ورود به یک پروژه ساختمانی نیازمند سرمایه‌ای بسیار بزرگ باشد، بتواند با خرید تعداد مشخصی خانەریز، در متنافع آن پروژه شرکت دهد. اما همین مدل پرسش‌های مهمی را ایجاد می‌کند. مهم‌ترین آنها این است که دارایی خریداری شده دقیقاً چه ماهیتی دارد، ارزش آن چگونه تعیین می‌شود و چه تضمینی وجود دارد که تعداد دارایی‌های عرضه‌شده از ظرفیت واقعی پروژه فراتر نرود؟

◀ **پروژه فجر: نخستین آزمون مدل خانەریز**
نخستین پروژه مسکونی این طرح با عنوان «فجر» در منطقه ۵ تهران تعریف شده‌است؛ پروژه‌ای ۹ طبقه با ۵۴ واحد مسکونی و زیربنای کل ۱۰ هزار و ۲۹۰ مترمربع که زیربنای مفید مسکونی آن ۶ هزار و ۴۸۰ مترمربع اعلام شده و مدت اجرای آن ۱۸ ماه پیش‌بینی شده‌است. در مدل خانەریز، هر ۱۰۰ خانەریز برابر معادل مشارکت در منافع تغییر ارزش یک مترمربع از پروژه‌است و دارندگان خانەریز در صورتی که میزان مشارکتشان به معادل یک واحد مسکونی برسد، در فرایند واگذاری آن واحد از اولویت برخوردار می‌شوند. در نتیجه، شفاف بودن تعداد خانەریز‌های قابل عرضه در هر پروژه اهمیت اساسی دارد. در زیراساس ارزش‌گذاری این دارایی به پروژه‌ای واقعی با متراژ و ظرفیت مشخص گر، خورده‌است.

◀ **انتقاد تازه: آیا خانەریز‌های بیش از ظرفیت پروژه عرضه می‌شوند؟**

به گزارش مهر، موضوع خالی‌فروشی در طرح خانەریز طی روزهای اخیر در فضای مجازی مطرح شده و در این میان، نحوه عرضه خانەریزها و امکان بررسی تعداد آنها در هر پروژه مورد توجه قرار گرفته‌است. با توجه به اینکه تعداد خانەریز‌های عرضه‌شده باید متناسب با ظرفیت و مشخصات هر پروژه باشد، امکان بررسی اطلاعات مربوط به پروژه و تعداد خانەریز‌های



مرزها داریم، اقداماتی در حال انجام است. وزیر اقتصاد نیز روز گذشته اعلام کرد که قرار است از ایستایی در مرزها جلوگیری شود و عملیات گمرکی پیش از مرز و در پس کرانه‌هایی که ایجاد خواهد شد، انجام گیرد. به گفته او، هدف این است که کامیون به جای آنکه بخش قابل توجهی از زمان خود را در نقطه مرزی متوقف کند، با انجام فرایندهای گمرکی در پس کرانه، سریع‌تر از مرز عبور کند. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران گفت: به این ترتیب، مسیر جابه‌جایی کامیون‌های گوناگونی خواهد بود که توقف آنها در مرز کاهش پیدا کند. در حال حاضر در مرزهایی مانند بزرگان، ریمدان و سایر مرزهای کشور، بسته به وسعت مرز، بیش از ۳ تا ۴ هزار کامیون در انتظار و توقف داریم. او تصریح کرد: در مرز بزرگان، توقف‌های طولانی مدت و بیش از ۲۳ تا ۲۵ روز نیز وجود دارد که همین توقف‌ها هزینه‌های حمل را افزایش می‌دهد. در شرایطی که یک مرز باید امکان عبور کامیون را ظرف

حدود دو روز فراهم کند، توقف خودرو باعث می‌شود به‌ازای هر روز، حدود ۱۵۰ تا ۱۷۰ دلار هزینه جریمه پرداخت‌شود که این رقم به‌هزینه جابه‌جایی کالا اضافه خواهد شد. اگر یک کامیون فقط ۲۳ روز متوقف باشد، هزینه روزانه اعلام‌شده معادل حدود ۳۴۵۰ تا ۳۹۱۰ دلار خواهد بود. رقمی که به‌تنهایی می‌تواند بخش بزرگی از کرایه حمل را ببلعد. بنابراین مساله مرز دیگر صرفاً موضوع «زمان انتظار» نیست؛ زمان به یک کالای اقتصادی تبدیل شده که هر ساعت از دست‌رفته آن مستقیماً روی قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارد.

◀ **۱۷ هزار کانتنیر؛ سرمایه‌ای که در پاکستان متوقف مانده‌است**
یکی دیگر از نشانه‌های شکندگی زنجیره لجستیک، وضعیت کانتنیرهای ایرانی در پاکستان است. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران درباره این



کانتنیرها گفت: در حوزه دریایی قوانینی وجود دارد که بر اساس آن، اگر جنگی در دریا رخ دهد، کانتنیرها به‌خطر صاحبان کالا باید به یک بندر امن منتقل شوند. در اتفاق اخیر نیز این کانتنیرها به بندر کراچی منتقل شدند.

او افزود: از ۹ اسفند تاکنون پیگیری‌های بسیار زیادی در این زمینه انجام شده‌است. این کانتنیرها دو مبدأ دارند و صاحبان کانتنیز شناسایی شده‌اند. بر اساس توافقاتی که با دولت پاکستان صورت گرفته، قرار شد فهرست کانتنیرها ارسال شود که این فهرست اکنون ارسال شده‌است؛ بخشی از این کانتنیرها در حال جابه‌جایی است و برای بخش دیگری نیز منتظر توقف و موافقت وزارت بازرگانی پاکستان هستند. با تأیید عملیات انتقال آنها، انجام دهیم سندجی درباره تعداد کانتنیرهای ایرانی در پاکستان نیز گفت: آمارهای متفاوتی در این زمینه مطرح شده و اعداد مختلفی از ۳ هزار تا ۱۷ هزار کانتنیر اعلام

وارد در حله‌ای تازه کند؛ اما هم‌زمان اهمیت نظارت و شفافیت را نیز چند برابر خواهد کرد. در پروژه‌ای با چنین مقیاسی، باید از ابتدا مشخص باشد چه میزان متر از قابل عرضه است، تعداد خانەریز‌های مجاز چگونه محاسبه می‌شود و چه سازوکاری مانع عرضه بیش از ظرفیت خواهد شد.

◀ **خانەریز و یک آزمون جدی برای اعتماد عمومی**

خانەریز قرار است سرمایه‌های خرد مردم را وارد ساخت‌وساز کند؛ بنابراین مهم‌ترین سرمایه‌این سامانه ن‌زمین و ساختمان، بلکه اعتماد سرمایه‌گذاران است. مدل مشارکت در صورتی می‌تواند موفق باشد که سرمایه‌گذار بتواند دقیقاً چه چیزی می‌خرد، چه میزان از یک پروژه پشتوانه دارایی اوست، ارزش آن چگونه تغییر می‌کند و در صورت نیاز چگونه می‌تواند دارایی خود را بفروشد. انتقاد درباره خالی‌فروشی نیز

می‌شود، اما واقعیت این است که تعداد کانتنینرهایی که شناسایی شده و اکنون در حال پیگیری صاحبان کالا برای آنها هستیم، بالغ بر ۱۷ هزار کانتنینر است. صرف‌نظر از اختلاف آمارهای اولیه، عدد ۱۷ هزار کانتنینر نشان‌دهنده حجم قابل توجهی از سرمایه، کالا و تعهدات تجاری است که در یک نقطه از زنجیره لجستیک گرفتار شده‌است.

حمل‌ونقل گران نیست

لجستیک تا کارآمد است

تصویر کلی که از این اظهارات به دست می‌آید، نشان می‌دهد اقتصاد حمل‌ونقل ایران هم‌زمان با چند شوک مواجه شده‌است: کاهش دسترسی به برخی مسیرهای دریایی، انتقال بخشی از بار به جاده و ریل، افزایش زمان حمل، توقف کامیون‌ها در مرز، صف‌قطارها، کانتنینرهای متوقف‌شده در خارج از کشور، در چنین شرایطی، افزایش هزینه حمل فقط به معنای افزایش کرایه کامیون یا قطار نیست. هر روز توقف، هر بار انتقال مجدد کالا، هر سند کاذب، هر صف و هر کیلومتر مسیر جایگزین، در نهایت در قیمت کالای وارداتی یا صادراتی منعکس می‌شود. اگر زمانی حمل یک کالا حدود ۲ هزار دلار هزینه داشت و اکنون رقم آن به حدود ۱۳ هزار دلار رسیده، مساله برای تجارت خارجی دیگر یک هزینه جانبی نیست؛ بلکه مستقیماً به مساله، قابلیت‌پذیری اقتصاد تبدیل شده‌است.

از سوی دیگر، اگر کامیون برای عبور از مرزی که باید حدود دو روزه طی شود، ۲۲ تا ۲۵ روز متوقف بماند، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با افزایش تعداد ناوگان یا تغییر مسیر، مشکل حل شود. مساله اصلی، کاهش زمان مرده در زنجیره لجستیک است. راه حل نیز صرفاً ساخت یک جاده یا خط ریلی جدید نیست؛ بلکه ایجاد یک زنجیره یکپارچه نیاز دارد. ریل، جاده، گمرک، استاندارد، فناوری اطلاعات و پایانه‌های پس کرانه‌ای است. زنجیره‌ای که در آن کالا به جای آنکه در هر نقطه منتظر یک مجوز، یک قطار، یک کامیون یا یک فرآیند اداری بماند، با کمترین اصطکاک ممکن حرکت کند. در نهایت، اعداد این نشست یک پیام روشن برای سیاست‌گذاران اقتصاد ایران نه فقط از کمبود ظرفیت حمل‌ونقل، بلکه از ظرفیت پاستفاده نشده در حوزه قیمت حمل. کامیونی که در مرز خوابیده، واگنی که منتظر انتقال بار است و کانتنینری که ماه‌ها در یک بندر متوقف مانده، همگی بخشی از سرمایه‌اتقتصاد هستند که به جای تولید ارزش، هزینه ایجاد می‌کنند.

از همین منظر اهمیت دارد، پاسخ مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران نشان می‌دهد که دست‌کم در پروژه فجر، مبنای محاسبه تعداد خانەریزها مشخص است و امکان مقایسه تعداد خانەریزها با متراژ پروانه وجود دارد. اما در نهایت کارآمدی این سازوکار زمانی اثبات می‌شود که اطلاعات برای عموم مردم نه فقط قابل مشاهده، بلکه ساده، قابل فهم و قابل راستی آزمایی باشد. اکنون با آغاز مرحله جدید عرضه خانەریز و در آستانه ورود پروژه بیش از ۳۰۰ واحدی منطقه ۱۵، این طرح با یک آزمون مهم روبرو است: آیا می‌تواند هم‌زمان با جذب سرمایه‌های خرد، استاندارد بالایی از شفافیت و نظارت را نیز ایجاد کند؟ پاسخ به این پرسش تعیین می‌کند خانەریز به الگویی قابل اعتماد برای مشارکت مردم در ساخت‌وساز شهری تبدیل می‌شود یا انتقادهایی مانند خالی‌فروشی می‌تواند اعتماد عمومی به این مدل را تحت تأثیر قرار دهد.

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی

وساختمانهای فاقد سند رسمی

شهرستان کوه‌دشت – سری (۶۳۳) جمعی

به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۱۴۰۴۹.۲۹» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۵۳» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کا کا علی یارولی»

۵ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۴۷۰۲» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۵۳» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کا کا علی یارولی»

۶ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۶۴۴۸.۰۳» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۵۳» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کا کا علی یارولی»

۷ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۴۱۷۴.۸۸» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۵۷» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کا کا علی یارولی»

۸ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ از یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۲۵۴۴.۳۳» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۵۳» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کا کا علی یارولی»

۹ – تقاضای «حسین رضا کوشکی» فرزند «لطیف» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۲۱۷۷۰.۴۴» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۷۰» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «سدرخان کوشکی»

۱۰ – تقاضای «حسین رضا کوشکی» فرزند «لطیف» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه زراعی» بمساحت «۶۱۷۸.۴۴» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۷۰» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «سدرخان کوشکی»

هوشنگ اسکندرنیا

رییس اداره ثبت اسناد و املاک کوه‌دشت

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی کوه‌دشت مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد.

او درباره زمان عرضه این پروژه نیز گفت: این پروژه بزرگی در قالب خانەریز خواهد بود و در تلاشیم تا بنایم تا آبان ماه، اواخر آبان ماه، در بستر خانەریز، آن سامانه‌ای این پروژه را هم راه‌اندازی کنیم. ورود پروژه‌ای بیش از ۳۰۰ واحدی می‌تواند خانەریز را به وجود این توضیحات، یک نکته مهم همچنان باقی است. آیا صرف نمایش تعداد خانەریز‌های فروخته‌شده در سامانه برای تضمین شفافیت کافی است؟ پاسخ شهرداری این است که شهروندان می‌توانند تعداد خانەریز‌های عرضه‌شده را با متراژ پروژه مقایسه کنند و در صورت عبور تعداد خانەریز‌ها از سقف مشخص، به وجود خالی‌فروشی پی ببرند. اما از منظر حکمرانی و نظارت، این سوال همچنان قابل طرح است که آیا مسوولیت کنترل این موضوع باید بر دوش خریدار باشد یا سامانه و نهاد متولی باید پیشاپیش مانع عرضه بیش از ظرفیت شوند؟ به عبارت دیگر، شفافیت صرفاً به معنای نمایش اطلاعات نیست؛ بلکه باید به گوناگونی طراحی شود که امکان خطا را عه عرضه بیش از ظرفیت اساس به حداقل برسد. از سوی دیگر، رمزنگاری اسامی دارندگان برای حفظ حریم خصوصی قابل دفاع است، اما برای سرمایه‌گذار مهم است که علاوه بر تعداد خانەریز‌های هر دارنده، اطلاعات کافی درباره مجموع دارایی‌های منتشر شده، ظرفیت باقی‌مانده پروژه و تقسیم قابل عرضه نیز به‌صورت کامل روشن و قابل راستی آزمایی ارایه شود.

۱ – شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی تحت پلاک ثبتی ۶۸۸ فرعی از ۷۶ – اصلی اراضی حصار گرختان بخش ۲

بجنورد
مالکیت: آقای علیرضا محمدی فرزند محمد علی به ش ۱ شماره ملی ۶۸۲۱۵۱۱۸۱

در روز شنبه نهم آبان ماه یکهزار و چهارصد و پنج (۱۴۰۵/۰۶/۳۱) ساعت ۵ صبح در محل شروع و بعمل خواهد آمد.

لذا به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت املاک به صاحبان املاک و حقوق ارتقا قی و مجاورین شماره های فوق الذکر بوسیله این آگهی اخطار می گردد که در روز و ساعت مقرر بالا در محل حضور به هم رسانند چنانچه هر یک از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنها در موقع مقرر حاضر نباشند مطابق ماده ۱۴ قانون مزبور ملک مورد آگهی با حدود اظهار شده از طرف مجاورین تحدید خواهد شد و اعتراضات مجاورین نسبت به حدود و حقوق ارتقا قی و نیز صاحبان املاک و حقوق ارتقا قی در موقع مقرر حاضر نبوده اند مطابق ماده ۲۰ قانون ثبت فقط تا سی روز از تاریخ تحدید حدود پذیرفته خواهد شد و در اجرای تبصره ۲ ماده ۱۴ واحد قانون تعیین تکلیف برورنده این ثبتی، معترضین می بایست از تاریخ

تسلیم اعتراض به اداره ثبت ظرف یکماه دادخواست اعتراض خود را به مرجع تصلاح قضائی تقدیم و گواهی لازم از مراجع مذکور اخذ و به

این اداره تسلیم نمایند. ضمناً برابر بخش نامه شماره ۱۴۰۵/۵۱/۳۴۰ مورخ

۱۴۰۵/۰۱/۱۸ در صورتی که روز تحدید حدود مصادف با تعطیلی گردد عملیات تحدید حدود در همان ساعت مندرج در آگهی و در اولین روز کاری بعد تعطیلی بار عایت مواد قانونی صورت می پذیرد.

شناسه آگهی: ۲۲۹۴۸۱۲

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۷/۱۵

مهدی سیاوش – رییس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه یک بجنورد

۱ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه عمارت» بمساحت «۱۵۶۳۰.۴۱» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۲۹» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «قاسم اسفندیاری»

۲ – تقاضای «سعید آزادخت» فرزند «علی داد» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه عمارت» بمساحت «۱۷۱.۴۸» مترمربع مجزی شده‌از پلاک شماره «۲» فرعی از «۵۴» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «قاسم سبائی»

۳ – تقاضای «کاظم نوری سراب بادیه» فرزند «عزیز مراد» نسبت به «۶ دانگ از شش‌دانگ یک باب /قطعه عمارت» بمساحت «۹۳.۶۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۰۰» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «محمدبگ امرایی»

۴ – تقاضای «میرزا علی یاری» فرزند «کا کا علی» نسبت