نسخه‌های قیمتی پاسخگوی ناترازی بنزین نیست

گروه انرژی: بنزین در اقتصاد ایران دیگر تنها یک کالای مصرفی یا حامل انرژی نیست، بلکه به یکی از گره‌های پیچیده سیاست‌گذاری اقتصادی تبدیل شـده اسـت؛ گرهی که با تغییر نرخ‌ها و اصلاح شیوه عرضه، همچنان باز نشده و هر روز ابعاد تازه‌ای از ناترازی را آشکار می‌کند. در شـرایطی که مصرف سـوخت با ظرفیت تولید و تأمین پایدار آن فاصله گرفته، مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، از خودروهای پرمصرف داخلی و ناوگان فرسـوده گرفته تا توسـعه‌نیافتگی حمل‌ونقل عمومی، بر شـدت این بحران افزوده است. از سوی دیگر، شکاف قابل‌توجه قیمت بنزین در ایران با کشـورهای همسـایه، انگیزه قاچاق سـوخت را تقویت کرده و فشـار مضاعفی بر منابع انرژی کشـور وارد می‌کنـد. در چنیـن فضایی، اصلاح قیمت بنزین بدون بازنگری در سیاسـت‌های خودروسـازی، بهبود بهره‌وری مصرف و گسـترش زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل عمومی، نمی‌تواند راهکاری پایدار برای عبور از ناترازی باشـد. اکنون مسئله فراتر از مدیریت مصرف یا تغییر سـازوکار عرضه سـوخت اسـت و به ضرورت اصلاحات هماهنگ در بخش‌های انرژی، صنعت و حمل‌ونقل گره خورده اسـت. اما پرسـش اساسـی اینجاست که آیا سیاسـت‌گذار می‌تواند با عبور از راهکارهای مقطعی، ریشه‌های ساختاری ناترازی بنزین را مهار کند یا اقتصاد ایران آن‌همچنان هزینه تصمیم‌های ناتمام را خواهد پرداخت؟

آرش نجفـی رئیس کمیسـیون انرژی اتاق بازرگانی ایـران و رئیس هیات مدیره فدراسـیون صنعت نفت ایران در این زمینه و در گفت‌وگو با ایرنا گفت: رفع ناترازی سوخت نیازمند اصلاحات بنیادین در ساختارهای انرژی است.

ناترازی بنزین تاوان ناکارآمدی تولید خودرو

رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران در پاسخ به این پرسش که ریشه بحران بنزین را در الگوی مصرف مردم می‌دانـد با کیفیت پایین خودروهای داخلی، اظهار کرد: سالهاست که به جای اصلاح سـاختارها در حـوزه بنزین، بابت ناکارآمـدی خودروسـازان هزینـه پرداخت می‌کنیـم؛ در واقـع، سیاسـت‌های حمایتی بی‌قیدوشـرط از ایران‌خودرو و سـایپا و دیگر خودروسازان به یک امتیازدهی و در مواردی به باج‌دهی تبدیل شده که پیامد مستقیم آن ناترازی سوخت در کشور است. وی ادامه داد: تا پیش از سـال ۱۳۹۵ که واردات خودرو آزاد بود، سـالانه حدود ۵۵ تا ۵۶ هزار خودرو وارد کشـور می‌شـد که به ایجـاد تعادل در بازار کمک می‌کـرد اما با تصمیم ناگهانـی برای ممنوعیـت واردات بـه بهانه‌هایی نظیر پرمصرف بـودن خودروها یا مدیریت منابع ارزی، بازار چنان متلاطم شد که امروز دیگر کنترل آن از دست دولت خارج‌شـده است. این سیاست‌های حمایتی باید حداقل کاهش مصرف سوخت را در کشـور رقم می‌زد که چنین نشد؛ امروز چند خودروی داخلی داریم که بتوانند پرچم بهینه‌سازی مصرف را به دست بگیرند و موجب رضایت مردم شوند؟ واقعیت این است کـه ما سـوخت را بد مصرف می‌کنیم و سیاسـت‌های حمایتی نیـز به‌جای آنکه به بهینه‌سازی منجر شود، فقط حمایت از تولیدات ناکارآمد بوده است. نجفی افزود: اگر از سیاسـت حمایتی حرف می‌زنیم، باید در مسـیرهای درستی حرکت کنیم؛ برای نمونـه، احـداث پارکینگ‌های طبقاتـی در نقاط پرتراکم شـهرها، یکی از مصادیق سیاسـت حمایتی مؤثر اسـت که ترافیک و هدررفت سوخت ناشی از زدن‌های مکرر برای پیدا کردن جای پارک را کاهش می‌دهد. یا حتی تاکسی‌های اینترنتی در کاهش تردد خودروهای شخصی بسیار موثر بوده‌اند. اما در مجموع تا زمانی که ساختارهای حمایتی معیوب است. رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: به جای ترس از واردات خودرو باید اجازه دهیم دسـت‌کم تا یک میلیون دسـتگاه خودروی کم‌مصرف و هیبریدی با حداقل عوارض وارد کشـور شـود تا تولیدکننده داخلی را به رقابت وادار کرده و از حاشـیه امن فعلی خارج کنند تا به جای آن مصرف سـوخت که بسـیار برای کشـور پرهزینه اسـت، کاهش یابد نه اینکه صورت حساب ناکارآمدی خودروسازان با واردات بنزین پرداخت شود.

آموزش برای مدیریت مصرف سوخت

نجفـی در ادامه با اشـاره به اینکه در حوزه آموزش عمومی، بـا جمعیتی بین ۱۶ تا ۱۸ میلیون دانش‌آموز مواجه هسـتیم، ادامه داد: تردد روزانه این تعداد علاوه بر ایجاد ترافیک سنگین در کلانشهرها و افزایش مصرف بنزین، فشار زیادی به زیرساخت‌های انرژی کشـور وارد می‌کند. از سوی دیگر در فصل سـرما مدارس مجبور به استفاده از گاز برای گرمایش کلاس‌های درس هسـتند درحالی که ناترازی شـدیدی در بخش گاز وجود دارد. بنابراین بحث غیرحضوری شـدن مدارس جدی اسـت و بهتر اسـت سیاسـت‌گذار با مدیریت پیش‌دسـتانه، زیرسـاخت‌های آموزش مجـازی را فعال و دانش‌آموزان را از حضور مسـتمر در مدارس معاف کند تا هم در بخش انرژی مدیریت بهتری صورت گیرد و هم فشـار از دوش صنایع و بخش تولید برداشـته شود تا کشور آسیب کمتری ببیند. رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران درباره واقعی‌سازی قیمت بنزین در شـرایط کنونی تاکید کرد: جامعه به‌شـدت نسبت به قیمت سوخت حسـاس و ملتهب نگه داشته شـده، درحالی که در قبال گرانی کالاهای اساسی نظیر گوشت، مرغ، نان و لبنیات، چنین واکنش‌های اجتماعی شدیدی را شاهد نیستیم؛ این حساسیت ریشـه در جریان‌هایی دارد که با اهداف خاص، ساختارهای کشور را هدف گرفته‌انـد درحالی کـه در دولت آقای خاتمی، یک رویه منطقـی برای اصلاح پلکانی قیمت تعریف شـد و جامعه به اجرای آن عادت داشـت و می‌دانست هرسال قرار است تعدیل جزئی در نرخ‌ها صورت گیرد اما در دولت‌های بعدی، این اشـتباه راهبردی رخ داد یعنی ابتدا قیمت سوخت برای سال‌ها ثابت ماند و بعد به یک‌باره شوک قیمتی به آن وارد کردند. وقتی این رویکرد را با موضوع پرداخت یارانه ترکیب می کنیم، سناریویی ساخته می‌شود که مدیریت پیامدهای تورمی آن غیرممکن است. وی ادامه داد: نکته کلیدی اینجاست که ما از ابتدای انقلاب تا امروز، قیمت بنزین را حدود پنج هزار برابر افزایش داده‌ایم. آیا مصرف هم به همین نسـبت تعدیل شده است؟ بدون شک نه! این ثابـت می کند که افزایش قیمت صرف، فرمول شکسـت‌خورده‌ای اسـت. در اقتصاد، وقتی شما قیمت سـوخت را بالا می‌برید، فعالان اقتصادی این هزینه را در محاسبات خـود لحاظ می کنند، آن را به قیمت نهایـی کالا می‌افزایند و به مصرف‌کننده منتقل می‌کنند؛ این یعنی تورم زنجیره‌ای.

جایگزین کارت سبز انرژی چیست؟

رئیس کمیسـیون انرژی اتاق بازرگانی ایران به نحوه مدیریت شرایط کنونی اشاره کرد و گفت: یکی از پیشـنهادهای ارائه شـده به دولت، طراحی کارت سـبز است تا دولـت به جای پرداخـت یارانه نقدی، اعتبـار انرژی به خانوارهـا اختصاص دهد تا فقط برای هزینه‌های انرژی شـامل بنزین، گاز، برق و... قابل اسـتفاده بوده و براساس الگوریتم‌های دقیق و بر پایه بُعد خانوار تعیین شده باشد. نجفی در ادامه خاطرنشان کرد: رویکرد توزیع یارانه نقدی، یک اشتباه راهبردی بود زیرا تزریق ماهانه ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار نقدینگی به جامعه، فقط منجر به تورم شد و اثری بر بهینه‌سازی مصرف انرژی نداشـت. از سـوی دیگر این پول صرف امور روزانه شـد و دولت برای جبران تورم قیمت انرژی را افزایش داد یعنی یک چرخه معیوب شـکل گرفت و تورم را بازتولید کرد. در کارت سبز می‌توان معادل ریالی سهمیه سوخت را به‌عنوان اعتبار در اختیار افراد قرار داد تا فرد بین مصرع خودروی شـخصی یا اسـتفاده از حمل‌ونقل عمومی دست به انتخاب بزند نه اینکه یارانه دولت بدون هدف به جامعه تزریق شود.

کامیون‌های فرسوده و بازی با برگه اسقاط

وی در ادامـه درباره اصلاح وضعیت فعلی بنزین توسـط دولـت نیز گفت: دولت باید یک بسـته اصلاحی کامل اجرا کند و سـازوکار منطقی اصلاح قیمت را نیز در نظر بگیرد و البته اصلاح قیمت باید پس از ایجاد زیرسـاخت‌ها انجام شـود تا بتوان واقعی سـازی قیمت را در بخش سـوخت رقم زد زیرا اگر حساسـیت جامعه نسبت به بنزین کاهش یابد، مردم به‌تدریج آن را می‌پذیرند و همچون کشـورهای دیگری که منابع نفتی دارند، خود را با شـرایط جدید تطبیق می‌دهند. رئیس کمیسـیون انـرژی اتـاق بازرگانی ایران افزود: یکی از مشـکلات کنونی در حوزه سـوخت این اسـت که با جلوگیری از واقعی‌سـازی قیمت، منابع را هـدر می‌دهیم؛ برای مثال، خودروهای سـنگین در هـر ۱۰۰ کیلومتر، حدود ۷۰ تـا ۸۰ لیتر گازوئیل مصرف می‌کنند در حالی که کشنده‌های جدید حدود ۲۵ لیتر مصرف دارند که اختلاف این دو حدود ۴۰ تا ۵۰ لیتر است آن‌هم در شرایطی که واردات گازوئیل برای کشور بیش از ۵۰ هزار تومان در هر لیتر هزینه دارد. بنابراین اگر اجازه واردات این نوع خودروهای سـنگین داده شده و مالک متعهد شود ظرف مدت ۲ سال، ۳۰۰ هزار کیلومتر برای کشور بار جابه‌جا کند، میزان اعتبار ناشی از محل صرفه‌جویی آن گازوئیل، به‌مراتب بیشتر و بهتر از هزینه‌های فعلی است اما اصرار بر فرآیند پیچیده اسقاط سبب شده نوسازی ناوگان با سرعت انجام نشود. پیچیدگی فرآیند اسقاط خودروهای سنگین و باری سبب شده قیمت برگه اسقاط آنها حتی به ۳ تا ۵ میلیارد تومان برسد آن‌هم در شرایطی که نوسازی ناوگان باری در کشور نیازمند واردات ۶۰ هزار دستگاه کشنده اسـت. نجفی در ارزیابی سیاست دولت در سـه نرخی شدن بنزین و تنوع‌بخشی به سبد سوخت اظهار کرد: تغییر سیاست‌های بنزینی در دولت روند خوبی است و این رویه عاقلانه باید تداوم یابد؛ حتی همان مدل پلکانی هم در شـرایط کنونی مناسب است اگرچه اکنون در خاورمیانه قیمت بنزین بین ۶۰ تا ۷۰ هزار تومان است اما باید ایـن را هم در نظر گرفت که همین حالا بنزین سـوپر وارداتی در خیابان‌های تهران با قیمت حدود ۱۳۰ تا ۱۳۵ هزار تومان به فروش می‌رسـد. به‌تبع آن، قیمت واقعی بنزین معمولی ما نیز باید در حدود ۷۰ تا ۸۰ هزار تومان باشـد. ما با مدل افزایش ۵ هزار تومانی به ۱۰ هزار تومانی به این زودی‌ها به آن هدف قیمتی نمی‌رسـیم. برای واقعی سـازی قیمت بنزین باید یک سازوکار مشخص و هوشمندانه طراحی شود تا بتوان علاوه بر اصلاح زیرساخت‌ها، از نظر قیمتی هم از ناترازی فاصله گرفت.

سخن پایانی

بنا بر این گزارش و به اعتقاد کارشناسـان، بحـران بنزین در ایران بیش از آنکـه حاصل یک ناهماهنگی سـاده میان تولید و مصرف باشـد، بازتاب سال‌ها سیاست‌گذاری ناپیوسته، حمایت‌های غیرهدفمند و غفلت از اصلاح زیرساخت‌های انرژی و حمل‌ونقل است. تجربه نشان داده که افزایش قیمت سـوخت، بدون کاهش مصرف خودروها، نوسازی ناوگان فرسوده و توسعه حمل‌ونقل عمومی، نمی‌تواند به‌تنهایی گره ناترازی را باز کند.

واگذاری شرکت شفادارو فقط یک معامله معمول بورسی نیست

واگذاری شرکت شفادارو فقط یک معامله معمول بورسی نیست؛ این اقدام گامی در مسیر اصلاح ساختار بانک‌ها و بازگرداندن منابع بانکی به ماموریت اصلی آنهاسـت. واگذاری هلدینگ سرمایه‌گذاری شفادارو از سوی بانک ملی ایران را باید در چارچوبی فراتر از فروش سهام یک مجموعه دارویی ارزیابی کرد. مسـاله اصلی این اسـت که آیا بانک‌ها باید همچنان مالک و اداره‌کننده بنگاه‌های اقتصادی باشند یا منابع و ظرفیت مدیریتی آنها باید بـر ماموریت اصلی بانکداری، یعنی تجهیز منابع، تامین مالی تولید و پشتیبانی از اقتصاد کشور، متمرکز شود؟

بانکداری یا بنگاه‌داری؟

مبنای قانونی واگذاری روشـن است. ماده ۱۶ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشـور، بانک‌ها و موسسات اعتباری را به واگذاری سهام خود و شرکت‌های تابعه در بنگاه‌های دارای فعالیت غیربانکی مکلف کرده اسـت. تشـخیص غیربانکی بـودن فعالیت این بنگاه‌هـا نیز بر اسـاس همین ماده بر عهده بانک مرکزی اسـت. ماده ۱۷ همین قانون نیز در چارچـوب مقرر، ضمانت اجراهایی برای عدم انجام تکالیف قانونی پیش‌بینی کرده است. بنابراین، واگذاری شفادارو در صورت احراز شـمول قانونی، اقدامی در مسیر اجرای تکلیف قانونی است، نه صرفا یک انتخاب سـلیقه‌ای مدیریتی. البته منافع اقتصادی این واگذاری نیز قابل‌توجه است.

نخست، خروج از بنگاه‌داری می‌تواند منابع مالی و ظرفیت مدیریتی بانک ملی را آزاد کند تا به جای اداره مسـتقیم شرکت‌های غیربانکی، بر تامین مالی بنگاه‌های اقتصادی و ارائه خدمات بانکی متمرکز شود.

دوم، انتقال مالکیت به سـرمایه‌گذار توانمند می‌تواند زمینه مدیریت تخصصی‌تر، سـرمایه‌گذاری جدیـد و ارتقای بهـره‌وری در مجموعه دارویی را فراهم کند. سـوم، واگذاری شـفاف در بازار سرمایه، امکان ارزیابـی عمومی معامله و نظـارت بر فرآیند کشـف قیمت را تقویت می‌کند.

البته نبایـد فراموش کرد که فروش سـهام به‌تنهایی تضمین‌کننده تحقـق این منافع نیسـت. قیمت‌گـذاری منصفانه، اهلیـت خریدار، شـفافیت شـرایط معامله و تعهد به حفظ ظرفیت تولید، اشـتغال و پایـداری تامیـن دارو، از الزامات موفقیت واگذاری اسـت. در صنعت دارو، منافـع عمومـی و امنیت تامین دارو بایـد هم‌زمان با ملاحظات اقتصادی مورد توجه قرار گیرد. بر همین اسـاس، مخالفت با واگذاری باید با اسـتدلال حقوقی و اقتصادی روشن همراه باشد؛ همان‌طور که موافقت با آن نیز نباید به معنای نادیده گرفتن حساسیت‌های صنعت دارو تلقی شود. راه‌حل، توقف اصل واگذاری نیست؛ بلکه نظارت دقیق بر چگونگی اجرای آن است.

شـفادارو می‌تواند آزمونی مهم بـرای عبور از بنـگاه‌داری بانکی به بانکـداری حرفه‌ای باشـد؛ آزمونی کـه موفقیت آن نه بـا اصل اعلام فروش، بلکه با شـفافیت معامله، کیفیت خریدار و منافع حاصل برای بانک، صنعت دارو و اقتصاد کشور سنجیده خواهد شد.

مهدی محمدی، کارشناس اقتصادی

نوبت اول

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

فراخوان مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده)

اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان ایرانشهر در نظر دارد پروژه های ذیل را :

موضوع پروژه	محل اجرا	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	زمان بازگشایی پاکت‌ها	فهرست بهاء
عملیات اجرایی باند دوم قطعه ۴ محور خاش- ایرانشهر حدفاصل کیلومتر ۳۲۰+ ۱۱۵ (گردنه خرمافروشان) الی ۳۲۵+۱۲۳ (دروازه قرآن)	ایرانشهر	۱۹,۱۳۷,۱۷۹,۳۰۲,۰۷۴	۳۰۱,۳۵۱,۷۹۳,۰۲۱	۱۴۰۵/۰۸/۱۰ ساعت ۹:۰۰ صبح	(فهرست بهاء واحد پایه راه، باند فرودگاه و راه هن سال ۱۴۰۴)
ساماندهی و آماده‌سازی معابر ۷۰ هکتاری زیباشهر چابهار - پهنه جنوبی	چابهار	۸۶۱,۸۹۳,۳۶۱,۵۴۷	۴۲,۶۱۷,۸۶۷,۲۳۱	۱۴۰۵/۰۸/۱۰ ساعت ۹:۱۵ صبح	بخشنامه تجمیعی (فهرست بهاء واحد پایه راه، باند فرودگاه و راه‌آهن سال ۱۴۰۴)

به صورت مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۱ الی ۷ بعدازظهر مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۵

آخرین مهلت بارگذاری اسناد در سایت جهت شرکت در مناقصه: ساعت ۸:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۰

ضمنا پاکت الف به آدرس: استان سیستان و بلوچستان - شهر ایرانشهر - خیابان کشاورز شمالی - اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر) - دبیرخانه اداره کل تحویل گردد.

کدپستی: ۹۹۱۶۷۱۸۵۸۷ **تلفن: ۰۵۴-۳۷۲۱۳۱۰۳**

حداقل پایه مورد نیاز: بر اساس بخشنامه شماره ۶۹۴۳۲ مورخ ۱۳۹۴/۴/۳۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

موضوع: حداکثر ظرفیت کاری مجاز پیمانکاران

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۷/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۷/۲۵

اداره ارتباطات و اطلاع‌رسانی اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

م الف ۳۱۶

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای مهدی باغبانی باستناد دو برگ استشهاد محلی که به امضا شهود و به گواهی دفتر اسـناد رسـمی شماره ۲۷ زابل رسـیده مدعی است که **سند مالکیت به شماره چاپی ۰۱۲۹۸۲ سـری و سـال ۰۴ ششدانگ خانه پلاک ۸۵۱۵ فرعی از ۱ - اصلی واقع در بخش دو سیسـتان** بعلت جابه‌جایی از بین رفته درخواسـت صدور سـند مالکیت المثنی نموده لذا مراتب باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آئین‌نامه ثبت در یک نوبت آگهی می‌شـود تا چنانچه کسـی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود یا انجام معامله نسبت به ملک مرقوم می‌باشـد از تاریخ نشـر این آگهی ظرف ده روز اعتراض خود را به ضمیمه اصل سند مالکیت یا سند معامله نسـبت به ملک مرقوم می‌باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف ۱۰ روز اعتراض خود را به ضمیمه اصل سـند مالکیت یا سـند معامله با این اداره اعلام و رسید دریافت نمایند تا مورد رسیدگی قرار گیرد والا پس از انقضای مدت مذکور و نرسـیدن واخواهی و یا درصورت اعتراض اصل سـند ارائه نشـود نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهد شد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۷/۲۲ — رییس ثبت اسناد و املاک

م الف ۳۱۴

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای **علیرضا میری** باستناد دو برگ استشهاد محلی که به امضا شهود و به گواهی دفتر اسناد رسمی شماره ۲ زابل رسیده مدعی است که **سند مالکیت به شماره چاپی ۲۴۱۰۰۸ ج۹۱ ششـدانگ مغازه پلاک ۴ فرعی از ۷۰۸ - اصلی واقع در بخش یک سیسـتان** بعلت جابه‌جایی از بین رفته درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده لذا مراتب باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آئین‌نامه ثبت در یک نوبت آگهی می‌شـود تا چنانچه کسـی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود یا انجام معامله نسبت به ملک مرقوم می‌باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف ده روز اعتراض خود را به ضمیمه اصل سـند مالکیت یا سـند معامله نسـبت به ملک مرقوم می‌باشـد با این اداره اعلام و رسـید دریافت نمایند تا مورد رسـیدگی قرار گیرد والا پس از انقضای مدت مذکور و نرسـیدن واخواهی و یا درصورت اعتراض اصل سـند ارائه نشود نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهد شد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۷/۲۲ — رییس ثبت اسناد و املاک