گفت‌وگو

پژوهشگر حوزه صنعت در گفت‌وگو با صمت

وقتی دریا ناامن می‌شود، کارخانه روی خشکی متوقف می‌شود



شـهناز صفایی: وقتی مسـیرهای دریایی ناامن می‌شوند، نخستین تصویر، کشتی‌های سرگردان، بنادر کم‌تحرک و محموله‌هایی اسـت که به مقصد نمی‌رسـند؛ اما ماجرا به همین‌جا ختم نمی‌شـود. پشـت هر محمولـه معطل‌مانده، کارخانـه‌ای قرار دارد که ممکن اسـت بـرای ادامه فعالیت به همان مـواد اولیـه یا قطعـه وابسـته باشـد. اختلال در تنگه‌های راهبردی و مسیرهای اصلی کشتیرانی، فقـط تجـارت خارجی را نشـانه نمی‌گیـرد، بلکه می‌تواند زنجیره تأمین، برنامه تولید، سـرمایه در گـردش و حتی بازار فروش صنایع را تحت فشـار قـرار دهد. این وضعیت بـرای صنعتی که پیش از این نیز با تحریم، دشـواری تأمیـن مالی، ناترازی انـرژی و بی‌ثباتـی اقتصـادی دسـت‌وپنجه نرم می‌کـرد، پیچیده‌تر اسـت. اکنون پرسـش صمت این است که اقتصاد صنعتی ایران تا چه اندازه در برابر شـوک‌های دریایی تاب‌آوری دارد و آیا برای روزهایی که مسـیرهای تجارت مختل می‌شـوند، راهکار عملی و جایگزینی در اختیار دارد؟

اقتصاد صنعتی را نمی‌توان پشـت دیوار کارخانه‌ها تحلیل کرد. تولید، پیش از آنکه به خط مونتاژ یا دسـتگاه‌های صنعتی برسـد، به شـبکه‌ای گسـترده از تأمین‌کنندگان، مسـیرهای حمل‌ونقل، مبادی وارداتی، خدمات بندری، نظام پرداخت و ارتباط با بازارهای جهانی وابسـته است. به همین دلیل، هر اختلالی در یکی از حلقه‌های این زنجیره می‌تواند به‌سـرعت به بخش‌های دیگر سرایت کنـد. در ایـن میـان، حمل‌ونقل دریایی جایـگاه ویـژه‌ای دارد؛ چراکه بخش مهمـی از تجارت جهانـی، به‌ویژه جابه‌جایی مواد اولیه، کالاهای واسـطه‌ای و محموله‌های حجیم، از مسیر دریا انجام می‌شود. محدودیت‌های دریایی و ناامنی در گذرگاه‌های راهبردی منطقه، مسئله‌ای فراتر از افزایش هزینه کرایه کشتی یا طولانی شـدن زمان رسـیدن محموله‌ها ایجاد می‌کنـد. وقتی زمان تحویل قابل پیش‌بینی نیست، کارخانه نمی‌تواند برای تولید، فروش و تأمین نقدینگی برنامه‌ریزی دقیقی داشـته باشـد. حتی ممکن اسـت نبود یک قطعه کوچک، فعالیت خط تولیدی بزرگ را متوقف کند. از سـوی دیگر، افزایش هزینه بیمه، تغییر مسیر کشتی‌ها، دشواری نقل‌وانتقال پول و تأخیر در ترخیص کالا، فشار مضاعفی بر تولیدکنندگانی وارد می‌کند که حاشیه سود محدودی دارند.

مسـئله مهم‌تر این اسـت که اختلال در مسـیرهای دریایی، هم واردات مواد اولیـه و قطعات را تهدیـد می‌کند و هم صادرات محصولات نهایی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. در چنین شرایطی، تولیدکننده ایرانی نه‌تنها برای تأمین نهاده‌های مورد نیاز خود با مشـکل روبه‌روسـت، بلکه ممکن اسـت بازارهای صادراتی و مشـتریان خارجی‌اش را نیز از دسـت بدهد. بنابراین، موضوع فقط عبور از یک بحران مقطعی نیست؛ بلکه ضرورت بازنگری در ساختار حمل‌ونقل، تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و پیوند میان سیاست صنعتی و امنیت اقتصادی را برجسته می‌کند. در گفت‌وگو با امیرحسـن کاکایی، کارشناس صنعت، ابعاد این مسئله را بررسـی کرده‌ایم؛ اینکه اختـلال در حمل‌ونقل دریایی چه تهدیدهایی برای تولیـد ایران ایجـاد می‌کند، کدام صنایع آسـیب‌پذیرترند و برای جلوگیری از تبدیل بحران‌های منطقه‌ای به توقف فعالیت کارخانه‌ها چه باید کرد. به اعتقاد وی اختلال در حمل‌ونقل دریایی، در نگاه نخسـت، مسـئله کشـتی‌ها، بنادر و تجارت خارجی به نظر می‌رسـد؛ امـا پیامد آن تا کوچک‌ترین حلقه‌های تولید گسترش می‌یابد: قطعه‌ای که نمی‌رسد، خطی که متوقف می‌شود، سرمایه‌ای که در محموله معطل می‌ماند و مشتری که به رقیب مراجعه می‌کند. گزارش‌های سـازمان بین‌المللی دریانوردی درباره ناامنی کشـتیرانی در منطقه نیز نشـان می‌دهد که نگرانی درباره استمرار تجارت و ایمنی دریانوردان جدی است. برای صنعت ایران، مسـئله اصلی این اسـت که این فشـار بر اقتصادی وارد می‌شود که پیشـاپیش بـا تحریم، محدودیت تأمیـن مالی، ناترازی انـرژی و بی‌ثباتی تصمیم‌گیری مواجه بوده اسـت. بنابراین، بررسی بحران دریایی بدون شناخت وضعیت بنگاه‌ها و شیوه حکمرانی صنعتی، تصویر کاملی به‌دست نمی‌دهد.

◉ جنـاب کاکایـی به عنـوان سـوال نخسـت بفرمایید زیرسـاخت حمل‌ونقل دریایی ما چقدر برای شـرایط بحرانی آماده بود و ضعف‌های اصلی کجاست؟

ابتـدا باید میان داشـتن زیرسـاخت و آمادگی برای بحـران تفاوت بگذاریم. برخورداری از بندر، اسکله، کشتی و تجهیزات تخلیه‌وبارگیری ضروری است، اما آمادگی زمانی معنا پیدا می‌کند که با اختلال در یک مسیر، بتوان جریان ضروری کالا را با هزینه و زمان قابل‌تحمل حفظ کرد. ممکن است بندری ظرفیت بالایی داشته باشد، ولی دسترسی به کشتی، بیمه، خدمات بانکی یا شبکه حمل زمینی آن محدود شود و بخش مهمی از ظرفیتش عملاً قابل استفاده نباشد.

◉ برای قضاوت دقیق درباره میزان آمادگی کشور، به اطلاعات ظرفیت عملیاتی بنادر، موجودی کالاهای حیاتی، مسـیرهای جایگزین و زمان بازیابـی خدمات نیـاز داریم. بدون این داده‌ها نمی‌توان یک نمره قطعی داد. بااین‌حال، از منظر صنعتی، پرسـش اصلی روشن است: اگر یکی از مبادی مهم ورود کالا برای چند هفته مختل شود، کدام کارخانه‌ها زودتر متوقف می‌شوند و برای جلوگیری از توقف آنها چه برنامه‌ای داریم؟

بـه اعتقـاد من، ضعـف بنیادی در پیوند میان سیاسـت صنعتـی، تجارت و حمل‌ونقل اسـت. برنامه تولید زمانی معتبر اسـت که تأمین مواد، انتقال پول، حمل، ترخیص و تحویل به کارخانه نیز در آن دیده شده باشد. اگر هر دستگاه فقط مسـئولیت محدود خود را دنبال کند، ممکن اسـت همه از عملکرد خود راضی باشند، اما ماده اولیه همچنان به خط تولید نرسیده باشد.

مسـئله دیگر، تمرکز ریسـک است. داشتن چند تأمین‌کننده الزاماً به معنای تنوع واقعی نیست؛ اگر همه کالاها از یک بندر واسط، یک مسیر دریایی یا یک کانال پرداخت عبور کنند، همچنان با یک نقطه آسیب‌پذیر مشترک مواجهیم. همین موضوع درباره مسیرهای جایگزین نیز صادق است. مسیری که فقط روی نقشه وجود دارد، ولی قرارداد حمل، ظرفیت مرزی، تجهیزات و ترتیبات گمرکی آن آماده نیست، در روز بحران جایگزین مؤثری نخواهد بود.

در کنار اینها، فرسـودگی تجهیزات، ضعف نگهداری، وابسـتگی سامانه‌های عملیاتـی بـه برق و ارتباطات و کمبود هماهنگی میان بندر و پسـکرانه باید در ارزیابی آمادگی سنجیده شود. زیرساخت مقاوم فقط سازه بتنی نیست؛ نیروی انسانی آموزش‌دیده، اطلاعات معتبر و اختیار تصمیم‌گیری نیز جزئی از آن است. صنعتگران ما در سـال‌های تحریم تجربه زیادی در حل مسـائل روزمره کسب کرده‌انـد؛ امـا نباید مهارت آنان در عبور از گرفتاری‌ها را با آمادگی سـاختاری کشـور یکسـان بدانیم. ادامه فعالیت با هزینه سـنگین، الزاماً نشـانه سلامت و تاب‌آوری نیست.

◉ محدودیت‌های دریایی چگونه تأمین مواد اولیه و قطعات را دشوارتر می‌کند و چه اثری بر تولید دارد؟

اثر نخسـت، افزایش زمان تأمین اسـت؛ اما اثر مهم‌تر، نامعلوم شدن این زمان اسـت. کارخانه‌ای که می‌داند مواد اولیه دقیقا دو ماه دیگر می‌رسـد، می‌تواند تا حدی برنامه‌ریزی کند. مشکل شدیدتر زمانی است که نمی‌داند محموله بیست روز دیگر می‌رسـد یا سـه ماه دیگر. در این وضعیت، برنامه تولید، تعهد فروش، نیاز نقدینگی و حتی زمان تعمیرات به هم می‌ریزد.

اختلال دریایی از چند مسـیر منتقل می‌شـود: کاهش دسترسـی به حمل، تغییر مسیر، انتظار بیشتر، افزایش هزینه بیمه و دشواری تحویل. گزارش آنکتاد درباره حمل‌ونقل دریایی نیز نشان می‌دهد که طولانی شدن مسیرها و اختلال در شـبکه کشـتیرانی، ظرفیت مؤثر حمل را کاهش می‌دهد و هزینه و بی‌ثباتی را افزایش می‌دهد. برای تولیدکننده ایرانی، این مشکلات می‌تواند بر تأخیرهای قبلی در تأمین ارز، پرداخت و ترخیص اضافه شود.

نکته مهم، تفاوت ارزش یک قطعه با اهمیت آن در تولید اسـت. ممکن است سهم یک قطعه وارداتی در نرخ محصول اندک باشد، اما نبود آن مانع تکمیل کل محصول شود. بنابراین، درصد داخلی‌سازی به‌تنهایی شـاخص مناسبی برای سـنجش مقاومت زنجیره تأمین نیست. باید پرسید کدام اقلام قابلیت توقف خط را دارند، جایگزین آنهـا چقدر زمان می‌برد و موجودی قابل استفاده‌شـان چه میزان است.

ضربه بعدی به سـرمایه در گردش وارد می‌شـود. پول پرداخت شـده، اما کالا هنوز نرسـیده؛ حقوق، اقساط و هزینه‌های ثابت نیز برقرار اسـت. برای روشـن شـدن موضوع، اگر در یک مثال فرضی هزینه سـالانه تأمین مالی ۴۰ درصد باشد، دو ماه تأخیر اضافی، با محاسـبه ساده، حدود ۶.۷ درصد هزینه مالی بر سرمایه درگیر در همان محموله تحمیل می‌کند. این عدد مربوط به کل نرخ محصول نیست و هزینه توقف، انبارداری و نوسان ارز را هم شامل نمی‌شود.

بـا کاهش تولید، هزینه ثابت بر تعداد کمتری محصول تقسـیم می‌شـود و نرخ تمام‌شـده بالا می‌رود. اگر بنگاه امکان تعدیل نرخ نداشته باشد، زیان افزایش می‌یابد؛ اگر نرخ را افزایش دهد، ممکن اسـت با کاهش تقاضا مواجه شـود. در هر دو حالـت، توان تأمین سفارش بعدی ضعیف‌تر می‌شود.

پیامدها نیز با تأخیر ظاهر می‌شـوند. کارخانه ممکن است مدتی از موجودی قبلی استفاده کند و ظاهراً فعال بماند، اما هم‌زمان ذخیره اطمینان و نقدینگی‌اش تحلیل برود. ازاین‌رو، آمار تولید امروز لزوماً وضعیت ماه آینده را نشـان نمی‌دهد. برای تعیین سـهم دقیق اختلال دریایی در افت تولید نیز باید اثر آن را از محدودیت انرژی، ارز و تقاضا تفکیک کرد.

◉ کـدام صنایع آسـیب‌پذیرترند و آیا برای بعضـی از آنها جایگزین مناسبی وجود ندارد؟

آسیب‌پذیری را باید براساس ماهیت کالا و ساختار زنجیره تأمین سنجید. یک گروه، صنایعی هسـتند که با مواد و محصولات حجیم و سنگین سروکار دارند؛ مانند بخش‌هایی از صنایع معدنی، فلزی، پتروشـیمی و زنجیره تأمین غلات و خوراک دام. در این فعالیت‌ها، ظرفیت بالای حمل دریایی و هزینه حمل هر تن اهمیت اساسـی دارد. انتقال همان حجم به جاده یا راه‌آهن ممکن اسـت از نظر ظرفیت، تجهیزات یا هزینه عملی نباشد.

گروه دوم، صنایع دارای قطعات تخصصی و وابسـتگی‌های حساس‌اند؛ مانند خودرو، ماشـین‌آلات، تجهیزات برقـی و الکترونیکی و برخی بخش‌های دارو و تجهیزات پزشـکی. در اینجا وزن محموله ممکن اسـت کم باشـد، اما نبود یک جزء مشـخص، تولید یا عرضه را مختل کند. جایگزینی تأمین‌کننده نیز صرفاً خرید از فروشـنده دیگر نیسـت؛ گاهی آزمون، تأیید کیفیت، تغییر طراحی و هماهنگی خط تولید لازم دارد.

گروه سـوم، صنایعی هسـتند که اسـتمرار فرآیند در آنهـا اهمیت دارد. در برخـی واحدهای فرآیندی، توقف و راه‌انـدازی مجدد، هزینه و مخاطرات فنی قابل‌توجهـی ایجاد می‌کند. همچنین، نرسـیدن قطعـه یدکی یا ماده مصرفی تخصصـی می‌توانـد تجهیز اصلی را از مدار خارج کنـد، حتی اگر ماده اولیه به مقدار کافی موجود باشـد. در مقابل، صادرکننده نیز ممکن اسـت با مشـکل خـروج محصول مواجه شـود. اگر انبار پر شـود و فروش یـا دریافت وجه عقب بیفتد، بنگاهی که از نظر تأمین مواد مشـکلی ندارد هم ناچار به کاهش تولید خواهـد شـد. بنابراین، بحران دریایی هـم ورودی کارخانه و هم خروجی آن را تحت فشار قرار می‌دهد.

حمل هوایی برای بعضی قطعات سـبک، ارزشـمند و اضطراری قابل بررسی است، مشروط به دسترسی و ایمنی؛ اما نمی‌توان آن را راه‌حل عمومی دانست. مسیر زمینی نیز به ظرفیت مرز، کامیون، واگن، مجوز عبور و شرایط کشورهای مسـیر وابسته اسـت. جایگزین واقعی باید از ابتدا تا انتهای زنجیره قابلیت اجرا داشـته باشـد. بنگاه‌های کوچک هم ممکن است زودتر آسـیب ببینند؛ چون ذخیره نقدی، قدرت چانه‌زنی و امکان خرید اضطراری کمتری دارند. توقف یک قطعه‌سـاز کوچک می‌تواند چند تولیدکننده بزرگ را گرفتار کند. پس اولویت حمایت نباید صرفاً براسـاس اندازه شـرکت یا مبلغ واردات تعیین شود؛ اهمیت آن بنگاه در استمرار کل زنجیره نیز باید دیده شود.

◉ آیـا افزایش هزینه و ریسـک حمل‌ونقـل، مزیت رقابتی تولیدکننده ایرانی را از بین می‌برد؟

می‌تواند آن را به‌شدت تضعیف کند، اما شدت اثر در همه صنایع و بازارها یکسان نیست. برای بعضی محصولات، افزایش هزینه حمل بخش عمده سـود را از بین می‌برد؛ برای بعضی دیگر، مسئله اصلی تأخیر یا نامطمئن شـدن تحویل است. بنابراین، باید مزیت رقابتی را در محل تحویل به مشتری سنجید، نه صرفاً پشت در کارخانه.

ممکن اسـت تولیدکننده در انرژی، مواد اولیه یا نیروی انسـانی مزیتی داشته باشد، اما هزینه تأمین مالی، انتقال پول، واسطه‌گری، حمـل و بیمـه آن را خنثی کند. اگر مشـتری بـرای خرید از ایران ناچار باشد موجودی بیشتری نگه دارد یا احتمال توقف تولید خود را بپذیرد، این ریسک را در تصمیم خرید لحاظ می‌کند.

مشـتری صنعتی فقط محصول نمی‌خرد؛ اطمینان از اسـتمرار تأمیـن هم می‌خرد. حتی ممکن اسـت کالایـی گران‌تر را انتخاب کنـد، چـون زمان تحویل و کیفیت خدمـات آن قابل پیش‌بینی‌تر اسـت. ازاین‌رو، گاهی تولیدکننده ایرانی ناچار می‌شـود هم هزینه بیشتری تحمل کند و هم تخفیف بیشتری بدهد؛ یعنی از دو طرف تحت فشار قرار می‌گیرد.

> ضعف بنیادی در پیوند میان سیاست صنعتی، تجارت و حمل‌ونقل است. برنامه تولید زمانی معتبر است که تأمین مواد، انتقال پول، حمل، ترخیص و تحویل به کارخانه نیز در آن دیده شده باشد

زیان بلندمدت، از دسـت رفتن جایگاه در زنجیره تأمین مشتری اسـت. ورود به فهرست تأمین‌کنندگان یک خریدار معتبر، حاصل مذاکره، آزمون و اعتمادسـازی است. اگر تحویل چند بار مختل شود و مشتری به سراغ رقیب برود، بازگشت به بازار حتی پس از عادی شدن حمل‌ونقل آسان نخواهد بود. خسارت بحران می‌تواند از مدت خود بحران طولانی‌تر شود.

همچنین باید میان شـوک عمومی و فشـار اختصاصی تفاوت گذاشـت. اگر هزینه حمل برای همه رقبا به یک نسبت افزایش یابد، بخشی از اثر ممکن است در نرخ بازار منعکس شود؛ اما اگر تولیدکننده ایرانی علاوه بر بحران منطقه‌ای، محدودیت بانکی و تحریمی بیشـتری داشته باشد، موقعیت نسبی او ضعیف‌تر می‌شـود. در چنین شـرایطی، سیاست داخلی نباید نااطمینانی تازه ایجاد کند. تغییر ناگهانی قواعد صادرات، محدودیت‌های پیش‌بینی‌ناپذیر و تصمیم‌هایی که بدون توجه بـه چرخه واقعی وصول درآمد گرفته می‌شود، می‌تواند بازار باقی‌مانده را نیز تهدید کند. البته این به معنای نادیـده گرفتن نیـاز داخلی نیست؛ تنظیم بازار باید شفاف، زمان‌دار و متناسب با وضعیت هر محصول باشد.

کاهـش ارزش پول ملی هم تضمین‌کننده رقابت‌پذیری نیسـت. وقتی نهاده وارداتی، سـرمایه در گردش و هزینه جایگزینی تجهیزات گران‌تر می‌شـود، ارز ارزان‌تر برای خریدار خارجی الزاماً به سود پایدار تولیدکننده منجر نخواهد شد.

◉ بـرای اینکه هر بحـران منطقه‌ای تولید کشـور را مختل نکند، چه تغییراتی لازم است؟

نخسـت باید هدف را درسـت تعریف کنیم. هیچ کشوری نمی‌تواند اثر جنگ بر تجارت را کاملاً حذف کند. هدف واقع‌بینانه، کاهش شـدت آسـیب، حفظ تولیدهای ضروری و کوتاه کردن زمان بازگشت به شرایط عادی است. همچنین، زیرسـاخت اقتصادی به‌تنهایی جای امنیت مسـیر و کاهش تنش را نمی‌گیرد؛ دیپلماسـی اقتصادی و تأمین امنیت تجارت، بخشـی از سیاسـت حفظ تولید است. در کوتاه‌مدت، به سازوکاری واحد و پاسخگو برای تداوم تولید نیاز داریم؛ با حضور دسـتگاه‌های مرتبط و مشـارکت واقعی بخش خصوصی. کار آن باید حل گره‌های مشـخص میان تأمین ارز، حمل، گمرک و کارخانه باشد. تشکیل کمیته‌ای که صرفاً گزارش دریافت کند، بدون اختیار رفع تعارض، مشکل تازه‌ای به ساختار موجود اضافه می‌کند.

پایه تصمیم‌گیری نیز باید نقشـه اقلام بحرانی باشـد: چه کالایی در راه است، کجا متوقف شـده، موجودی قابل اسـتفاده چقدر است و نبود آن کدام تولیدها را متوقـف می‌کنـد؟ اولویت باید با نیازهای ضروری و اقلامی باشـد که تأمین محدود آنها از توقف گسـترده جلوگیری می‌کند. مبلغ بالای واردات، به‌تنهایی دلیل اولویت نیسـت. هم‌زمان باید مسـیر ترخیص اقلام ضروری کوتاه شـود، تأمین سـرمایه در گردش هدفمند باشـد و تأخیرهای مسـتند ناشی از بحران در تصمیم‌های بانکی و قراردادی لحاظ شـود. حمایت نیز باید مدت، سـقف و معیار روشـن داشته باشـد تا به توزیع امتیاز بدون پاسخ‌گویی تبدیل نشود. در میان‌مدت، تنوع مسـیر و مبادی ورود باید عملیاتی شـود. توسعه ظرفیت بنادر و پسکرانه، اتصال مؤثر ریلی و جاده‌ای، انبارهای مناسب و توافق‌های اجرایی با کشورهای مسیر، اجزای یک برنامه واحدند.

بنادر سـاحل دریای عمان از نظر جغرافیایی می‌توانند بخشـی از وابستگی به عبور از هرمز را کاهش دهند؛ اما این ویژگی، به‌تنهایی امنیت، ظرفیت کافی یا مصونیت از محدودیت‌های دیگر را تضمین نمی‌کند. برای هر مسـیر جایگزین باید ظرفیت روزانه، زمان فعال‌سـازی و هزینه واقعی مشـخص باشد و پیش از بحـران با محموله واقعی آزمایش شـود. همچنین لازم اسـت برق، ارتباطات، سـامانه‌های اطلاعاتی و تجهیزات عملیاتی پشـتیبان داشته باشند. گاهی رفع یک گلوگاه کوچک مرزی یا تجهیزاتی، بیش از افتتاح یک پروژه بزرگ به تداوم تجارت کمک می‌کند.

ذخایـر راهبردی نیز باید انتخابی باشـند. انبار کـردن چندماهه همه اقلام، سـرمایه عظیمی می‌خواهد و خطر فسـاد یا منسوخ شدن کالا دارد. موجودی اطمینان باید براسـاس اهمیت قلم، زمان جایگزینی، ماندگاری و هزینه توقف تعیین شود. اگر نگهداری ذخیره اضافی منفعت ملی دارد، نباید تمام هزینه آن بدون سازوکار جبرانی بر دوش بنگاه گذاشته شود.

در بلندمدت، سیاسـت صنعتی باید وابسـتگی‌های حسـاس را هدف بگیرد. سـاخت داخل در جایی ارزش راهبردی دارد که قابلیت فنی و اقتصادی ایجاد کند؛ تولید داخلی محصولی که خود به یک ماده انحصاری خارجی وابسته است، لزوماً آسـیب‌پذیری را رفع نمی‌کند. تنوع تأمین‌کننده، طراحی انعطاف‌پذیر و توسعه توان آزمون و تأیید جایگزین‌ها نیز ضروری است.

معیار موفقیت این برنامه‌ها باید روشـن باشـد: کاهش زمان تأمین و نوسـان آن، کاهـش توقف خطوط و افزایش سـهم محموله‌هایی که مسـیر جایگزین آزموده‌شـده دارند. صنعتگر نمی‌تواند درباره جنگ تصمیم بگیرد، اما حق دارد بداند در داخل کشـور چه قواعدی حاکم اسـت و چه کسی مسئول حل مسئله اوست. اگر خطر بیرونی را نمی‌توانیم فورا برطرف کنیم، دست‌کم باید بلاتکلیفی و اصطکاک داخلی را کاهش دهیم.

«سرشماری عمومی نفوس و مسکن ثبتی مینا (مهر و آبان ۱۴۰۵)»
نوبت اول شماره ۲۳۲۵۲۸
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۸۹۰-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۶ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی خانم سکینه یاغوثی فرزند علی به شماره شناسنامه ۵۳۵۷ و شماره ملی ۳۵۰۰۴۷۸۲۹۸ صادره از بوشهر در قسمتی از شش دانگ یکباب ساختمان به مساحت ۲۲۸/۱۴ مترمربع پلاک ۲۶۸۶۰ فرعی از ۳۷۶۸ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۳۷۶۸/۲۶۲ اصلی واقع در بخش دو بوشهر کوی تنگک خریداری مالک رسمی گردیده است.
لـذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شـود در صورتی که اشـخاص نسـبت به صدور سـند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌تواننـد از تاریخ انتشـار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خـود را به این اداره تسـلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند.
بدیهی اسـت در صورت انقضای مدت مذکور و عـدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد./
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۲
علی فولادی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر

«سرشماری عمومی نفوس و مسکن ثبتی مینا (مهر و آبان ۱۴۰۵)»
نوبت اول شماره ۲۳۲۱۹۲۶
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۲۲۴۷-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای محمد برازنده‌نیا فرزند حسین به شماره شناسنامه ۲۸۷۵۴ و شماره ملی ۳۵۰۰۲۸۷۶۸۹ صادره از بوشهر در قسمتی از ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۱۲۷/۴۲ مترمربع پلاک ۵۷ فرعی از ۳۳۹۱ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۳۳۹۱ اصلی واقع در بخش دو بوشهر کوی تنگک دوم خریداری مالک رسمی گردیده است.
لـذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شـود در صورتی که اشـخاص نسـبت به صدور سـند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌تواننـد از تاریخ انتشـار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خـود را به این اداره تسـلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند.
بدیهی اسـت در صورت انقضای مدت مذکور و عـدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد./
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۲
علی فولادی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر