صمت از رقابت چین و استرالیا بر سر بازار سنگ‌آهن گزارش می‌دهد

پکن در جبهه قیمت‌گذاری سنگ‌آهن



بازار جهانی سنگ‌آهن در میانه رقابتی فزاینده میان چین، بزرگ‌ترین خریدار این ماده اولیه، و غول‌های معدنی استرالیا قرار گرفته است. پکن با تکیه بر سهم حدود ۷۵ درصدی خود از تجارت دریابرد سنگ‌آهن، می‌کوشد قدرت خرید را به ابزاری برای افزایش نفوذ بر قیمت‌گذاری و شرایط قراردادهای تأمین تبدیل کند؛ اما وابستگی به عرضه‌کنندگان استرالیایی و محدودیت منابع جایگزین، مسیر این راهبرد را دشوار کرده است. هم‌زمان، افزایش واردات، رشد ذخایر بندری و کاهش تولید فولاد چین، تصویری پیچیده از وضعیت تقاضا ارائه می‌دهد. صمت در این گزارش، رقابت پکن با شرکت‌های بزرگ معدنی استرالیا بر سر قیمت سنگ‌آهن و موانع تغییر موازنه قدرت در این بازار را بررسی می‌کند.

بر اساس داده‌های گمرکی چین، واردات سنگ‌آهن این کشور در سپتامبر ۲۰۲۶ به ۱۰۹ میلیون و ۸۲۰هزار تن رسید که نسبت به ماه اوت ۱.۲ درصد افزایش داشت. مجموع واردات سنگ‌آهن چین در ۹ ماه نخست سال نیز با رشد ۴.۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به ۹۵۴ میلیون و ۹۷۰ هزار تن رسید.

■ رشد واردات در سایه ضعف تقاضای فولاد

برآوردهای شرکت تحلیلی دی‌بی‌ایکس کامودیتیز (DBX Commodities) نشان می‌دهد حجم ورود محموله‌های دریابرد سنگ‌آهن به چین در اکتبر به حدود ۱۰۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تن رسیده است. این کشور علاوه بر واردات دریابرد، مقادیر محدودی سنگ‌آهن را از طریق مسیرهای زمینی و کشورهای همسایه تأمین می‌کند.

با وجود افزایش واردات، صنعت فولاد چین همچنان با ضعف سودآوری و کاهش تولید مواجه است. تداوم رکود در بخش ساخت‌وساز مسکن، تقاضا برای فولاد را محدود کرده و افزایش واردات سنگ‌آهن را نمی‌توان لزوماً نشانه رونق مصرف این ماده اولیه در کارخانه‌ها دانست. بخشی از محموله‌های وارداتی برای بازسازی و افزایش ذخایر انبارها مورد استفاده قرار گرفته‌اند. داده‌های مؤسسه استیل‌هوم (SteelHome) نشان می‌دهد موجودی سنگ‌آهن در بنادر چین در هفته منتهی به ۲۳اکتبر به ۱۵۲ میلیون و ۲۳۰ هزار تن رسیده است. این رقم در مقایسه با موجودی ۱۳۳ میلیون و ۶۰۰هزار تنی در هفته مشابه سال ۲۰۲۵، حدود ۱۴ درصد افزایش نشان می‌دهد. افزایش ذخایر بندری در شرایطی رخ داده که تولید فولاد تحت فشار قرار دارد و سودآوری ضعیف فولادسازان، انگیزه افزایش تولید را محدود کرده است. در نتیجه، رشد واردات بیش از آنکه بازتاب‌دهنده افزایش مصرف نهایی باشد، از تمایل خریداران به بازسازی ذخایر و استفاده از قیمت‌های پایین‌تر حکایت دارد.

■ افت قیمت سنگ‌آهن؛ فرصتی برای بازسازی ذخایر

کاهش قیمت سنگ‌آهن در هفته‌های اخیر، تمایل واردکنندگان چینی به خرید را افزایش داده است. قراردادهای سنگ‌آهن در بورس سنگاپ در ۲۳اکتبر با قیمت ۹۰ دلار و ۶۰ سنت به ازای هر تن بسته شدند؛ رقمی که در مقایسه با اوج ۱۱۱ دلار و ۹۱ سنتی ثبت‌شده در ۱۱ مه سال جاری، حدود ۱۹ درصد کاهش دارد.

افت قیمت‌ها در کنار افزایش ذخایر بندری، تصویری دوگانه از بازار چین ارائه می‌کند. از یک سو، واردات و خرید سنگ‌آهن همچنان در سطح بالایی قرار دارد و از سوی دیگر، ضعف تقاضای فولاد و کاهش تولید، چشم‌انداز رشد پایدار مصرف را با ابهام مواجه کرده است.

خرید در قیمت‌های پایین‌تر می‌تواند برای فولادسازان و واردکنندگان چینی فرصتی جهت بازسازی ذخایر ایجاد کند؛ اما این رفتار به‌تنهایی نشانه بازگشت تقاضای نهایی نیست. برای ارزیابی وضعیت بازار، باید میان حجم واردات، تغییر موجودی انبارها و میزان واقعی مصرف سنگ‌آهن در کارخانه‌های فولاد تمایز قائل شد.

■ گروه منابع معدنی چین؛ ابزار پکن برای تغییر موازنه بازار

کاهش قیمت سنگ‌آهن در ماه‌های اخیر با تلاش‌های گروه منابع معدنی چین (China Mineral Resources Group – CMRG) برای افزایش نفوذ این کشور بر بازار جهانی هم‌زمان شده است. این نهاد دولتی به‌عنوان واسطه میان شرکت‌های معدنی و فولادسازان چینی فعالیت می‌کند و در چارچوب سیاست‌های پکن برای تقویت قدرت چانه‌زنی خریداران و بهبود شرایط تأمین مواد اولیه، نقش محوری دارد.

در عمل، این رویکرد به اجرای مجموعه‌ای از محدودیت‌ها و اقدامات علیه شرکت‌های معدنی استرالیا منجر شده است. فعالان بازار این اقدامات را تلاشی برای افزایش کنترل چین بر قیمت‌ها، شرایط قراردادهای تأمین و روند خرید محموله‌های سنگ‌آهن ارزیابی می‌کنند. چین حدود ۷۵ درصد از عرضه جهانی سنگ‌آهن دریابرد را خریداری می‌کند و از این منظر یکی از بازیگران تعیین‌کننده بازار است. با این حال، قدرت خرید بالای این کشور به‌تنهایی برای تحمیل شرایط مطلوب به عرضه‌کنندگان کافی نیست؛ زیرا شرکت‌های معدنی استرالیا از قدرت قابل توجهی برخوردارند و چین در کوتاه‌مدت منابع جایگزین کافی برای تأمین نیازهای خود در اختیار ندارد.

شرکت‌های ریو تینتو (Rio Tinto)، بی‌اچ‌پی (BHP Group) و فورتسکیو (Fortescue) از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان سنگ‌آهن چین هستند. مجموع عرضه استرالیا حدود دوسوم نیاز سنگ‌آهن این کشور را تأمین می‌کند. همین وابستگی ساختاری باعث شده است تلاش پکن برای تغییر موازنه قدرت در بازار سنگ‌آهن با محدودیت‌های جدی مواجه شود.

■ توافق با ریو تینتو؛ نشانه‌ای از پیشرفت مذاکرات

در تازه‌ترین تحول، منابع آگاه اعلام کرده‌اند که گروه منابع معدنی چین با شرکت ریو تینتو، بزرگ‌ترین تولیدکننده سنگ‌آهن جهان، به توافقی برای تأمین این ماده اولیه دست یافته است. جزئیات توافق در زمان انتشار گزارش مشخص نشده بود؛ با این حال، دستیابی به آن پس از آن صورت گرفت که گروه منابع معدنی چین در ماه اوت به برخی فولادسازان دستور داده بود مذاکرات خود با ریو تینتو درباره محموله‌های برنامه‌ریزی‌شده برای بارگیری در سپتامبر را متوقف کنند.

این اقدام بخشی از تلاش‌های چین برای افزایش نفوذ بر قراردادهای خرید سنگ‌آهن و دستیابی به شرایط تجاری مطلوب‌تر تلقی می‌شود. حصول توافق جدید می‌تواند نشانه‌ای از پیشرفت مذاکرات میان بزرگ‌ترین خریدار سنگ‌آهن جهان و یکی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان این بازار باشد. با این حال، بدون انتشار مفاد قرارداد نمی‌توان درباره میزان امتیازهای احتمالی ریو تینتو یا دستاوردهای واقعی گروه منابع معدنی چین در زمینه قیمت‌گذاری و شرایط تأمین قضاوت قطعی کرد.

■ اختلاف با فورتسکیو؛ آزمونی برای قدرت چانه‌زنی پکن

در مقابل، اختلاف میان گروه منابع معدنی چین و شرکت فورتسکیو همچنان حل‌نشده باقی مانده است. فورتسکیو در ۲۲اکتبر هشدار داد که اگر مذاکرات دو طرف تا پایان سال جاری میلادی به نتیجه نرسد، احتمال دارد فعالیت‌های عملیاتی این شرکت تحت تأثیر قرار گیرد. این اختلاف نشان می‌دهد تلاش چین برای بازنگری در شرایط خرید سنگ‌آهن صرفاً به مذاکرات با یک شرکت معدنی محدود نیست و می‌تواند روابط تجاری پکن با سایر تأمین‌کنندگان بزرگ را نیز تحت تأثیر قرار دهد.

گروه منابع معدنی چین پیش‌تر محدودیت‌هایی در زمینه خرید سنگ‌آهن از شرکت بی‌اچ‌پی اعمال کرده بود. این اختلاف در آوریل سال جاری میلادی حل‌وفصل شد، اما جزئیات توافق به‌صورت عمومی اعلام نشد. برآوردها حاکی از آن است که بی‌اچ‌پی پذیرفته است از چند شاخص قیمت‌گذاری استفاده کند و تخفیف‌های محدودی را در معاملات خود بپذیرد.

این توافق در کنار توافق اخیر با ریو تینتو نشان می‌دهد گروه منابع معدنی چین احتمالاً در برخی مذاکرات توانسته است شرایط تجاری مطلوب‌تری از عرضه‌کنندگان استرالیایی دریافت کند. با این حال، دستیابی به تخفیف‌های محدود یا تغییر شاخص‌های قیمت‌گذاری به معنای تسلط کامل چین بر بازار نیست؛ زیرا شرکت‌های معدنی استرالیا همچنان از ظرفیت تولید بالا، زیرساخت‌های صادراتی توسعه‌یافته و توان تأمین مستمر برخوردارند.

■ قدرت خرید چین در برابر قدرت عرضه استرالیا

رقابت بر سر قیمت‌گذاری سنگ‌آهن بیش از آنکه صرفاً به حجم واردات چین وابسته باشد، از توازن میان قدرت خرید و قدرت عرضه تأثیر می‌پذیرد. چین با در اختیار داشتن سهمی حدود ۷۵ درصدی از تجارت دریابرد سنگ‌آهن، بازار بزرگی برای شرکت‌های معدنی ایجاد کرده است؛ اما همین وابستگی گسترده به واردات، قدرت مانور پکن را نیز محدود می‌کند.

فولادسازان چینی برای حفظ جریان تولید خود به تأمین مستمر سنگ‌آهن نیاز دارند و هرگونه اختلال در عرضه می‌تواند برنامه‌ریزی عملیاتی آن‌ها را دشوار کند. در مقابل، شرکت‌های معدنی استرالیا از ظرفیت تولید بالا، زیرساخت‌های صادراتی توسعه‌یافته و تجربه طولانی در تأمین بازار چین برخوردارند؛ مزیت‌هایی که موقعیت آن‌ها را در مذاکرات تجاری تقویت می‌کند. از این منظر، قدرت خرید چین الزاماً به معنای امکان تعیین یک‌جانبه قیمت نیست. تمرکز تقاضا به خریداران بزرگ امکان می‌دهد بر شرایط معاملات اثر بگذارند، اما تمرکز عرضه در دست چند شرکت معدنی بزرگ نیز قدرت چانه‌زنی فروشندگان را حفظ می‌کند.

نتیجه مذاکرات به این بستگی دارد که کدام طرف در کوتاه‌مدت گزینه‌های جایگزین بیشتری در اختیار داشته باشد و تا چه اندازه بتواند هزینه‌های ناشی از اختلال در تجارت را تحمل کند. موفقیت گروه منابع معدنی چین در تغییر شرایط قراردادها نیز به توانایی این نهاد در ایجاد گزینه‌های جایگزین و هماهنگ کردن تقاضای فولادسازان وابسته خواهد بود.

■ تنوع‌بخشی به منابع؛ راهبردی زمان‌بر

با وجود تلاش‌های پکن برای متنوع‌سازی منابع تأمین، انتظار می‌رود چین در سال‌های آینده نیز وابستگی قابل توجهی به سنگ‌آهن استرالیا داشته باشد. یکی از مهم‌ترین طرح‌هایی که می‌تواند در بلندمدت به تنوع‌بخشی منابع واردات کمک کند، پروژه سیماندو (Simandou) در کشور گینه است؛ پروژه‌ای که ظرفیت تولید هدف‌گذاری‌شده آن به ۱۲۰ میلیون تن سنگ‌آهن در سال می‌رسد.

افزایش تدریجی تولید این پروژه می‌تواند گزینه‌های بیشتری در اختیار خریداران چینی قرار دهد و در بلندمدت بر توازن عرضه و تقاضا در بازار جهانی تأثیر بگذارد. با این حال، توسعه منابع جدید به‌تنهایی به معنای جایگزینی سریع عرضه استرالیا نیست.

تبدیل ظرفیت اسمی یک پروژه به عرضه پایدار و قابل اتکا، به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، افزایش تدریجی تولید و ایجاد مسیرهای صادراتی مطمئن نیاز دارد. از این رو، حتی توسعه پروژه‌های بزرگ جدید نیز لزوماً وابستگی چین به استرالیا را در کوتاه‌مدت کاهش نخواهد داد.

پروژه سیماندو بخشی از راهبرد بلندمدت پکن برای متنوع‌سازی منابع واردات و افزایش قدرت چانه‌زنی در بازار سنگ‌آهن محسوب می‌شود؛ راهبردی که تحقق آن به روند توسعه پروژه و افزایش ظرفیت عرضه در سال‌های آینده وابسته است.

سخن پایانی

رقابت چین با غول‌های معدنی استرالیا نشان می‌دهد که حتی بزرگ‌ترین خریدار جهان نیز برای تغییر قواعد قیمت‌گذاری با محدودیت‌های ساختاری روبه‌روست. پکن می‌تواند از طریق گروه منابع معدنی چین، هماهنگی خریداران و مذاکره بر سر شاخص‌های قیمت‌گذاری، شرایط تجاری را به نفع خود تغییر دهد؛ اما کاهش پایدار وابستگی به استرالیا، به توسعه منابع جایگزین و ایجاد مسیرهای مطمئن تأمین نیاز دارد. در کوتاه‌مدت، توافق با ریو تینتو و حل اختلاف با بی‌اچ‌پی می‌تواند نشانه‌ای از پیشرفت راهبرد چین باشد، هرچند تداوم اختلاف با فورتسکیو نشان می‌دهد موازنه قدرت هنوز به‌طور بنیادین تغییر نکرده است. در نهایت، آینده بازار سنگ‌آهن نه فقط در اتاق‌های مذاکره شرکت‌های معدنی، بلکه در روند تولید فولاد چین، وضعیت تقاضای جهانی و توان عرضه‌کنندگان برای حفظ مزیت رقابتی رقم خواهد خورد.

با وجود ظرفیت تولید اتوبوس دوکابین در ایران چرا اصرار برخی سیاست‌گذاران بر واردات از چین هست؟



در حالی که شرکت ستاره نیک آریا با نام تجاری (اسنا) خود را تنها تولیدکننده اتوبوس ۱۸ متری دوکابین در کشور معرفی می‌کند و بر اساس آمار اعلامی، تا امروز در سال ۱۴۰۵ تعداد ۶۶ دستگاه اتوبوس دوکابین تولید کرده است، مدیرعامل این شرکت می‌پرسد چرا با وجود این ظرفیت داخلی، برخی مدیران و سیاست‌گذاران ترجیح می‌دهند اتوبوس از چین وارد کنند.

مدیرعامل شرکت اتوبوس‌سازی ستاره نیک آریا با نام تجاری «اسنا» با اعلام آمار تولید این شرکت در سال ۱۴۰۵ گفت: تا امروز ۷۲ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری شهری تک‌کابین و ۶۶ دستگاه اتوبوس شهری ۱۸ متری دوکابین تولید کرده‌ایم. به گفته او، تولید اتوبوس بر اساس سفارش است و وقتی سفارش باشد، تولید زیاد می‌شود.

این مدیر صنعتی با انتقاد از کم‌توجهی به حمل‌ونقل عمومی گفت: اهمیت به حمل‌ونقل عمومی فقط در حرف هست و برخی هم ترجیح می‌دهند از خارج اتوبوس وارد کنند و پول به خارجی بدهند و برای کارخانه‌های خارجی کار درست کنند. او افزود از این ماه، تولید اتوبوس بین‌شهری نیز به محصولات این شرکت اضافه می‌شود.

به گفته مدیرعامل اسنا، این شرکت تنها تولیدکننده اتوبوس دوکابین در کشور است و در سال ۱۴۰۵ تعداد ۶۶ دستگاه اتوبوس دوکابین تولید کرده است. او توضیح داد: در اصل تولید یک دستگاه دوکابین برابر با دو دستگاه تک‌کابین است. همچنین اتوبوس‌های دوکابین این شرکت تاکنون به شهرهای اصفهان، تبریز، تهران، مشهد، قم، کرمان و کرج فروخته شده است.

مدیرعامل اسنا با اشاره به ظرفیت توسعه محصول گفت: اسنا تنها تولیدکننده اتوبوس‌های دوکابین ۱۸ متری در کشور است و اگر مدیران کلانشهرها حمایت و خرید کنند، امکان تولید اتوبوس‌های برقی سه‌کابین (متروباس) ۲۶ متری را هم داریم. او از شهرداری تهران خواست از چین اتوبوس دوکابین و سه‌کابین وارد نکند و به توان داخلی اعتماد کند.

این اظهارات در حالی مطرح می‌شود که بر اساس آمار دوره هفت‌ماهه، تولید اتوبوس‌های درون‌شهری از ۲۹۴ دستگاه در هفت‌ماهه ۱۴۰۴ به ۲۶۲ دستگاه رسیده و حدود ۱۱ درصد کاهش یافته است. در این بخش، ستاره نیک آریا (اسنا) با تولید ۱۲۱ دستگاه و سهم ۴۶.۱۸ درصدی از کل تولید در جایگاه نخست قرار دارد؛ تولید این شرکت نسبت به ۱۰۲ دستگاه سال گذشته حدود ۱۹ درصد افزایش یافته است.

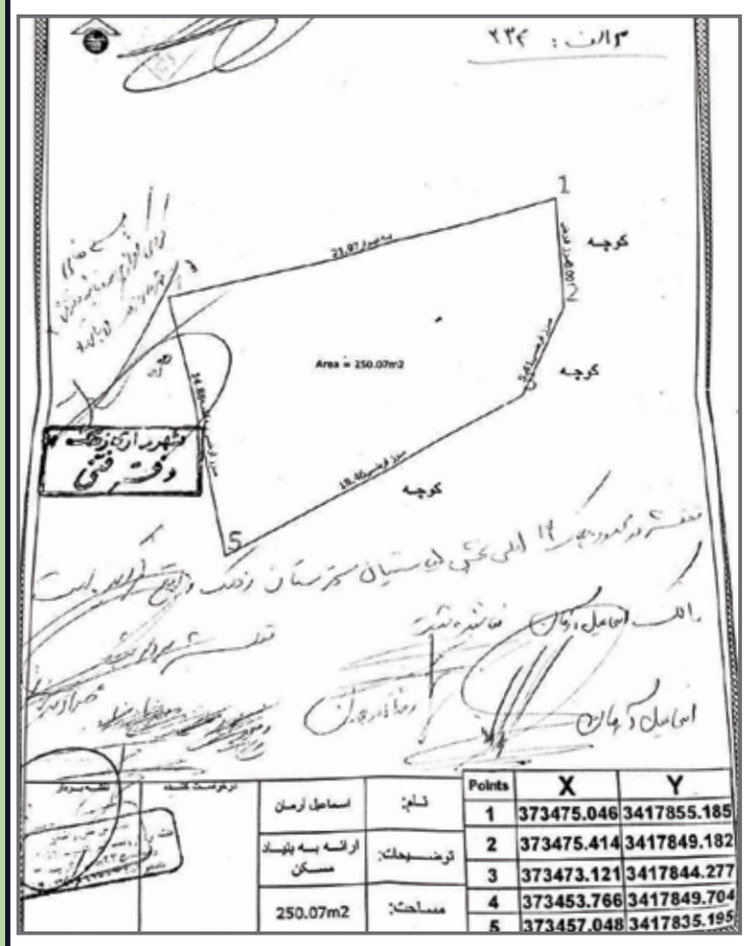
پس از اسنا، عقاب افشان با تولید ۹۱ دستگاه و سهم ۳۴.۷۳ درصدی رتبه دوم را دارد، هرچند تولید این شرکت نسبت به ۱۵۲ دستگاه سال گذشته حدود ۴۰ درصد کاهش نشان می‌دهد. ایران خودرو دیزل و سایپا (زامیاد) نیز هرکدام با تولید ۲۱ دستگاه، سهمی حدود ۸.۰۲ درصد از تولید اتوبوس‌های درون‌شهری داشته‌اند.

در بخش اتوبوس‌های بین‌شهری نیز مجموع تولید از ۱۵۷ دستگاه به ۱۷۲ دستگاه رسیده و حدود ۱۰ درصد رشد کرده است. عقاب افشان با ۸۶ دستگاه در رتبه نخست و سروش دیزل مبنا با ۸۴ دستگاه در رتبه دوم قرار دارند. با این حال، آمار هفت‌ماهه نشان می‌دهد افزایش تولید اتوبوس‌های بین‌شهری نتوانسته افت تیراژ درون‌شهری را جبران کند و مجموع تولید این دو گروه نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷ دستگاه کمتر شده است.

اکنون با توجه به آمار اعلامی و سهم بالای اسنا در تولید اتوبوس درون‌شهری، این پرسش مطرح است که اگر ظرفیت تولید اتوبوس شهری و دوکابین در کشور وجود دارد، چرا بخشی از سیاست‌گذاران و مدیران شهری به جای حمایت از سفارش‌گذاری داخلی، مسیر واردات اتوبوس از چین را ترجیح می‌دهند؟

آگهی ابلاغ صورت مجلس افراز قسمتی از پلاک ۱۹-اصلی ۴الف ۲۳۴

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک سیستان و بلوچستان



احتراما، پیرو آگهی دعوت به افراز ۱۰۹/۱۶۹۷-۱۴۰۵/۰۷/۱۳ مندرج در روزنامه عصر اقتصاد بشماره ۶۰۲۲مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۸ چون قسمتی از پلاک ۱۹-اصلی واقع در بخش ۵ سیستان شهرستان زهک به موجب صورتمجلس افراز شماره ۱۰۹/۱۸۸۲ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۹ مورد عمل افراز واقع گردیده حدود و مشخصات قطعات افرازی متعلق به اسماعیل آرمان میباشد بشرح ذیل اعلام میگردد بدی

* **قطعه افرازی:** ششدانگ یک قطعه زمین محصور به مساحت ۲۵۰ مترمربع پلاک ۱۱۸۳ فرعی از ۱۹- اصلی مجزی شده از اصلی مذکور واقع در بخش ۵ سیستان شهر زهک کوچه منشعبه از خیابان امام خمینی میباشد.

* **با حدود اربعه: شمالا:** بطول ۲۱/۹۷ متر دیوار باقیمانده پلاک ۱۹ - اصلی **شرقا:** در دو قسمت که قسمت دوم به صورت پخی است به ترتیب طول‌های ۶ و ۵/۴۱ متر مرز فرضی است به معبر **جنوبا:** که به صورت غیرمستقیم می‌باشد و کمی مایل به شرقی است به طول ۱۸/۴۶ متر مرز فرضی است به معبر **غربا:** بطول ۱۴/۸۸ متر مرز فرضی است به باقیمانده به پلاک ۱۹- اصلی.

حقوق ارتفاقی ندارد و در سهم و تصرف اسماعیل آرمان میباشد. بها طبق ارزیابی ۳۶ میلیون ریال میباشد.

حدود و مشخصات قسمت باقیمانده پس از کسر قطعات افرازی قبلی و فعلی بشرح پرونده ثبتی و در سهم سایر مالکین مشاعی قرار دارد. ...لذا مراتب با اختیارات حاصله طبق ماده ۵ و ۶ آئین‌نامه قانون افراز و فروش املاک مشاع مصوب ۱۳۵۷ و ۱۸ آئین‌نامه اسناد رسمی لازم‌الاجراء قانون ثبت آگهی می گردد و به اطلاع سایر مالکین مشاعی پلاک مرقوم و اشخاص ذی‌الحقوق و صاحبان و مالکان و کسانیکه حق و حقوقی در این ملک دارند می‌رسانند تا چنانچه طبق ماده ۲ قانون افراز و فروش املاک مشاع چنانچه اعتراضی نسبت به عملیات افرازی دارند می‌توانند از تاریخ انتشار این آگهی ابلاغ افراز ظرف مدت ده روز اعتراض خود را کتبا به مراجع صالحه قضایی (محل وقوع ملک) تسلیم و گواهی لازم اخذ و به این اداره ارائه نمایند والا حق او ساقط خواهد شد در غیر اینصورت پس از گذشت مدت قانونی و ارائه گواهی لازم از مراجع قضائی توسط متقاضی مبنی بر نرسیدن اعتراض سند مالکیت افرازی با حدود و مشخصات فوق بنام وی صادر خواهد گردید.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۸/۱۲

ثبت اسناد و املاک شهرستان زهک

نوبت اول
شماره ۲۳۱۷۰۵۸

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 و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۲۴۰۰۲۰۰۶۶۹۸ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک براز جان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای **اسمعیل چیر فرزند صفر بشماره شناسنامه ۱۱۰۳ صادره از دشتستان در دودانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۴۹.۰۵ مترمربع قسمتی از پلاک فرعی از ۳۵۴۴ اصلی واقع در اراضی روستای سرکره خریداری از مالک رسمی** 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.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۷

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک براز جان — حمیدرضا باقرپور

نوبت اول
شماره ۲۳۱۴۸۷۰

محسن سازی صنایع و مصرف هوشمندانه منابع — یادمان شهید امیر سرلشکر عزیز نصیرزاده

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر **رای شماره ۲۰۶۷-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۸** هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی **آقای صادق قیطاسی فرزند رضا به شماره شناسنامه ۹۸۵ و شماره ملی ۳۵۰۱۰۰۳۷۹۱ صادره از بوشهر در قسمتی از شش دانگ یک قطعه زمین محصور با بنای احداثی در آن به مساحت ۳۰۹/۴۱ متر مربع پلاک ۵۶۵ فرعی از ۱۰۵۰ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۱۰۵۰ اصلی واقع در بخش دو بوشهر** خریداری مالک رسمی 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 مرجع 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: ۱۴۰۵/۰۸/۱۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۷

علی فولادی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر