زنجیره خودروسازی جهان روی موج بحران

صنعت خودروسازی جهان در دهه‌های گذشته بیش از هر زمان دیگری به زنجیره‌های تأمین فرامرزی وابسته شده است. خودرویی که امروز در یک کارخانه اروپایی، آسیایی یا آمریکایی تولید می‌شود، ممکن است از قطعاتی استفاده کند که در چندین کشور مختلف ساخته شده‌اند و برای رسیدن به خط مونتاژ، مسیرهای طولانی دریایی را پشت سر گذاشته‌اند. در چنین ساختاری، ثبات تجارت دریایی دیگر صرفاً یک موضوع مرتبط با شرکت‌های کشتیرانی نیست، بلکه به یکی از پیش‌شرط‌های استمرار تولید در صنعت خودرو تبدیل شده است.

بخش قابل توجهی از تجارت جهانی کالا از طریق دریا انجام می‌شود و صنعت خودرو نیز به دلیل گستردگی زنجیره تأمین، حجم بالای جابه‌جایی مواد اولیه، قطعات و خودروهای کامل، از این مسیرها تأثیر می‌پذیرد. از انتقال فولاد، آلومینیوم و مواد شیمیایی گرفته تا جابه‌جایی باتری، نیمه‌هادی، موتور و خودروهای آماده فروش، شبکه حمل‌ونقل دریایی در مراحل مختلف تولید و توزیع حضور دارد. به همین دلیل، هرگونه محاصره دریایی، بسته شدن یک آبراه راهبردی یا افزایش ریسک تردد کشتی‌ها می‌تواند پیامدهایی فراتر از تجارت خارجی یک کشور ایجاد کند.

تحولات اخیر در مسیرهای دریایی، به‌ویژه اختلال در دریای سرخ و تنگه هرمز، بار دیگر آسیب‌پذیری این ساختار را آشکار کرده است. بحران دریایی در چنین شرایطی تنها به تأخیر در رسیدن محموله‌ها منجر نمی‌شود، بلکه می‌تواند هزینه تمام‌شده تولید را افزایش دهد، برنامه‌ریزی کارخانه‌ها را مختل کند، صادرات خودروسازان را به تأخیر بیندازد و حتی بر رقابت میان تولیدکنندگان بزرگ جهان اثر بگذارد. در واقع، صنعت خودروسازی با مسئله‌ای مواجه است که در آن یک بحران ژئوپلیتیک در نقطه‌ای محدود از نقشه جهان، می‌تواند به مسئله‌ای اقتصادی برای کارخانه‌هایی در قاره‌های دیگر تبدیل شود.



وابستگی صنعت خودرو به تجارت دریایی

مدل تولید خودرو در جهان طی سال‌های گذشته از ساختارهای نسبتاً متمرکز به شبکه‌ای گسترده و بین‌المللی تغییر کرده است. خودروسازان برای کاهش هزینه تولید، افزایش بهره‌وری و دسترسی به فناوری‌های تخصصی، بخشی از فعالیت‌های خود را به تأمین‌کنندگان خارجی واگذار کرده‌اند. نتیجه این روند، شکل‌گیری زنجیره‌ای از تولیدکنندگان قطعه، شرکت‌های لجستیکی و مراکز مونتاژ در کشورهای مختلف بوده است. برای مثال، ممکن است یک خودروساز اروپایی بدنه و بخش‌هایی از خودرو را در داخل قاره تولید کند، اما برای تأمین باتری، قطعات الکترونیکی یا مواد اولیه به تأمین‌کنندگان آسیایی وابسته باشد. در سوی دیگر، خودروسازان آسیایی نیز برای صادرات خودروهای کامل به بازارهای اروپا، خاورمیانه، آفریقا و آمریکای لاتین از ناوگان تخصصی حمل خودرو استفاده می‌کنند. بنابراین، تجارت دریایی هم در بخش تأمین نهاده‌های تولید و هم در بخش فروش محصول نهایی نقشی اساسی دارد. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بسیاری از کارخانه‌های خودروسازی بر مبنای تحویل منظم قطعات فعالیت می‌کنند. در مدل تولید به‌هنگام شرکت‌ها تلاش می‌کنند موجودی انبار را در سطح محدودی نگه دارند تا هزینه نگهداری کالا کاهش پیدا کند. این مدل در شرایط عادی به افزایش بهره‌وری و کاهش سرمایه در گردش کمک می‌کند، اما در زمان اختلال حمل‌ونقل، آسیب‌پذیری بیشتری دارد. به عبارت دیگر، کارخانه‌ای که برای چند روز تولید خود قطعه در انبار نگهداری می‌کند، در صورت تأخیر طولانی کشتی‌ها ممکن است با کمبود نهاده مواجه شود. در چنین وضعیتی، حتی اگر بیشتر قطعات مورد نیاز در دسترس باشند، نبود یک قطعه کوچک و تخصصی می‌تواند مونتاژ یک خودرو را متوقف کند. این همان نقطه‌ای است که اختلال دریایی از یک مسئله لجستیکی به یک مسئله تولیدی تبدیل می‌شود.

افزایش هزینه حمل فشار تازه بر حاشیه سود خودروسازان

یکی از نخستین پیامدهای اختلال دریایی، افزایش هزینه انتقال کالا است. زمانی که کشتی‌ها مجبور به تغییر مسیر می‌شوند، مصرف سوخت، مدت سفر، هزینه نیروی انسانی و هزینه‌های عملیاتی افزایش پیدا می‌کند. از سوی دیگر، افزایش ریسک‌های امنیتی در مناطق بحران‌زده می‌تواند هزینه بیمه کشتی‌ها و محموله‌ها را نیز بالا ببرد. در صنعت خودرو، این هزینه‌ها در دو بخش اهمیت دارند. بخش نخست به انتقال قطعات و مواد اولیه برای کارخانه‌ها مربوط می‌شود و بخش دوم به صادرات خودروهای کامل از مراکز تولید به بازارهای مصرف اختصاص دارد. در هر دو بخش، افزایش هزینه حمل می‌تواند حاشیه سود تولیدکنندگان و صادرکنندگان را کاهش دهد. این مسئله برای خودروسازانی که در بازارهای رقابتی فعالیت می‌کنند اهمیت بیشتری دارد. شرکت‌هایی که با حاشیه سود محدود و رقابت شدید قیمتی مواجه‌اند، همیشه امکان انتقال کامل هزینه‌های جدید به مشتری را ندارند. در نتیجه، بخشی از افزایش هزینه ممکن است از سود عملیاتی شرکت کسر شود و بخشی دیگر در قیمت نهایی خودرو منعکس شود. البته اثر افزایش کرایه حمل بر قیمت خودرو فوری و یکسان نیست. میزان موجودی قطعات، قراردادهای بلندمدت حمل، شرایط رقابت، نرخ ارز و قدرت قیمت‌گذاری شرکت‌ها در تعیین میزان انتقال هزینه به مصرف‌کننده نقش دارند. با این حال، اگر اختلال دریایی طولانی شود، افزایش هزینه لجستیک به تدریج می‌تواند به یکی از عوامل فشار بر قیمت خودرو در بازارهای جهانی تبدیل شود.

خودروسازان آسیایی در برابر اختلال صادراتی

کشورهای آسیایی، به‌ویژه چین، ژاپن و کره جنوبی، از بازیگران اصلی صنعت خودروسازی جهان هستند و بخش قابل توجهی از صادرات خودرو و قطعات در این منطقه متمرکز شده است. برای این کشورها، دسترسی پایدار به مسیرهای دریایی نه‌تنها یک ضرورت لجستیکی، بلکه بخشی از مزیت رقابتی صنعت خودرو محسوب می‌شود. چین در سال‌های اخیر با توسعه ظرفیت تولید خودروهای برقی و افزایش صادرات، نقش پررنگ‌تری در بازارهای بین‌المللی پیدا کرده است. گسترش صادرات به اروپا، خاورمیانه، آفریقا و آمریکای لاتین، وابستگی شرکت‌های چینی به ناوگان حمل خودرو و شبکه بنادر را افزایش داده است. بنابراین، هرگونه محدودیت در مسیرهای دریایی می‌تواند زمان رسیدن خودروها به بازار مقصد را افزایش دهد و هزینه صادرات را بالا ببرد. در بحران تنگه هرمز، این آسیب‌پذیری به شکل ملموس‌تری نمایان شد. بخشی از کشتی‌های حامل خودرو در منطقه با محدودیت تردد مواجه شدند و شرکت‌های لجستیکی برای یافتن مسیرهای جایگزین و بنادر واسط تلاش کردند. چنین شرایطی برای خودروسازانی که به سرعت در حال گسترش بازارهای صادراتی خود هستند، می‌تواند به معنای افزایش هزینه ورود به بازارهای جدید و کاهش قابلیت اتکا به زمان تحویل باشد. ژاپن و کره جنوبی نیز از این تحولات مصون نیستند. هر دو کشور وابستگی بالایی به تجارت دریایی دارند و خودروسازان آن‌ها برای صادرات محصولات و تأمین برخی نهاده‌های تولید به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی متکی هستند. در نتیجه، بحران دریایی می‌تواند هم هزینه صادرات خودروهای کامل و هم هزینه تأمین قطعات مورد نیاز کارخانه‌ها را افزایش دهد.

از دریای سرخ تا تنگه هرمز؛ گلوگاه‌های کوچک با پیامدهای بزرگ

تجربه اختلال در دریای سرخ از اواخر سال ۲۰۲۳ نشان داد که ناامنی در یک مسیر دریایی می‌تواند شبکه حمل‌ونقل جهانی را به سرعت تغییر دهد. بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی برای کاهش ریسک، عبور از کانال سوئز و دریای سرخ را محدود کردند و مسیر دماغه امید نیک در جنوب آفریقا را در پیش گرفتند. این تغییر مسیر، مسافت سفر را افزایش داد و موجب شد کشتی‌ها زمان بیشتری را در دریا سپری کنند.

گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد، آنکتاد، در سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که تغییر مسیر کشتی‌ها در سال ۲۰۲۴ موجب افزایش ۵.۹ درصدی مسافت حمل‌ونقل دریایی بر مبنای تن‌مایل شده است. همچنین تردد از کانال سوئز در مقایسه با سطح سال ۲۰۲۳، تا مه ۲۰۲۵ همچنان حدود ۷۰ درصد پایین‌تر بود. این آمار نشان می‌دهد که حتی بدون توقف کامل تجارت، تغییر مسیرهای اصلی می‌تواند ظرفیت مؤثر ناوگان و زمان‌بندی حمل‌ونقل را تحت فشار قرار دهد. در کنار دریای سرخ، تنگه هرمز نیز به دلیل موقعیت راهبردی خود اهمیت ویژه‌ای دارد. این آبراه علاوه بر نقش مهم در تجارت انرژی، در دسترسی به بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس و انتقال کالاهای صنعتی نیز مؤثر است. تشدید تنش‌ها و محدودیت تردد در این منطقه در سال ۲۰۲۶، به‌ویژه برای شرکت‌هایی که به بازارهای خاورمیانه وابسته‌اند، چالش‌های تازه‌ای ایجاد کرده است. تفاوت مهم این دو بحران در آن است که اختلال دریای سرخ بیشتر مسیر ارتباطی آسیا و اروپا را تحت تأثیر قرار داد، اما بحران تنگه هرمز مستقیماً دسترسی دریایی به بخش مهمی از بازارهای خلیج فارس را با محدودیت مواجه کرد. در نتیجه، اثرات آن علاوه بر هزینه‌های حمل‌ونقل، به شبکه توزیع خودروهای آماده فروش و تجارت منطقه‌ای نیز منتقل شد.

توقف خطوط تولید؛ هزینه‌ای فراتر از تأخیر کشتی‌ها

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های صنعت خودروسازی، حساسیت بالای خطوط تولید به زمان‌بندی تأمین قطعات است. در بسیاری از کارخانه‌ها، قطعات در زمان مشخصی به خط مونتاژ می‌رسند و فضای انبار برای ذخیره‌سازی طولانی‌مدت آن‌ها در نظر گرفته نشده است. این ساختار در شرایط عادی موجب کاهش هزینه می‌شود، اما هنگام بروز اختلال در حمل‌ونقل می‌تواند هزینه‌های سنگینی ایجاد کند. بحران دریای سرخ در سال ۲۰۲۴ نمونه روشنی از این وضعیت بود. اختلال در عبور کشتی‌ها و طولانی شدن مسیر انتقال قطعات از آسیا به اروپا، موجب شد برخی خودروسازان فعالیت کارخانه‌های خود را موقتاً متوقف کنند. تسلا برای مدتی تولید در کارخانه آلمان خود را به دلیل اختلال در تأمین قطعات متوقف کرد. ولوو نیز در کارخانه گنت بلژیک با توقف سه‌روزه تولید مواجه شد و سوزوکی فعالیت کارخانه خود در مجارستان را برای مدتی تعلیق کرد. این اتفاقات نشان داد که وابستگی به قطعات خارجی حتی در اقتصادهای صنعتی پیشرفته نیز می‌تواند به یک نقطه آسیب‌پذیر تبدیل شود. نکته قابل توجه آن است که توقف یک خط تولید لزوماً به معنای نبود تمام قطعات نیست؛ گاهی کمبود یک قطعه الکترونیکی، مجموعه سیم‌کشی یا یکی از اجزای تخصصی برای متوقف کردن کل فرآیند مونتاژ کافی است. از این منظر، هزینه واقعی بحران دریایی فقط به کرایه حمل محدود نمی‌شود. کاهش بهره‌برداری از ظرفیت کارخانه، پرداخت هزینه نیروی انسانی در دوره توقف، تأخیر در تحویل سفارش‌ها و از دست رفتن فرصت فروش نیز باید در محاسبه خسارت شرکت‌ها لحاظ شود.

اروپا؛ آسیب‌پذیری کارخانه‌های متکی به قطعات آسیایی

صنعت خودروسازی اروپا در سال‌های گذشته به سمت شبکه‌ای از تأمین‌کنندگان بین‌المللی حرکت کرده است. بخشی از قطعات الکترونیکی، مواد اولیه و تجهیزات مورد استفاده در خودروهای مدرن از کشورهای آسیایی تأمین می‌شود. این وابستگی در حوزه خودروهای برقی و سامانه‌های الکترونیکی اهمیت بیشتری دارد. اختلال در مسیرهای دریایی آسیا به اروپا می‌تواند زمان تحویل این قطعات را افزایش دهد و برنامه تولید کارخانه‌ها را با مشکل مواجه کند. علاوه بر این، شرکت‌های اروپایی برای صادرات خودرو به برخی بازارهای خاورمیانه و آسیا نیز به مسیرهای دریایی وابسته‌اند. بنابراین، بحران در این مسیرها از دو جهت بر آن‌ها فشار وارد می‌کند؛ نخست از طریق دشوارتر شدن تأمین قطعات و دوم از طریق محدود شدن دسترسی به بازارهای صادراتی. برای خودروسازان اروپایی، مسئله تنها افزایش هزینه نیست، بلکه کاهش قابلیت پیش‌بینی در برنامه تولید و فروش نیز اهمیت دارد. در صنعتی که رقابت بر سر زمان عرضه مدل‌های جدید و تحویل به‌موقع خودروها شدید است، هرگونه اختلال در زنجیره تأمین می‌تواند موقعیت رقابتی شرکت‌ها را تحت تأثیر قرار دهد.

خودروهای برقی؛ وابستگی بیشتر به مواد اولیه و قطعات تخصصی

تحول به سمت خودروهای برقی، ساختار زنجیره تأمین صنعت خودرو را پیچیده‌تر کرده است. در خودروهای برقی، باتری و مواد مورد استفاده در ساخت آن سهم قابل توجهی از هزینه و ارزش محصول را تشکیل می‌دهند. لیتیوم، نیکل، گرافیت، کبالت و سایر مواد معدنی و فرآوری‌شده، در شبکه‌ای بین‌المللی استخراج، پالایش و به کارخانه‌های تولید باتری منتقل می‌شوند. بخش مهمی از این زنجیره در آسیا متمرکز است و همین موضوع وابستگی تولیدکنندگان خودروهای برقی به تجارت بین‌المللی را افزایش می‌دهد. اختلال در حمل‌ونقل دریایی می‌تواند انتقال مواد اولیه، سلول‌های باتری و تجهیزات الکترونیکی را دشوارتر کند. در نتیجه، بحران دریایی ممکن است بر هزینه تولید خودروهای برقی نیز اثر بگذارد. از سوی دیگر، رقابت جهانی در بازار خودروهای برقی تا حد زیادی بر پایه کاهش قیمت تمام‌شده شکل گرفته است. افزایش هزینه حمل و بیمه، در شرایطی که شرکت‌ها برای حفظ سهم بازار ناچار به ارائه قیمت‌های رقابتی هستند، می‌تواند فشار مضاعفی ایجاد کند. با این حال، میزان آسیب‌پذیری همه تولیدکنندگان یکسان نیست. شرکت‌هایی که زنجیره تأمین باتری و مواد اولیه خود را در چند منطقه جغرافیایی توسعه داده‌اند، احتمالاً انعطاف بیشتری در برابر اختلالات خواهند داشت. در مقابل، تمرکز بیش از اندازه تأمین در یک کشور یا مسیر دریایی می‌تواند ریسک فعالیت را افزایش دهد.

صادرات خودروهای کامل؛ بنادر در نقش حلقه تعیین‌کننده

بخش دیگری از صنعت خودروسازی که مستقیماً از محاصره دریایی تأثیر می‌پذیرد، تجارت خودروهای کامل است. برخلاف حمل قطعات در کانتینر، جابه‌جایی خودروهای آماده فروش معمولاً به کشتی‌های تخصصی حمل خودرو یا همان شناورهای نیاز دارد. این کشتی‌ها ظرفیت انتقال تعداد زیادی خودرو را دارند و در شبکه صادرات خودروسازان بزرگ نقش مهمی ایفا می‌کنند. هرگونه محدودیت در دسترسی به بنادر، توقف کشتی‌ها یا تغییر مسیر آن‌ها می‌تواند جریان صادرات را مختل کند. در چنین شرایطی، خودروهای تولیدشده ممکن است برای مدت بیشتری در محوطه کارخانه، بندر یا انبارهای واسط باقی بمانند. این تأخیر علاوه بر افزایش هزینه نگهداری، می‌تواند زمان تحویل به نمایندگی‌ها و مشتریان را نیز به عقب بیندازد. گزارش منتشرشده در مارس ۲۰۲۶ در نشریه تخصصی لویدز لیست از گرفتار شدن ۱۵ کشتی بزرگ حمل خودرو در منطقه خلیج فارس خبر داده بود. پیش از بحران، تا ۲۵ کشتی حمل خودرو و کامیون به‌صورت هفتگی در مسیرهای طولانی به بنادر این منطقه خدمات ارائه می‌کردند. این وضعیت نشان می‌دهد که اختلال در یک منطقه جغرافیایی می‌تواند نه‌فقط بازار همان منطقه، بلکه برنامه عملیاتی شرکت‌های حمل خودرو و خودروسازان صادرکننده را نیز تحت تأثیر قرار دهد.

سخن پایانی

تحولات اخیر نشان می‌دهد که صنعت خودروسازی جهان وارد مرحله‌ای شده است که در آن عوامل ژئوپلیتیک می‌توانند به اندازه فناوری، قیمت مواد اولیه و تقاضای مصرف‌کننده بر عملکرد شرکت‌ها اثر بگذارند. محاصره دریایی و اختلال در مسیرهای راهبردی، صرفاً جریان تجارت را کند نمی‌کند، بلکه می‌تواند ساختار هزینه، الگوی تولید و حتی جغرافیای رقابت در این صنعت را تغییر دهد.

تجربه بحران دریای سرخ و اختلال در تنگه هرمز نشان داده است که وابستگی گسترده به مسیرهای محدود حمل‌ونقل، حتی برای بزرگ‌ترین خودروسازان جهان نیز ریسک قابل توجهی ایجاد می‌کند. توقف خطوط تولید در اروپا، گرفتار شدن کشتی‌های حمل خودرو در خلیج فارس و افزایش هزینه انتقال محموله‌ها، نمونه‌هایی از پیامدهایی هستند که نشان می‌دهند بحران دریایی می‌تواند از سطح تجارت خارجی به قلب فرآیند تولید و فروش خودرو نفوذ کند. در این میان، راهکار پایدار برای صنعت خودرو صرفاً تغییر مسیر کشتی‌ها یا افزایش موجودی انبارها نیست. آنچه اهمیت بیشتری دارد، بازطراحی زنجیره تأمین، تنوع‌بخشی به منابع تهیه قطعات، توسعه ظرفیت‌های منطقه‌ای و افزایش انعطاف‌پذیری شبکه حمل‌ونقل است. البته این تغییرات هزینه‌بر هستند و نمی‌توان انتظار داشت شرکت‌ها در کوتاه‌مدت تمام وابستگی‌های خود را برطرف کنند.

در نهایت، به نظر می‌رسد معیار رقابت در صنعت خودروسازی جهان در حال تغییر است. اگر در گذشته کاهش هزینه تولید و افزایش تیراژ مهم‌ترین عوامل موفقیت بودند، اکنون توانایی ادامه فعالیت در شرایط بحران نیز به یکی از مزیت‌های تعیین‌کننده تبدیل شده است. خودروسازانی که بتوانند میان هزینه، سرعت، امنیت و تنوع زنجیره تأمین تعادل برقرار کنند، در برابر شوک‌های آینده موقعیت بهتری خواهند داشت. به این ترتیب، محاصره دریایی تنها یک بحران موقت در تجارت جهانی نیست، بلکه هشداری درباره ضرورت بازنگری در مدل تولید و تجارت صنعتی در جهان به شمار می‌رود.

۴ الف ۳۷۲

آگهی تحدید حدود اختصاصی

جون تحدید حدود ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی پلاک ۳۹۱۰ فرعی از ۹ - اصلی واقع در بخش ۳سیستان اراضی بالاخانه مورد تقاضای مجتبی پایدارنیا ناکنون بعمل نیامده است لذا برحسب تقاضای کتبی نامبرده تحدید حدود در روز ۱۴۰۵/۰۹/۳۰ در محل شروع و به عمل خواهد آمد بدینوسیله به اطلاع مجاورین و مستدعی ثبت پلاک فوق می‌رساند تا در روز تعیین شده در محل حضور بهم رسانند در صورتیکه مستدعی ثبت پلاک فوق و یا نماینده قانونی وی حضور نداشته باشد تحدید حدود بر طبق اظهار مجاورین برابر ماده ۱۵ قانون ثبت بعمل خواهد آمد و اعتراض مجاورین نیز برابر ماده ۲۰ قانون ثبت از تاریخ تنظیم صورت مجلس تحدیدی ظرف مدت سی روز پذیرفته خواهد شد ضمنا برابر تبصره ماده واحده قانونی تعیین تکلیف پرونده‌های معترضی ثبتی مصوب سال ۱۳۷۳- اعتراض به تقاضای ثبت و تحدید حدود موضوع ماده ۱۶ و ۲۰ قانون ثبت می‌باید توسط معترض ظرف مدت یکماه از تاریخ تنظیم اعتراض بموقع بمرجع ثبتی با تقدیم دادخواست بمرجع ذیصلاح قضائی صورت پذیرد گواهی لازم از دادگاه زایل اخذ و به اداره ثبت محل تسلیم و رسید دریافت دارد والا حق او ساقط خواهد شد. درصورتیکه روز تحدید حدود مصادف با تعطیلی گردد عملیات تحدید حدود در همان ساعت مندرج در آگهی و در اولین روز کاری بعد تعطیلی با رعایت مواد قانونی ماده ۱۴ قانون ثبت اسناد و با رعایت مفاد ماده ۱۶۷ آیین‌نامه مذکور صورت پذیرد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

رئیس ثبت اسناد و املاک

۴ الف ۳۸۱

آگهی تحدید حدود اختصاصی

جون تحدید حدود ششدانگ اعیان یک باب منزل پلاک۲۲ فرعی از ۹۹۸ - اصلی واقع در بخش ۱سیستان خیابان نیمروز - نیمروز ۱۷- مورد تقاضای محمد احمد ناکنون بعمل نیامده است لذا برحسب تقاضای کتبی نامبرده تحدید حدود در روز ۱۴۰۵/۰۹/۳۰ در محل شروع و به عمل خواهد آمد بدینوسیله به اطلاع مجاورین و مستدعی ثبت پلاک فوق می‌رساند تا در روز تعیین شده در محل حضور بهم رسانند در صورتیکه مستدعی ثبت پلاک فوق و یا نماینده قانونی وی حضور نداشته باشد تحدید حدود بر طبق اظهار مجاورین برابر ماده ۱۵ قانون ثبت بعمل خواهد آمد و اعتراض مجاورین نیز برابر ماده ۲۰ قانون ثبت از تاریخ تنظیم صورت مجلس تحدیدی ظرف مدت سی روز پذیرفته خواهد شد ضمنا برابر تبصره ماده واحده قانونی تعیین تکلیف پرونده‌های معترضی ثبتی مصوب سال ۱۳۷۳- اعتراض به تقاضای ثبت و تحدید حدود موضوع ماده ۱۶ و ۲۰ قانون ثبت می‌باید توسط معترض ظرف مدت یکماه از تاریخ تنظیم اعتراض بموقع بمرجع ثبتی با تقدیم دادخواست بمرجع ذیصلاح قضائی صورت پذیرد گواهی لازم از دادگاه زایل اخذ و به اداره ثبت محل تسلیم و رسید دریافت دارد و الا حق او ساقط خواهد شد. درصورتیکه روز تحدید حدود مصادف با تعطیلی گردد عملیات تحدید حدود در همان ساعت مندرج در آگهی و در اولین روز کاری بعد تعطیلی با رعایت مواد قانونی ماده ۱۴ قانون ثبت اسناد و با رعایت مفاد ماده ۱۶۷ آیین نامه مذکور صورت پذیرد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

رئیس ثبت اسناد و املاک

نوبت دوم
شناسه ۲۳۲۸۹۸۷

آگهی مزایده عمومی مرحله اول
نوبت اول /نوبت دوم

شهرداری میانه درنظر دارد نسبت به **فروش تجهیزات و ماشین‌آلات مستهلک** ذیل ازطریق مزایده حضوری (حراج) اقدام نماید. لذا ازکلیه علاقه‌مندان جهت خرید خودرو فوق‌الذکر دعوت می گردد راس ساعت ۱۰صبح مورخه ۱۴۰۵/۹/۱۸ به محل مزایده (حراج) معاونت خدمات شهری واقع درجاده میانه به هشترود برگزار خواهد شد مراجعه نمایند. ضمناً پرداخت هرنوع مالیات و عوارض و هزینه چاپ آگهی بعهده برنده مزایده (خریدار) خواهد بود.
(بازدید از مورد فروش قبل از تاریخ برگزاری آزاد می‌باشد)

مرتضائی –شهردار میانه

۱- کامیون ولووتانکر عراقی فاقداسناد ومدارک قابلیت بازسازی ندارد	مبلغ پایه ۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۲- کامیون کمپرسی بنز مدل ۱۳۷۵نیاز به بازسازی وتعمیرموتور دارد	مبلغ پایه ۱۸/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۳-کامیون بنز ۸۰۸مدل ۱۳۸۰نیاز به بازسازی اساسی وتعمیرموتور دارد در برگ سبز زباله‌کش قید شده مبلغ پایه ۱۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال	
٤-مینی لودرگازوئیلی مدل ۱۳۸۷نیاز به تعمیر اساسی دارد	مبلغ پایه ۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۵-اتاق بارزباله پرس ده مترمکعب اسقاطی	مبلغ پایه ۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۶-کمپروسورباد نیاز به تعمیر اساسی دارد	مبلغ پایه ۲۸۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۷-موتورجوش اسقاطی	مبلغ پایه ۱۲۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۸-نمک‌پاش پشت کامیونی اسقاطی دو دستگاه	قیمت پایه ۲دستگاه ۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
۹-اتاق بار کمپرسی ۸تن فاقدجک و اهرم‌های بالابر	مبلغ پایه ٤۲۰/۰۰۰/۰۰۰ریال