وقتی سیاست‌های انقباضی بنزین، بار اصلی را به دوش معیشت خانوار می‌گذارد

ادعای پایان واردات، آغازگر بحران توزیع!



تشدید تنش‌های نظامی در مناطق جنوبی، نگرانی درباره امنیت مسیرهای تامین و جابه‌جایی سوخت را افزایش داده و ضرورت تقویت ذخایر و پایداری شبکه توزیع بنزین را برجسته کرده است. در چنین شرایطی، توقف واردات بنزین، اگر بدون جبران کسری عرضه از محل تولید داخلی باشد، می‌تواند فشار بر جایگاه‌ها و ناوگان حمل‌ونقل را تشدید کند؛ فشاری که پیامدهای آن از طولانی‌شدن صف‌های سوخت‌گیری تا افزایش هزینه رفت‌وآمد و جابه‌جایی کالا امتداد می‌یابد. هم‌زمان، محدودیت دسترسی به کارت‌های آزاد جایگاه‌ها و افزایش هزینه تأمین سوخت، نگرانی خانوارها و فعالان حمل‌ونقل را بیشتر کرده است. هرچند تعیین سهم تنش‌های منطقه‌ای در وضعیت کنونی، نیازمند انتشار آمار تولید، واردات و توزیع است، تداوم نااطمینانی می‌تواند هزینه فعالیت‌های اقتصادی را بالا ببرد. مسئله اصلی، حفظ دسترسی پایدار به بنزین و جلوگیری از انتقال اختلال‌های احتمالی عرضه به کرایه‌ها، نرخ کالاها و معیشت مردمی است که توان تحمل موج تازه‌ای از افزایش هزینه‌های زندگی را ندارند.

حذف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها در ۱۱ استان

دولت با اجرای طرح حذف کارت‌های اضطراری سوخت جایگاه‌ها در ۱۱ استان کشور، عملا دسترسی مردم به بنزین را محدود کرده است. این طرح ابتدا از کرمان، سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی آغاز شد و از ابتدای آبان در هرمزگان، یزد، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، خراسان شمالی، خراسان رضوی، اردبیل و کردستان نیز اجرا می‌شود.

به گزارش تجارت نیوز، در مقابل، اعلام شده است که علاوه بر سهمیه ۶۰ لیتر بنزین با نرخ ۱۵۰۰ تومان و ۵۰ لیتر بنزین با نرخ ۳۰ هزار تومان، ۵۰ لیتر بنزین با نرخ هر لیتر ۱۰ هزار تومان به سهمیه کارت سوخت شخصی خودروها اضافه می‌شود.

این تغییر، برخلاف آنچه در تبلیغات رسمی دولت مطرح می‌شود، صرفا یک جابه‌جایی ساده در نحوه تخصیص سهمیه نیست. کارت آزاد جایگاه، امکان دسترسی به بنزین را برای کسانی فراهم می‌کرد که سهمیه کارت شخصی‌شان تمام شده بود یا به هر دلیل کارت سوخت شخصی در اختیار نداشتند. حذف یا محدود کردن این امکان، به معنای محدودتر کردن دسترسی واقعی مردم به سوخت است.

گزارش‌ها و ویدئوهای منتشرشده در شبکه‌های اجتماعی نیز از اعتراض شهروندان و ازدحام در برخی جایگاه‌ها حکایت دارد که اجرای این سیاست با اختلال در روند عادی سوخت‌گیری همراه بوده است. مردم در صف‌های طولانی منتظر می‌مانند و در شبکه‌های اجتماعی از دشواری دسترسی به بنزین گلایه می‌کنند.

در چنین شرایطی، اضافه شدن ۵۰ لیتر بنزین با نرخ ۱۰ هزار تومان به کارت شخصی، لزوما نمی‌تواند جایگزین مناسبی برای دسترسی آزاد و آسان به سوخت باشد. دولت ممکن است روی کاغذ سهمیه بیشتری به مردم اختصاص داده باشد، اما در عمل، شیوه دسترسی به بنزین را دشوارتر کرده است.

از سوی دیگر، اظهارات متفاوت مسئولان درباره گسترش این طرح به سایر استان‌ها، خود منجر به افزایش ابهام در مورد این طرح شده است.

محمدجعفر قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس جمهوری، روز پنج‌شنبه ۲۱ آبان در نشست مدیران استان هرمزگان گفت: تاکنون کارت جایگاه‌ها در ۱۱ استان جمع‌آوری شده است و احتمال دارد در روزها و هفته‌های آینده استان‌های دیگر نیز مشمول این طرح شوند.»

رنگین کمان طرح‌های بنزینی

دولت مدعی است با مدیریت مصرف و صرفه‌جویی، کشور را از واردات بنزین بی‌نیاز کرده است، اما آنچه در جایگاه‌های سوخت برخی استان‌ها مشاهده می‌شود، تصویری متفاوت از این ادعا به نمایش می‌گذارد. محدود کردن دسترسی مردم به کارت‌های آزاد جایگاه‌ها، انتقال سهمیه بنزین با نرخ سوم به کارت‌های شخصی و اجرای سازوکارهای جدید و پیچیده برای سوخت‌گیری، با اعتراض شهروندان همراه شده و وضعیت نامطلوبی را در کشور رقم زده است.

مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهوری، در هشتمین جلسه شورای اطلاع‌رسانی دولت اعلام کرد که با مدیریت مصرف انرژی و همراهی مردم، صرفه‌جویی قابل‌توجهی انجام شده و کشور از واردات بنزین بی‌نیاز شده است. درحالی که به گفته او باید ۱۲ میلیارد دلار برای واردات بنزین مورد نیاز هزینه می‌شد. اما آنچه به چشم می‌آید، نه بهبود وضعیت تامین سوخت و تسهیل دسترسی شهروندان، بلکه افزایش محدودیت‌ها و پیچیده‌تر شدن روند سوخت‌گیری است. گویی هزینه بی‌نیازی از واردات بنزین، به‌جای آنکه در سطح سیاست‌گذاری و مدیریت تامین سوخت حل شود، به مردم منتقل شده است. باید پرسید بی‌نیازی از واردات با دشوارتر کردن دسترسی مردم به بنزین محقق شده است؟

تهران؛ آزمایشگاه تازه محدودیت‌های سوخت‌گیری

در تهران، به جای حذف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها، طرح «شناسه‌دار کردن کارت‌های آزاد جایگاه‌ها» در تعدادی از جایگاه‌ها به صورت آزمایشی به اجرا درآمده است.

در این سازوکار، راننده برای استفاده از کارت آزاد جایگاه باید ابتدا کارت بانکی خود را در دستگاه کارت‌خوان متصل به سامانه مانا وارد کند. سامانه، اطلاعات کارت بانکی و مالک خودرو را بررسی و احراز هویت می‌کند. سپس با کسر مبلغ هزار تومان، یک توکن یا رمز یک‌بارمصرف در اختیار فرد قرار می‌گیرد که حدود ۱۰ دقیقه اعتبار دارد.

راننده پس از دریافت این رمز می‌تواند از طریق کارت آزاد جایگاه، حداکثر ۲۵ لیتر بنزین سوخت‌گیری کند. در صورت عدم استفاده از توکن در زمان مقرر، اعتبار آن از بین می‌رود و برای سوخت‌گیری مجدد باید فرآیند دریافت رمز تکرار شود.

این طرح با هدف جلوگیری از استفاده غیرمتعارف از کارت‌های آزاد و مقابله با عرضه خارج از شبکه سوخت معرفی شده است. اما سوال این است که آیا اضافه کردن یک مرحله جدید احراز هویت، دستگاه کارت‌خوان، رمز یک‌بارمصرف و محدودیت زمانی به فرآیند سوخت‌گیری، واقعا به تسهیل دسترسی مردم به بنزین منجر می‌شود؟

برای راننده‌ای که در صف جایگاه ایستاده، برای کارگری که با موتورسیکلت امرار معاش می‌کند یا برای خانواده‌ای که در شرایط دشوار اقتصادی ناچار به استفاده از خودرو است، این سازوکار چیزی جز پیچیده‌تر شدن دسترسی به یک نیاز روزمره نیست.

البته، آن‌قدر سیاست‌های اتخاذشده ناکارآمد هستند و محدودیت به دسترسی را دشوار می‌کنند که باید گفت اگر قرار باشد به جای حذف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها، تنها شناسنامه‌دار کردن و احراز هویت مصرف‌کنندگان در دستور کار قرار گیرد، احتمالا این روش ارجح‌تر است؛ به‌ویژه اگر بتواند به افزایش شفافیت، کنترل و کارایی مصرف سوخت منجر شود، بدون آنکه دسترسی مردم به بنزین را محدود یا آنها را از سوخت مورد نیازشان محروم کند. با این حال همچنان این تناقض مطرح است که چرا در ۱۱ استان کشور سیاست جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها اجرا می‌شود، اما در کلان‌شهری مانند تهران، طرح متفاوتی برای شناسنامه‌دار کردن کارت‌ها در حال اجراست؟ این تفاوت در رویکرد، شائبه تبعیض در نحوه دسترسی شهروندان به سوخت را ایجاد می‌کند. همچنین مشخص نیست که آیا قرار است این طرح در آینده به سایر استان‌ها نیز تعمیم یابد یا محدودیت‌های اعمال‌شده در ۱۱ استان ادامه پیدا کند و این تفاوت سیاست‌گذاری میان استان‌ها به رویه‌ای دائمی تبدیل شود.

یکی از مسائلی که در اظهارنظر مسئولان به چشم نمی‌آید و مشخص است که در تحلیل‌ها نادیده گرفته شده، آن است که نیاز مردم به بنزین با حذف کارت آزاد جایگاه‌ها یا تعیین سقف ۱۶۰ لیتری از بین نمی‌رود.

خانواده‌ای که برای رفت‌وآمد روزانه به خودرو نیاز دارد، راننده‌ای که با ماشین امرار معاش می‌کند یا مسافری که ناچار به طی کردن مسیرهای طولانی است، نمی‌تواند صرفاً با یک دستور دولتی مصرف خود را متوقف کند. وقتی جایگاه اجازه سوخت‌گیری بیشتر نمی‌دهد، مردم ناچارند راه دیگری برای تامین نیاز خود پیدا کنند.

در همان روزهایی که مسئله حذف کارت سوخت جایگاه مطرح بود، نرخ بنزین سوپر به ۱۱۰ هزار تومان رسید. اکنون با اقدام دولت مبنی بر حذف کارت سوخت جایگاه‌ها، به نظر می‌رسد که مردم برای سوخت‌گیری بیش از ۱۶۰ لیتر در ماه باید یا از بنزین سوپر استفاده کنند یا در بازار غیررسمی سوخت خریداری کنند. شهروندی که پیش‌تر با بنزین سهمیه‌ای یا آزاد جایگاه نیاز خود را تامین می‌کرد، اکنون ممکن است مجبور شود برای همان نیاز، چندین برابر هزینه بپردازد.

آیا دولت قصد دارد که مردم را به سمت خرید سوخت گران‌تر سوق دهد؟

در شرایطی که بسیاری از مردم برای تامین هزینه‌های عادی زندگی با دشواری مواجه‌اند، چنین سیاستی می‌تواند رفت‌وآمدهای ضروری، سفرهای خانوادگی و حتی فعالیت‌های اقتصادی وابسته به خودرو را تحت تاثیر قرار دهد. برای بسیاری از خانوارها، مسئله دیگر انتخاب میان بنزین ارزان و گران نیست. مسئله این است که چگونه باید هزینه رفت‌وآمد ضروری خود را تامین کنند.

این سیاست همچنین می‌تواند به افزایش هزینه حمل‌ونقل، افزایش نرخ خدمات و انتقال فشار اقتصادی به بخش‌های دیگر جامعه منجر شود. راننده‌ای که برای ادامه فعالیت خود ناچار به تهیه بنزین گران‌تر است، این هزینه را از جیب خود پرداخت نمی‌کند.

بنابراین، اگر هدف دولت کاهش مصرف سوخت از طریق اتخاذ طرح‌هایی مانند حذف کارت آزاد جایگاه‌هاست، باید گفت محدود کردن بنزین ارزان‌تر، الزاما به معنای کاهش هزینه مصرف سوخت برای اقتصاد نیست، بلکه صرفا هزینه را از دولت به مردم منتقل می‌کند.

وقتی دسترسی به بنزین محدود می‌شود، طبیعی است که مصرف نیز کاهش پیدا کند. این کاهش می‌تواند ناشی از صرفه‌جویی واقعی باشد، اما ممکن است بخشی از آن نتیجه اجبار مردم به کمتر رانندگی کردن، حذف سفرها یا دشوار شدن دسترسی به سوخت باشد. در چنین شرایطی، باید پرسید آیا دولت با محدود کردن دسترسی مصرف‌کنندگان، فشار تقاضا را کاهش داده است؟

مردم هزینه سیاست‌های دولت را می‌پردازند

در شرایطی که اقتصاد خانوارها زیر فشار تورم و کاهش قدرت خرید قرار دارد، بنزین صرفا یک کالای مصرفی نیست. برای بسیاری از مردم، بنزین ابزار کار، وسیله رفت‌وآمد و بخشی از هزینه ضروری زندگی است. برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، موتورسواران و صاحبان مشاغل وابسته به حمل‌ونقل، محدودیت در دسترسی به سوخت می‌تواند مستقیما به کاهش درآمد منجر شود. دولت از یک طرف از مدیریت مصرف و بی‌نیازی از واردات سخن می‌گوید و از طرف دیگر، با سیاست‌هایی که دسترسی مردم به بنزین را محدود می‌کند، هزینه این مدیریت را به جامعه منتقل می‌سازد. اگر هدف صرفه‌جویی است، چرا هزینه این صرفه‌جویی باید با صف، اتلاف وقت و فشار مضاعف بر زندگی مردم پرداخت شود؟

درنهایت باید گفت مدیریت مصرف زمانی دستاورد محسوب می‌شود که با بهبود تامین، افزایش بهره‌وری، حفظ دسترسی مردم و اتخاذ سیاست‌های کارا و پایدار همراه باشد. زمانی که کمبود بنزین به محدودیت در دسترسی مردم و اختلال در زندگی روزمره آنان منجر شود، نمی‌توان چنین سیاستی را اقدامی موفق در راستای مدیریت مصرف ارزیابی کرد.

سخن پایانی

آنچه امروز در سیاست‌گذاری بنزین بیش از هر چیز نگران‌کننده به نظر می‌رسد، فاصله میان ادعای مدیریت مصرف و تجربه روزمره شهروندان است.

بی‌نیازی از واردات بنزین، اگر به بهای محدود شدن دسترسی مردم، طولانی شدن صف‌ها و افزایش هزینه رفت‌وآمد تمام شود، نمی‌تواند به‌تنهایی نشانه موفقیت سیاست انرژی باشد.

دولت نمی‌تواند صرفاً با تغییر سازوکار سهمیه‌بندی و دشوارتر کردن سوخت‌گیری، مسئله ناترازی را حل‌شده تلقی کند؛ به‌ویژه آنکه نیاز جامعه به حمل‌ونقل و سوخت با بخشنامه و محدودیت از بین نمی‌رود.

در شرایطی که تنش‌های منطقه‌ای نیز بر نگرانی‌های مربوط به امنیت تامین انرژی سایه انداخته است، ضرورت دارد دولت به‌جای تمرکز صرف بر محدودسازی تقاضا، تصویری شفاف از وضعیت تولید، ذخایر، واردات و توزیع بنزین ارائه کند.

مردم حق دارند بدانند ادعای بی‌نیازی از واردات تا چه اندازه با واقعیت شبکه توزیع همخوانی دارد و محدودیت‌های تازه بر چه مبنایی اعمال شده‌اند. مدیریت موفق سوخت باید هم‌زمان سه هدف را دنبال کند: پایداری عرضه، جلوگیری از اتلاف منابع و حفظ توان اقتصادی خانوارها.

در غیر این صورت، آنچه به نام صرفه‌جویی ثبت می‌شود، ممکن است در زندگی مردم به شکل هزینه‌های بیشتر، سفرهای حذف‌شده و فشار تازه بر معیشت ظاهر شود.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی نوشهر

شماره ۲۳۲۷۷۲۴ نوبت اول

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی نوشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد.

املاک متقاضی واقع در قریه ملکار پلاک ۱۰ اصلی بخش ۳ فشلاقی کلاسه ۱۴۰۵/۲۲۸۸

رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۰۷۰۴۴۶۵۶ پلاک ۹۱۰ فرعی آقای/ خانم سمیه جلیلی فرزند حبیب‌اله نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی به مساحت ۳۰۹,۰۰ متر مربع خریداری بدون واسطه/ یا واسطه از آقای/ خانم رسول محمودی

ضمنا اداره ارشاد توجه نماید چنانچه به علت قطع بودن اینترنت آگهی مذکور در تاریخ فوق ارسال و چاپ نگردید اداره محترم ارشاد می‌تواند در تاریخ‌های بعدی (۱۴۰۵/ /۱ اولین چاپ و ۱۴۰۵/ /۱ دومین چاپ) و همینطور تاریخ بعدی (۱۴۰۵/ /۱۴ اولین چاپ و ۱۴۰۵/ /۱۴ دومین چاپ)، را انجام دهد.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، برای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۴

علی‌اکبر مقدسی‌فر، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نوشهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی نوشهر

شماره ۲۳۲۶۳۶۷ نوبت اول

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی نوشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد.

املاک متقاضی واقع در قریه انارود پلاک ۲ اصلی بخش ۳ فشلاقی کلاسه ۱۴۰۳/۶۰۳۲

رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۰۷۰۴۳۸۸۱ پلاک ۱۸۹۶ فرعی آقای/ خانم معصومه حبیبی فرزند علی‌اصغر نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای انباری (کاربری مسکونی) به مساحت ۳۱۴,۱۷ متر مربع خریداری بدون واسطه/ با واسطه از آقای/ خانم سیدعلی‌اصغر حسینی تبار

ضمنا اداره ارشاد توجه نماید چنانچه به علت قطع بودن اینترنت آگهی مذکور در تاریخ فوق ارسال و چاپ نگردید اداره محترم ارشاد می‌تواند در تاریخ‌های بعدی (۱۴۰۵/ /۱ اولین چاپ و ۱۴۰۵/ /۱ دومین چاپ) و همینطور تاریخ بعدی (۱۴۰۵/ /۱۴ اولین چاپ و ۱۴۰۵/ /۱۴ دومین چاپ)، را انجام دهد.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، برای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۴

علی‌اکبر مقدسی‌فر، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نوشهر

«سرشماری عمومی نفوس و مسکن ثبتی مینا (مهر و آبان ۱۴۰۵)»

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

شماره ۲۳۲۷۰۷۱ نوبت اول

برابر رای شماره ۱۸۰۲-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای **قدرت‌اله آبیاری فرزند عینعلی به شماره شناسنامه ۲۶۳ و شماره ملی ۶۰۰۹۶۹۳۸۶۱ صادره از چاروسا در قسمتی از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۲۵۰ مترمربع پلاک ۱۶۲ فرعی از ۳۴۰۳ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۳۴۰۳ 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: ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۵

علی فولادی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر

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

شماره ۲۳۲۳۵۵۵ نوبت اول

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۰۴۰۱۹۹۷۲ - ۱۴۰۵/۰۶/۲۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در ثبت اسناد و املاک بابل تصرفات مالکانه و بلامعارض خانم کبری کریم‌نیا مصیر فرزند رضا در ششدانگ یک قطعه بابنای احداثی بمساحت ۴۰۲/۸۵ متر مربع پلاک ۲۸۳ فرعی ۳۸- اصلی واقع در بخش ده بابل - واقع در روستای مصیر محله - کوچه آرامگاه 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 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: ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۵

یعقوب شوبکلائی، کفیل اداره ثبت اسناد و املاک بابل