تجربه نشان داد که توقف واردات خودرو نتوانست مانع افزایش نرخ ارز شود

واردات خودرو پشت چراغ قرمز رقابت



شروین اشیدری: واردات خودرو قرار بود راهی برای افزایش رقابت، گسترش انتخاب مصرف‌کنندگان و تعدیل فشار قیمت‌ها باشد؛ اما سنجش این وعده، به شمار مجوزها و نام برندهای تازه‌وارد محدود نمی‌شود. پرسش اصلی این است که چه تعداد خودرو، با چه قیمت نهایی و در چه زمانی به دست خریداران رسیده است. ارقام رسمی نظارتی، فاصله قابل‌توجهی میان تعداد ثبت‌سفارش‌ها و خودروهای ترخیص‌شده نشان می‌دهند. هم‌زمان، بررسی‌های مربوط به ثبت‌سفارش‌های پنج‌ماهه نخست سال جاری، از تحولات ساختاری در سهم رده‌های مختلف قیمتی حکایت دارد. این دو تصویر، اگرچه به دوره‌ها و شاخص‌های متفاوت مربوط‌اند، یک پرسش مشترک پیش می‌کشند: آیا واردات توانسته است به گزینه‌ای مؤثر برای بخش گسترده‌تری از خریداران تبدیل شود؟ مسئله، مخالفت با ورود خودروهای خارجی نیست؛ موضوع، ارزیابی فاصله میان هدف اعلام‌شده سیاست واردات و نتیجه‌ای است که خانوارها در بازار تجربه می‌کنند و این شکاف، نیازمند کالبدشکافی دقیق داده‌هاست.

وعده رقابت، فراتر از بازشدن مرزها

بازگشت واردات خودرو به دستور کار سیاست‌گذاری، با انتظار افزایش رقابت و متنوع‌شدن سبد عرضه همراه بود. در بازاری که انتخاب خریداران تحت تأثیر محدودیت عرضه و موانع ساختاری قرار دارد، حضور محصولات خارجی می‌تواند امکان مقایسه بیشتری ایجاد کند؛ مقایسه‌ای که تنها به ظاهر و تجهیزات محدود نیست و قیمت، کیفیت، ایمنی و خدمات پس از فروش را نیز در بر می‌گیرد. بااین‌حال، بازشدن مسیر واردات شرط لازم رقابت است، نه تضمین تحقق آن. اثرگذاری این سیاست به حجم عرضه، استمرار ورود، تعداد عرضه‌کنندگان مستقل و توان خرید مشتریان بستگی دارد. اگر خودروهای وارداتی عمدتاً در محدوده‌ای عرضه شوند که با بازار محصولات پرتقاضای داخلی فاصله معناداری دارد، فشار رقابتی آنها نیز احتمالاً بیشتر در همان بخش قیمتی متمرکز خواهد شد و توازن عمومی بازار را تغییر نمی‌دهد.

بنابراین، کارنامه واردات را نباید صرفاً با تعداد برندهای حاضر در کشور سنجید. معیار مهم‌تر، شکل‌گیری امکان انتخاب واقعی است؛ اینکه خریدار بتواند میان چند محصول قابل‌دسترس تصمیم بگیرد و فروشنده نیز بداند افزایش قیمت یا کاهش کیفیت، ممکن است مشتری را به سمت رقیب هدایت کند. در غیاب این سازوکار رقابتی، حضور خودروهای خارجی تنها به افزودن چند مدل جدید به نمایشگاه‌ها منتهی می‌شود بدون آنکه فشار تورمی بازار را مهار کند.

میانگین ارزی، معیار استطاعت خانوار نیست

اعلام شاخص‌هایی نظیر میانگین ارزش ارزی ۱۵ هزار یورویی برای خودروهای وارداتی، ابزاری برای سنجش کلیت سبد ورود است، اما نباید با قیمت نهایی مصرف‌کننده اشتباه گرفته شود. بهای تمام‌شده یک خودروی وارداتی در بازار داخلی، تابع عوامل متعددی از جمله نرخ ارز محاسباتی گمرک، حقوق ورودی، سود بازرگانی، هزینه‌های حمل، مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های شماره‌گذاری است.

علاوه بر این، مکانیزم عرضه و تقاضا در بازار آزاد موجب می‌شود تا فاصله میان قیمت کارخانه یا بهای تمام‌شده گمرکی با قیمت نهایی معامله در بازار، شکاف قابل‌توجهی پیدا کند. خودرویی که با میانگین ارزی معینی وارد کشور می‌شود، پس از اعمال تمامی عوارض قانونی و هزینه‌های توزیع، در سطحی عرضه می‌شود که دسترسی به آن نیازمند سرمایه‌ای فراتر از پس‌انداز معمول خانوارهای متوسط است.

به همین دلیل، استطاعت خرید خانوار با یک عدد میانگین ارزی اندازه گرفته نمی‌شود. هزینه مالکیت، دسترسی به قطعات یدکی، هزینه‌های نگهداری و بیمه نیز ارکان دیگری هستند که مشخص می‌کنند آیا خودروی وارداتی واقعاً گزینه‌ای در دسترس خریدار است یا خیر.

رقابت در بخش‌های مجزای بازار

بازار خودروی ایران یک‌پارچه نیست، بلکه به جزیره‌های قیمتی متعددی تقسیم شده است. خریدار خودروی اقتصادی داخلی، مشتری یک محصول مونتاژی لوکس یا یک خودروی وارداتی رده‌بالا نیست و این بخش‌ها اثرپذیری متفاوتی از سیاست‌های کلان دارند. ورود خودروهای خارجی اگرچه رقابت را در رده قیمتی خود تقویت می‌کند، اما لزوما به کاهش قیمت در بخش محصولات داخلی یا اقتصادی منجر نمی‌شود.

این تفکیک به معنای نفی اثربخشی واردات نیست؛ تنوع در هر لایه‌ای از بازار می‌تواند منافع مصرف‌کنندگان همان لایه را تامین کند. بااین‌حال، اگر سیاست‌گذار مدعی تنظیم کلان بازار خودروست، باید کانال‌های ارتباطی میان رده‌های قیمتی را فعال کند. وقتی خودروهای داخلی و مونتاژی در بازه‌های قیمتی نجومی معامله می‌شوند، حضور محدود خودروهای خارجی به تنهایی نمی‌تواند سد انحصار را بشکند.

شکستن انحصار نیازمند حضور رقبا در لایه‌هایی است که بیشترین حجم تقاضای مصرفی در آن متمرکز است؛ جایی که خودروهای اقتصادی و میان‌رده تولید داخل بدون رقیب جدی، با تورم ساختاری مواجه‌اند.

ثبات مقررات، شرط پایداری سرمایه تجاری

فعال اقتصادی در حوزه واردات، برای برنامه‌ریزی نیازمند افقی قابل‌پیش‌بینی است. تغییر مکرر تعرفه‌ها، تغییر قواعد ارزی، اصلاح ناگهانی فرمول‌های محاسبه ارزش گمرکی یا بازنگری در آیین‌نامه‌ها در میانه راه، محاسبات تجاری را برهم می‌زند. این بی‌ثباتی، ریسک فعالیت را بالا می‌برد و فعال اقتصادی ناچار است هزینه‌های ناشی از این ریسک را در قیمت نهایی محصول لحاظ کند.

ثبات مقررات البته به معنای چشم‌پوشی از نظارت نیست؛ رعایت استانداردهای ایمنی، کنترل کیفیت، اصالت کالا و حمایت از حقوق مصرف‌کننده اصول غیرقابل‌انکاری هستند. مسئله اصلی، پیش‌بینی‌پذیری قوانین و هماهنگی میان نهادهای تصمیم‌گیر است تا فعال اقتصادی بداند از زمان ثبت‌سفارش تا مرحله ترخیص و تحویل، با چه قواعد ثابتی روبه‌روست.

اگر هزینه‌های پنهان ناشی از تغییرات مقرراتی حذف شوند، انگیزه برای استمرار عرضه افزایش می‌یابد و بازار می‌تواند تنفس راحت‌تری را تجربه کند.

هشدار درباره تکرار ممنوعیت واردات

کوروش مرشد سلوک، عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو، با انتقاد از احتمال تکرار سیاست ممنوعیت واردات خودرو، نسبت به پیامدهای اقتصادی و تبعات آن برای بازار خودرو هشدار داد و تأکید کرد که تجربه سال ۱۳۹۷ باید مانع اتخاذ تصمیم‌های مشابه شود.

وی با اشاره به تغییرات مکرر سیاست‌های واردات خودرو در سال‌های گذشته اظهار کرد: سیاست‌گذاری در این حوزه همواره میان آزادسازی و ممنوعیت در نوسان بوده و تداوم این روند، فعالان اقتصادی و مصرف‌کنندگان را با بلاتکلیفی مواجه کرده است.

مرشد سلوک افزود: مدیران کارآمد باید به‌جای حذف صورت‌مسئله، برای حل مشکلات راهکار ارائه دهند. توقف فعالیت‌ها نه‌تنها مشکلی را برطرف نمی‌کند، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری بحران‌های جدید شود. از این رو، ممنوعیت واردات خودرو را می‌توان نوعی خودزنی در بازار دانست.

▣ تجربه تلخ ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷

عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو با یادآوری پیامدهای ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷ گفت: این تصمیم مشکلات متعددی برای شرکت‌های واردکننده و بازار خودرو ایجاد کرد و آثار آن حتی پس از توقف واردات نیز ادامه داشت.

وی افزود: در آن دوره حدود چهار هزار پرونده تعزیراتی تشکیل شد و تعدادی از خودروهای واردشده نیز به دلیل مشکلات ناشی از ممنوعیت و پرونده‌های قضایی، برای مدت طولانی در گمرک باقی ماندند.

مرشد سلوک ادامه داد: تعیین تکلیف بخشی از خودروهای رسوب‌کرده در گمرک با ورود مستقیم مسئولان قضایی انجام شد. این تجربه نشان می‌دهد که تصمیم‌های ناگهانی، بدون بررسی ابعاد اجرایی و پیامدهای احتمالی، می‌توانند هزینه‌های سنگینی به اقتصاد کشور تحمیل کنند.

▣ سهم محدود واردات خودرو از منابع ارزی کشور

وی در ادامه با طرح این پرسش که ممنوعیت واردات خودرو تا چه اندازه می‌تواند به مدیریت منابع ارزی کشور کمک کند، به آمار واردات کالا اشاره کرد و گفت: مجموع نیاز ارزی واردات کالا در سال مورد اشاره حدود ۶۰ میلیارد دلار بوده، در حالی که سهم پیش‌بینی‌شده برای واردات خودرو حدود یک‌ونیم میلیارد دلار برآورد شده است.

مرشد سلوک افزود: حتی همین میزان ارز نیز به‌طور کامل برای واردات خودرو تخصیص پیدا نکرده و واردکنندگان بخشی از نیاز ارزی خود را از مسیرهای دیگر تأمین کرده‌اند.

وی با اشاره به افزایش نرخ ارز پس از ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷ اظهار کرد: تجربه نشان داد که توقف واردات خودرو نتوانست مانع افزایش نرخ ارز شود. بنابراین، برای ارزیابی آثار این سیاست باید سهم واقعی واردات خودرو در مصارف ارزی کشور و تأثیر آن بر سایر بخش‌های اقتصادی به‌صورت کارشناسی بررسی شود.

▣ احتمال افزایش قیمت خودروهای کارکرده

عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در بخش دیگری از سخنان خود، محدودیت واردات را عاملی برای افزایش فشار قیمتی در بازار خودرو، به‌ویژه در بخش خودروهای کارکرده، دانست.

وی تصریح کرد: زمانی که عرضه خودروهای وارداتی محدود می‌شود، اما تقاضا همچنان در بازار وجود دارد، طبیعی است که فشار بیشتری بر خودروهای موجود وارد شود و این مسئله می‌تواند به افزایش قیمت‌ها و التهاب بازار منجر شود.



مرشد سلوک افزود: تجربه سال‌های پس از ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷ نشان داد که محدود کردن عرضه، دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو را دشوارتر می‌کند و می‌تواند قیمت خودروهای موجود در بازار را افزایش دهد.

وی با بیان اینکه بازار خودرو همچنان با عدم تعادل میان عرضه و تقاضا مواجه است، گفت: با وجود گذشت حدود سه سال از آغاز مجدد واردات خودرو و فعالیت حدود ۲۴۰ شرکت در این حوزه، هنوز مشکلات بازار به‌طور کامل برطرف نشده است.

▣ تهدید سرمایه‌گذاری در حوزه خودروهای برقی و هیبریدی

مرشد سلوک همچنین نسبت به تأثیر توقف واردات بر روند توسعه خودروهای برقی و هیبریدی هشدار داد و گفت: طی سال‌های اخیر، سیاست‌های تعرفه‌ای و مشوق‌های وارداتی به‌گونه‌ای تنظیم شده بود که شرکت‌های واردکننده به سمت عرضه خودروهای برقی و هیبریدی حرکت کنند.

وی افزود: توسعه این بخش صرفاً به واردات خودرو محدود نمی‌شود، بلکه به سرمایه‌گذاری در حوزه خدمات پس از فروش، تأمین قطعات، آموزش نیروی انسانی و ایجاد زیرساخت‌های موردنیاز نیز وابسته است.

این فعال صنفی ادامه داد: واردکنندگان طی سال‌های اخیر برای جلب اعتماد مشتریان به خودروهای برقی و توسعه استفاده از خودروهای هیبریدی در بازار کشور تلاش کرده‌اند، اما توقف واردات می‌تواند انگیزه سرمایه‌گذاری در این بخش را کاهش دهد و روند ورود فناوری‌های جدید به صنعت خودرو را با اختلال مواجه کند.

تناسب میان برنامه‌ریزی و اجرای ارزی

ارزیابی عملکرد واردات بدون نگاه به اعداد کلان ارزی و گمرکی ممکن نیست. در بودجه سال گذشته، منابع ارزی حاصل از صادرات تا سقف ۲ میلیارد یورو برای این حوزه پیش‌بینی شده بود؛ اما در عمل، ثبت‌سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه خودرو انجام شد که از این میان، تنها ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه خودرو با تأمین ارز معادل ۹۴۰ میلیون یورو وارد کشور شدند.

این ارقام نشان می‌دهند که حجم خودروهای واردشده معادل حدود ۲۹.۵ درصد از کل ثبت‌سفارش‌های انجام‌شده بوده و ارز تأمین‌شده نیز در حدود ۴۷ درصد سقف مصوب بودجه قرار داشته است. چنین نسبتی، شکاف میان ظرفیت پیش‌بینی‌شده و عملکرد گمرکی را به تصویر می‌کشد. فراتر از این، در بخش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور نیز با وجود ثبت‌سفارش ۲۴۴ دستگاه، در عمل هیچ خودرویی ترخیص نشد و این مسیر به تحقق صفر درصد رسید.

این داده‌ها به‌خودی‌خود نشان‌دهنده ناکارآمدی مطلق نیستند، بلکه گویای موانع ساختاری در زنجیره تأمین ارز، بروکراسی اداری و مراحل ترخیص‌اند. تا زمانی که ثبت‌سفارش به‌جای شاخص «عرضه واقعی» ملاک ارزیابی قرار گیرد، تصویر سیاست‌گذار از بازار با واقعیت تجربه شده توسط مصرف‌کننده فاصله خواهد داشت.

ثبت‌سفارش، خودرو در اختیار مشتری نیست

یکی از دشواری‌های تحلیل بازار خودرو، خلط کردن مراحل مختلف یک زنجیره است. ثبت‌سفارش، تخصیص ارز، تأمین ارز، ورود به گمرک، ترخیص، شماره‌گذاری و تحویل نهایی، مراحل یکسانی نیستند. خودرویی که مجوز ثبت‌سفارش دریافت کرده، هنوز در خط عرضه بازار قرار نگرفته است و فاصله زمانی قابل‌توجهی تا دسترسی مصرف‌کننده دارد.

به همین دلیل، اعلام ارقام بزرگ در حوزه ثبت‌سفارش نباید به معنای تنظیم بازار تعبیر شود. حتی آمار ترخیص گمرکی نیز بدون پیوست شدن به جدول زمان‌بندی تحویل و شبکه توزیع، گویای قدرت خرید خانوار نیست. نقطه پایان این زنجیره زمانی شکل می‌گیرد که خودرو با قیمت تمام‌شده و مشخص، پلاک‌گذاری شده و تحویل خریدار شود.

ارزیابی دقیق عملکرد نیازمند شفافیت در این مراحل است: چه سهمی از پرونده‌ها در بروکراسی بانکی متوقف مانده، چه میزان در گمرک معطل تأییدیه‌هاست و چه تعداد به دست مصرف‌کننده نهایی رسیده است. بدون این تفکیک، آمار اداری جایگزین آمار بازار می‌شود.

تغییر جهت سبد تقاضا و ترکیب قیمتی

در کنار تعداد دستگاه‌ها، بررسی ارزش ارزی و ترکیب قیمتی خودروهای وارداتی کلید درک جهت‌گیری بازار است. داده‌های رسمی وزارت صمت نشان می‌دهند که سهم خودروهای با ارزش بالای ۲۵ هزار دلار از مجموع ثبت‌سفارش‌ها با افزایشی معنادار به ۵۸ درصد رسیده است، در حالی که این سهم در دوره پیشین حدود ۴۷ درصد ثبت شده بود. میانگین قیمت ارزی خودروهای وارداتی نیز در بازه‌های مشخصی نوسان داشته و بخش قابل‌توجهی از تقاضای ثبت‌شده را به سمت مدل‌های رده‌بالاتر هدایت کرده است. این تحول نشان می‌دهد که سبد واردات به‌جای تمرکز بر خودروهای اقتصادی و جایگزینی مستقیم با محصولات تولید داخل، بیشتر به سمت مدل‌های میان‌رده به بالا گرایش پیدا کرده است. ورود این خودروها اگرچه تنوع بصری بازار را افزایش می‌دهد، اما اثر مستقیمی بر کاهش فشار قیمت در بخش خودروهای اقتصادی و میان‌دستی که اکثریت مصرف‌کنندگان در آن حضور دارند، برجای نمی‌گذارد.

بنابراین، ترکیب قیمتی خودروهای وارداتی باید با سبد تقاضای عمومی هم‌راستا شود. اگر سهم مدل‌های گران‌قیمت در ثبت‌سفارش‌ها غالب بماند، هدف تنظیم بازار برای طبقات متوسط محقق نخواهد شد.

سخن پایانی

واردات خودرو بیش از آنکه یک رویداد مقطعی یا ابزاری برای نمایش تنوع باشد، آزمونی برای هماهنگی میان سیاست‌گذاری کلان، تأمین ارزی، ضوابط گمرکی و نیاز واقعی بازار است. ارقام رسمی نشان می‌دهند که میان برنامه‌ها و ترخیص واقعی فاصله وجود دارد و تغییر ترکیب ثبت‌سفارش‌ها به سمت مدل‌های گران‌قیمت، دغدغه دسترسی طبقات متوسط را دوچندان کرده است. تنظیم بازار خودرو زمانی از روی کاغذ به میدان عمل منتقل می‌شود که حجم عرضه با تقاضای واقعی هم‌راستا شود، زنجیره ترخیص و تحویل شفاف گردد، تولید داخلی به سمت بهره‌وری حرکت کند و ثبات مقررات جایگزین تصمیمات واکنشی شود. خودرو بیش از هر چیز به آرامش در عرضه، شفافیت در قیمت و اطمینان در سیاست‌گذاری نیاز دارد؛ ملزوماتی که تحقق آن‌ها نیازمند اراده‌ای فراتر از دستورالعمل‌های موقتی است.

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

نوبت اول شماره ۲۳۱۳۲۰۲

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی سوادکوه شمالی مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد.

▣ قریه چهارگیری پلاک ۱۹۴ بخش ۱۵

۱- پلاک ۴۲۶ فرعی ۱۹۴ اصلی بخش ۱۵ حوزه ثبت سوادکوه شمالی به مالکیت ایمان کاظمی فرزند نعمت‌الله نسبت به ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۷۳۳.۳۵ متر مربع خریداری بلاواسطه از زهرا فتاحی مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند مالکیت رسمی و ماده ۱۲ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، برای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع نسبت 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. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود واحد ثبتی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۶

حامد خاوری کردآسیایی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک سوادکوه

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

نوبت اول شماره ۲۳۱۳۶۸۷

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی عباس‌آباد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد.

▣ املاک متقاضیان واقع در قریه یالبندان پلاک ۳۳۱ - اصلی

۱۳۸۰ - فرعی از ۳۳۱ - اصلی آقای محمدرضا برای فرزند محمد نسبت به ششدانگ **یک قطعه زمین کاربری کشاورزی به مساحت ۲۳۰ متر مربع از ۳۳۱ اصلی واقع در قریه یالبندان بخش ۲ خریداری از سند اصلاحات اراضی شماره ۱۲۲۴۷ دفتر خانه ۴۷ تنکابن**

۱۳۸۱ - فرعی از ۳۳۱ - اصلی آقای امیرمحمد برای فرزند محمدرضا نسبت به ششدانگ **یک قطعه زمین کاربری کشاورزی به مساحت ۲۳۵ متر مربع از ۳۳۱ اصلی واقع در قریه یالبندان بخش ۲ خریداری از امیرمحمد برای**

۱۳۸۲ - فرعی از ۳۳۱ - اصلی آقای امیر حسین برای فرزند محمدرضا نسبت به ششدانگ **یک قطعه زمین کاربری کشاورزی به مساحت ۲۳۵ متر مربع از ۳۳۱ اصلی واقع در قریه یالبندان بخش ۲ خریداری از محمدرضا برای**

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۲ 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 رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ اولین انتشار 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 مدت 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. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود واحد ثبتی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴

سقا قاسمی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک عباس آباد شمالی