آموزش رانندگی زیر فشار هزینه‌ها

شروین اشیدری: دریافت گواهینامه رانندگی برای بسیاری از افراد تا چند سال قبل یکی از هزینه‌های معمول ورود به زندگی مستقل بود؛ هزینه‌ای که اگرچه برای خانواده‌ها قابل توجه بود، اما در مقایسه با سایر مخارج زندگی، سهم چندانی از بودجه خانوار را به خود اختصاص نمی‌داد. حالا اما شرایط تغییر کرده است. افزایش هزینه خودرو، رشد قیمت قطعات و خدمات تعمیرگاهی، بالا رفتن هزینه سوخت و بیمه و در کنار آن افزایش عمومی هزینه‌های زندگی، آموزش رانندگی را نیز به یکی از خدمات پرهزینه تبدیل کرده است. این تغییر فقط به معنای گران‌تر شدن گواهینامه برای متقاضیان نیست. پشت افزایش هزینه دریافت گواهینامه، صنفی قرار دارد که بخش مهمی از هزینه‌های آن مستقیماً به خودرو و نیروی انسانی وابسته است. آموزشگاه رانندگی بدون خودرو، مربی و هزینه‌های جاری امکان فعالیت ندارد و هر افزایش قیمت در یکی از این بخش‌ها، در نهایت خود را در قیمت تمام‌شده آموزش نشان می‌دهد.

در چنین شرایطی، مسئله اصلی فقط این نیست که متقاضی برای گرفتن گواهینامه چقدر باید هزینه کند؛ پرسش مهم‌تر این است که آیا مدل اقتصادی فعلی آموزش رانندگی می‌تواند در بلندمدت مربیان و آموزشگاه‌های حرفه‌ای را در این حوزه نگه دارد؟

در حال حاضر هزینه هر ساعت آموزش رانندگی حدود ۶۰۰ هزار تومان است که نسبت به سال گذشته حدود ۵۰ درصد افزایش داشته است

بخش قابل توجهی از مربیان خوب و حرفه‌ای که در آموزشگاه‌ها فعالیت می‌کردند، جذب تاکسی‌های اینترنتی شده‌اند و امروز آموزشگاه‌ها با کمبود مربی مواجه هستند

هزینه‌ای که فقط روی قبض متقاضی دیده می‌شود

وقتی قیمت یک ساعت آموزش رانندگی افزایش پیدا می‌کند، معمولا نخستین واکنش، توجه به مبلغی است که متقاضی باید پرداخت کند. اما رقم نهایی حاصل از آموزش، درآمد خالص مربی یا آموزشگاه نیست. خودرو باید در اختیار هنرجو قرار گیرد، سوخت مصرف می‌کند، مستهلک می‌شود و به تعمیر و سرویس مداوم نیاز دارد.

خودروی آموزش رانندگی نیز با یک خودروی شخصی معمولی تفاوت دارد. میزان استفاده از خودرو بالاست و بخش قابل توجهی از زمان فعالیت آن در ترافیک، توقف و حرکت‌های مکرر و شرایطی سپری می‌شود که استهلاک بیشتری به خودرو تحمیل می‌کند. در نتیجه، هزینه‌هایی مانند لاستیک، روغن، ترمز، کلاچ و سایر قطعات برای مربی صرفاً هزینه‌های جانبی نیستند؛ بلکه بخشی از هزینه اصلی ادامه فعالیت او محسوب می‌شوند. از سوی دیگر، آموزش رانندگی یک فعالیت کاملاً وابسته به نیروی انسانی است. برخلاف برخی خدمات که امکان استفاده گسترده از فناوری و کاهش هزینه نیروی کار وجود دارد، در اینجا حضور مربی بخش جدایی‌ناپذیر فرآیند آموزش است. بنابراین هر زمان که درآمد مربی با هزینه‌های زندگی و هزینه نگهداری خودرو همخوانی نداشته باشد، احتمال خروج او از این شغل افزایش پیدا می‌کند.

گواهینامه؛هزینه‌ای که مرحله‌به‌مرحله بزرگ‌تر شده است

افزایش هزینه دریافت گواهینامه را نمی‌توان تنها به قیمت کلاس‌های رانندگی نسبت داد. متقاضی در طول فرآیند دریافت گواهینامه با مجموعه‌ای از هزینه‌های آموزشی، اداری و خدماتی مواجه است. بنابراین رشد هزینه نهایی، حاصل جمع چندین بخش مختلف است که در سال‌های اخیر هرکدام تحت تأثیر افزایش عمومی قیمت‌ها قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر، آموزش رانندگی برخلاف خرید یک کالای مصرفی، هزینه‌ای است که امکان حذف کامل آن برای متقاضی وجود ندارد. فردی که برای کار، تحصیل، زندگی خانوادگی یا رفت‌وآمد روزمره به گواهینامه نیاز دارد، در نهایت باید این مسیر را طی کند. به همین دلیل افزایش هزینه‌ها می‌تواند فشار بیشتری بر خانواده‌هایی وارد کند که چند عضو آنها هم‌زمان در سن دریافت گواهینامه قرار دارند. در چنین شرایطی، گواهینامه از یک نیاز نسبتاً عادی به هزینه‌ای تبدیل می‌شود که ممکن است خانواده‌ها برای تأمین آن نیازمند برنامه‌ریزی مالی باشند.

هزینه آموزش ۲ برابر شد

فرهاد حقیقی، رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور، با اشاره به افزایش هزینه آموزش رانندگی به صمت گفت: در حال حاضر هزینه هر ساعت آموزش رانندگی حدود ۶۰۰ هزار تومان است که نسبت به سال گذشته حدود ۵۰ درصد افزایش داشته است.

وی افزود: این در حالی است که هزینه‌های آموزشگاه‌ها و مربیان در همین مدت بیش از ۲۰۰ درصد افزایش پیدا کرده، اما کمیسیون نظارت با افزایش بیشتر نرخ خدمات موافقت نکرده است. در نتیجه، نرخ فعلی آموزش رانندگی با هزینه‌های واقعی این صنف فاصله زیادی دارد.

حقیقی ادامه داد: ساختار هزینه هر ساعت آموزش به این شکل است که از ۶۰۰ هزار تومان، حدود ۲۰۰ هزار تومان سهم خودرو، ۲۰۰ هزار تومان سهم مربی و ۲۰۰ هزار تومان نیز سهم آموزشگاه است. بنابراین درآمد مربی با توجه به هزینه‌های خودرو و مخارج جاری، چندان اقتصادی نیست.

مربیان رانندگی راهی تاکسی‌های اینترنتی شدند

رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور با اشاره به کاهش تعداد مربیان گفت: شرایط اقتصادی باعث شده بسیاری از مربیان توانمند و باتجربه، آموزشگاه‌ها را ترک کنند و به فعالیت در تاکسی‌های اینترنتی روی بیاورند.وی افزود: در حال حاضر بسیاری از مربیان عملاً بیش از پنج ساعت در روز کار نمی‌کنند، چراکه فعالیت با نرخ‌های فعلی برای آنها صرفه اقتصادی ندارد. از سوی دیگر، هزینه نگهداری خودرو به‌شدت افزایش پیدا کرده و همین مسئله درآمد واقعی مربیان را کاهش داده است. حقیقی اظهار کرد: در گذشته خودروهایی مانند پراید با قیمت بسیار پایین‌تری خریداری می‌شدند، اما امروز قیمت خودرو و قطعات آن به‌شدت افزایش یافته است. هزینه تعمیرات، تعویض روغن و قطعاتی مانند دیسک و صفحه نیز رشد چشمگیری داشته و این هزینه‌ها مستقیماً بر فعالیت مربیان اثر گذاشته است.

وی ادامه داد: در نتیجه، بخش قابل توجهی از مربیان خوب و حرفه‌ای که در آموزشگاه‌ها فعالیت می‌کردند، جذب تاکسی‌های اینترنتی شده‌اند و امروز آموزشگاه‌ها با کمبود مربی مواجه هستند.

هزینه دریافت گواهینامه به ۱۵.۹ میلیون تومان رسید

حقیقی درباره هزینه نهایی دریافت گواهینامه رانندگی نیز گفت: در حال حاضر مجموع هزینه دریافت گواهینامه رانندگی حدود ۱۵ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان است.وی افزود: این رقم در سال گذشته حدود ۱۱ میلیون تومان بود و به این ترتیب هزینه دریافت گواهینامه طی یک سال افزایش قابل توجهی داشته است.

رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور تأکید کرد: دریافت گواهینامه صرفاً پرداخت هزینه برای دریافت یک مدرک نیست، بلکه متقاضی باید حدود ۴۰ ساعت خدمات و آموزش را طی کند. بنابراین بخش قابل توجهی از این هزینه مربوط به فرآیند آموزش و خدماتی است که در طول مسیر دریافت گواهینامه ارائه می‌شود.

آموزشگاه‌های رانندگی در آستانه ورشکستگی

وی با انتقاد از شرایط اقتصادی حاکم بر آموزشگاه‌های رانندگی اظهار کرد: این شغل در شرایط فعلی در مسیر ورشکستگی و از بین رفتن قرار گرفته است و اگر برای مشکلات این صنف چاره‌ای اندیشیده نشود، تعداد زیادی از فعالان این حوزه با خطر بیکاری مواجه خواهند شد.

حقیقی افزود: بیش از ۷۰ هزار سرپرست خانوار در سراسر کشور در این صنف مشغول فعالیت هستند و برای آنها پرونده‌های بیمه و مالیاتی وجود دارد. بنابراین آسیب دیدن آموزشگاه‌های رانندگی تنها به صاحبان این واحدها محدود نمی‌شود و می‌تواند معیشت ده‌ها هزار خانوار را تحت تأثیر قرار دهد. وی ادامه داد: طی سال‌های گذشته بخشی از حمایت‌ها و سهمیه‌هایی که در اختیار این صنف قرار داشت، حذف شده و از آموزشگاه‌ها خواسته شده هزینه‌های خود را از محل افزایش دستمزد و نرخ خدمات جبران کنند؛ در حالی که افزایش نرخ خدمات نیز محدودیت‌های خاص خود را دارد.

حذف سهمیه‌های حمایتی؛ فشار بیشتر بر مربیان

رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور با اشاره به وضعیت سهمیه‌های اختصاص‌یافته به مربیان گفت: در گذشته برای فعالان این صنف سهمیه‌هایی در حوزه‌هایی مانند خودرو، لاستیک و بنزین وجود داشت، اما به مرور این حمایت‌ها حذف شد.وی افزود: قرار بود با افزایش نرخ خدمات، حذف این حمایت‌ها جبران شود، اما دستمزد و نرخ خدمات را نمی‌توان به اندازه‌ای افزایش داد که تمام هزینه‌های تحمیل‌شده به مربی را پوشش دهد؛ چراکه افزایش قیمت خدمات در نهایت به مصرف‌کننده منتقل می‌شود و می‌تواند باعث کاهش تقاضا شود. حقیقی تصریح کرد: اکنون مربی آموزش رانندگی باید هزینه خودرو، تعمیرات، لاستیک، سوخت و سایر مخارج را از محل درآمد خود پرداخت کند، در حالی که بسیاری از حمایت‌های گذشته دیگر وجود ندارد.

خودروهای آموزش رانندگی زیر فشار هزینه تعمیرات

وی درباره خودروهای مورد استفاده در آموزش رانندگی گفت: بخش عمده خودروهای آموزشگاه‌ها و مربیان را خودروهایی مانند پراید، تیبا، کوییک و ساینا تشکیل می‌دهند. حقیقی افزود: در میان این خودروها، استفاده از ساینا به دلیل هزینه‌های بالاتر آن کمتر است و مربیان بیشتر به سمت خودروهایی مانند پراید و تیبا رفته‌اند.وی با اشاره به افزایش قیمت قطعات و تعمیرات گفت: هزینه نگهداری خودرو به حدی افزایش یافته که حتی تعمیرات و سرویس‌های معمول نیز برای مربیان به یک هزینه سنگین تبدیل شده است. رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور ادامه داد: برای مثال، قیمت لاستیک خودروهای مورد استفاده مربیان افزایش زیادی داشته و هزینه تعویض روغن و قطعاتی مانند دیسک و صفحه نیز فشار زیادی به آنها وارد می‌کند.

الزام تعویض خودرو هر هفت سال

حقیقی با اشاره به الزامات مربوط به خودروهای آموزش رانندگی اظهار کرد: طبق آیین‌نامه هیأت دولت، خودروهای آموزشگاه‌ها باید هر هفت سال یک‌بار جایگزین شوند.

وی افزود: این در حالی است که مربی با شرایط اقتصادی فعلی توانایی تعویض خودرو را ندارد و برای جایگزین کردن خودروی موجود با یک خودرو جدید باید مبلغ قابل توجهی از سرمایه شخصی خود را هزینه کند. وی ادامه داد: در شرایطی که نه سهمیه بنزین در اختیار مربیان قرار دارد، نه سهمیه لاستیک و نه حمایت‌های گذشته در حوزه خودرو، اجرای الزام تعویض خودرو برای بسیاری از مربیان به یک چالش جدی تبدیل شده است.

رقابت نابرابر بخش دولتی با آموزشگاه‌ها

رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور همچنین نسبت به آنچه رقابت نابرابر برخی دستگاه‌های دولتی با بخش خصوصی عنوان کرد، انتقاد کرد. وی گفت: یکی از مشکلات جدی این صنف، تصویب آیین‌نامه‌های موازی و کاهش اختیارات بخش خصوصی است. در شرایطی که آموزشگاه‌های خصوصی با هزینه‌های بیمه، مالیات، اجاره و سایر هزینه‌های قانونی فعالیت می‌کنند، برخی دستگاه‌ها با ایجاد واحدهایی خارج از چارچوب معمول، عملاً با بخش خصوصی وارد رقابت می‌شوند. حقیقی افزود: آموزشگاه‌های خصوصی تمام هزینه‌های جاری خود را پرداخت می‌کنند و همین موضوع باعث می‌شود امکان رقابت برای آنها دشوارتر شود.

آمادگی بخش خصوصی برای آموزش رانندگی بانوان

وی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به ظرفیت آموزشگاه‌های خصوصی برای آموزش رانندگی به بانوان گفت: بخش خصوصی آمادگی کامل دارد و تمام تجهیزات، زیرساخت‌ها و الزامات ایمنی مورد نیاز برای آموزش رانندگی به بانوان را در اختیار دارد. حقیقی افزود: آموزشگاه‌های بخش خصوصی از نظر امکانات و زیرساخت آمادگی ارائه این خدمات را دارند، اما در این زمینه موانعی ایجاد شده که باید درباره آن شفاف‌سازی شود. وی تأکید کرد: بخش خصوصی می‌تواند با استفاده از ظرفیت موجود، خدمات آموزشی مورد نیاز را ارائه کند و برای این منظور زیرساخت‌های لازم در آموزشگاه‌های رانندگی فراهم است.

رئیس هیأت‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور در پایان با تأکید بر مشکلات اقتصادی این صنف گفت: ادامه شرایط فعلی می‌تواند آینده آموزشگاه‌های رانندگی و اشتغال هزاران نفر را با خطر مواجه کند.

حقیقی افزود: افزایش هزینه خودرو، قطعات، لاستیک و سوخت در کنار محدودیت افزایش نرخ خدمات، باعث شده فعالیت برای بسیاری از مربیان و آموزشگاه‌ها صرفه اقتصادی نداشته باشد و ادامه این روند می‌تواند به خروج نیروهای باتجربه از این حرفه منجر شود.

خودرو؛گران‌ترین ابزار کار مربی

اقتصاد آموزش رانندگی به‌شدت به وضعیت بازار خودرو وابسته است. خودروی مربی هم ابزار کسب درآمد است و هم اصلی‌ترین سرمایه‌ای که برای فعالیت حرفه‌ای خود در اختیار دارد. افزایش قیمت خودرو به این معناست که ورود یک فرد جدید به این حرفه، سرمایه بیشتری می‌خواهد و خروج از آن نیز لزوماً به معنای آزاد شدن سریع سرمایه نیست. موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که هزینه نگهداری خودرو نیز هم‌زمان افزایش پیدا کند. خودروهای آموزش رانندگی به دلیل استفاده مستمر، نیازمند سرویس و تعمیرات بیشتری هستند و هر خرابی می‌تواند به معنای توقف کار و از دست رفتن درآمد روزانه مربی باشد. از سوی دیگر، الزام‌های مربوط به عمر خودرو نیز مسئله تأمین سرمایه را جدی‌تر می‌کند. اگر یک مربی نتواند خودرو را در زمان مقرر جایگزین کند، عملاً بخشی از توان ادامه فعالیت خود را از دست خواهد داد. در چنین وضعیتی، افزایش قیمت خودرو تنها مشکل خریداران خودرو نیست؛ بلکه مستقیماً بر پایداری یک شغل اثر می‌گذارد.

خطر کوچک شدن شبکه آموزشگاه‌ها

ادامه چنین شرایطی می‌تواند ساختار آموزش رانندگی را نیز تغییر دهد. آموزشگاه‌هایی که نتوانند هزینه‌های جاری خود را پوشش دهند، ناچار به کاهش فعالیت یا تعطیلی خواهند شد. نتیجه این اتفاق فقط حذف چند واحد صنفی نیست؛ بلکه کاهش ظرفیت آموزش در شهرها و افزایش فشار بر آموزشگاه‌های باقی‌مانده است. در صورت کاهش تعداد آموزشگاه‌ها، ممکن است متقاضیان با نوبت‌های طولانی‌تر، دسترسی محدودتر به مربیان و کاهش انعطاف در برنامه‌ریزی کلاس‌ها مواجه شوند. در نهایت، هزینه اقتصادی این وضعیت می‌تواند دوباره به متقاضی منتقل شود.

از همین منظر، مسئله آموزشگاه‌های رانندگی را باید فراتر از یک اختلاف بر سر نرخ خدمات دید. این صنف بخشی از زنجیره‌ای است که به‌طور مستقیم با ایمنی تردد و کیفیت آموزش رانندگان ارتباط دارد.

سخن پایانی

آنچه امروز در آموزشگاه‌های رانندگی می‌گذرد، تنها داستان افزایش هزینه یک خدمت نیست؛ روایت صنفی است که میان هزینه‌های فزاینده و محدودیت قدرت پرداخت مردم گرفتار شده است. از یک سو خودرو، قطعات، سوخت، بیمه و سایر هزینه‌های فعالیت افزایش یافته و از سوی دیگر امکان افزایش متناسب نرخ خدمات وجود ندارد. نتیجه این معادله، کاهش صرفه اقتصادی فعالیت برای مربیان و آموزشگاه‌هاست. در چنین شرایطی، خروج مربیان باتجربه از این حرفه را باید جدی گرفت؛ چراکه آموزش رانندگی مستقیماً با کیفیت مهارت‌آموزی و در نهایت ایمنی تردد در ارتباط است. اگر ادامه فعالیت برای نیروهای حرفه‌ای جذاب نباشد، جایگزین کردن آنها نیز به سادگی امکان‌پذیر نخواهد بود.

راهکار، صرفاً افزایش قیمت کلاس‌ها و انتقال تمام هزینه‌ها به متقاضی نیست. آنچه نیاز است، بازنگری در ساختار اقتصادی این صنف و ایجاد تعادل میان هزینه واقعی ارائه خدمات، درآمد مربیان و توان مالی متقاضیان است. در غیر این صورت، افزایش هزینه‌ها می‌تواند به کوچک‌تر شدن شبکه آموزشگاه‌ها، کاهش تعداد مربیان و دشوارتر شدن دسترسی مردم به آموزش استاندارد منجر شود. آموزشگاه رانندگی در نهایت فقط یک واحد صنفی نیست؛ حلقه نخست زنجیره‌ای است که به تربیت راننده و ایمنی جامعه منتهی می‌شود. حفظ این زنجیره، نیازمند تصمیم‌هایی است که هم بقای اقتصادی فعالان این حوزه را تضمین کند و هم بار مالی آن را بیش از توان خانواده‌ها افزایش ندهد.

م الف ۲۶۳

آگهی تحدید حدود اختصاصی

چون تحدید حدود ششدانگ یک باب منزل پلاک ۲۷۱۲۷ فرعی از ۱ - اصلی واقع در بخش ۲ سیستان بلوار کشاورز - کشاورز ۳ مورد تقاضای محدثه شهرکی جهاندار تاکنون بعمل نیامده است لذا برحسب تقاضای کتبی نامبرده تحدید حدود درتاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۰ 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 آیین‌نامه مذکور صورت پذیرد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹
رئیس ثبت اسناد و املاک

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
نوبت دوم شماره ۲۲۴۸۸۵۳

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

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۲۲۰۰۳۰۰۰۶۷۱ - ۱۴۰۵/۰۵/۱۴ به کلاسمان ۱۴۰۵/۶۶ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک خاش تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم حمیرا ترک ریگی به شناسنامه شماره کدملی ۳۶۱۱۳۸۶۴۲۱ صادره فرزند مراد در ششدانگ یکباب منزل در قسمتی از پلاک ۶۸۷- اصلی به مساحت ۳۱۵/۳۴ مترمربع واقع در قطعه یک از بخش ۴ بلوچستان شهر خاش اراضی عباس‌آباد نیکبخت خریداری از مالک رسمی خریداری مع‌الواسطه از آقای میرز آقا محمودی 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: ۱۴۰۵/۰۵/۲۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹
سیدهاشم موسوی، رئیس ثبت اسناد و املاک

م الف ۱۶۰

آگهی تحدید حدود اختصاصی

نظر به اینکه تحدید حدود ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به پلاک ۱۱۴ فرعی از ۱۴ - اصلی ملکی آقای سیدمهدی سید حسینی در بخش ۵ سیستان مورد تقاضای نامبرده در تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ روز شنبه ساعت ۸ صبح 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 باشند 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 زهک اخذ و به اداره ثبت محل تسلیم و رسید دریافت دارد والا حق او ساقط خواهد شد در صورتیکه روز تحدید حدود مصادف با تعطیلی گردد عملیات تحدید حدود در همان ساعت مندرج در آگهی و در اولین روز کاری بعد از تعطیلی با رعایت مواد قانونی فوق‌الاشاره صورت پذیرد.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹
رئیس ثبت اسناد و املاک زهک

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
نوبت دوم شماره ۲۲۴۸۸۶۳

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

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۲۲۰۰۳۰۰۰۶۷۷ - ۱۴۰۵/۰۵/۱۴ به کلاسمان ۱۴۰۵/۱۲۳ هیات اول/ دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک خاش تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای خداداد ترشابی فرزند خدارحم به شناسنامه شماره ۰ کدملی ۳۷۱۰۴۸۷۶۹۲ صادره از خاش در ششدانگ یکباب منزل در قسمتی از پلاک ۶۷۴- اصلی به مساحت ۲۳۹.۹۱ مترمربع واقع در قطعه یک از بخش ۴ بلوچستان شهر خاش اراضی خلیل‌آباد خریداری از مالک رسمی خریداری مع‌الواسطه از آقای معبود زارع هرفته 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: ۱۴۰۵/۰۵/۲۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹
سیدهاشم موسوی، رئیس ثبت اسناد و املاک