وقت پاتک به محاصره آسمان

آمریکا باتکیه برابزارهای تحریمی، محاصره اقتصادی راازدریابه آسمان گسترش داده است. به نظرمی‌رسد حذف ناپذیری کریدورهای ترانزیتی ایران، رؤیای مسدودسازی آسمان را به چالشی اقتصادی و امنیتی برای حامیان تحریم تبدیل خواهدکرد

گروه اقتصاد- روابط پرفرازونشیب ایران وغرب درحوزه تحریم‌ها و مخصوصا جنگ ایران و آمریکا، این روزها وارد پیچیده‌ترین فاز خود شده است. اگردرچهاردهه گذشته نوک پیکان تحریم‌های هوانوردی متوجه «سخت‌افزار» یعنی ممنوعیت فروش هواپیما یا ممانعت ازتحویل قطعات یدکی بود، در اواخرسپتامبر۲۰۲۶ (یکم مهر۱۴۰۵) واشنگتن زمینی نو را برای فشار برگزیده است: «فلج‌سازی شریان‌های عملیاتی و فرودگاهی». پس ازآن که نبرد نظامی وفشارهای دریایی نتوانست محاسبات تهران را تغییر دهد و اراده سیاسی واشنگتن را دیکته کند، وزارت خزانه‌داری آمریکا اتاق جنگ خود را به آسمان منتقل کرده است. این وضعیت، صحنه یک نبرد کلاسیک تاب‌آوری است؛ جایی که واشنگتن درپی ساخت یک قفس هوایی غیرمستقیم است وتهران بادکترین «محاصره کردن محاصره»، تلاش دارد تا بهای این انزوای تحمیلی را ازطریق جغرافیای ترانزیتی وابزارهای متقابل، به بازیگران پیرامونی و اقتصاد جهانی تحمیل کند.



دوپایه حقوقی محاصره جدید

برای درک شوک اخیردرپروازهای مسافری وباری، باید به میزفرماندهی تحریم‌ها دردفتر کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا(OFAC) نگریست. بررسی اسناد منتشرشده نشان می‌دهد محاصره هوایی کنونی برخلاف ادوار گذشته، نه‌یک اطلاعیه اداری ساده، بلکه بردوستون حقوقیِ بسیارمحاسبه‌شده وهم‌پوشان استوار شده است:

ستون اول؛ قطع شریان ناوگان بین‌المللی با تعلیق «ل-۱»:

تقریباً تمام هواپیماهای تجاری مسافربری روزدنیا- ازایرباس‌های مدرن گرفته تا بوئینگ و امبرائر- دارای بیش از ۱۰ درصد قطعات ونرم‌افزارهای تحت کنترل آمریکا هستند وذیل قاعده موسوم به de minimis درمقررات صادراتی آمریکا(EAR) قرار می‌گیرند. دردوران پسابرجام، مجوزی موسوم به General License J-1 اجازه می‌داد خطوط هوایی بین‌المللی (نظیر ترکیش، امارات، قطر ایرویز، فلای‌دبی و...) بدون نقض تحریم‌ها ودرقالب «اقامت موقت» (تا حداکثر ۷۲ ساعت) به فرودگاه‌های ایران پرواز کنند. تعلیق نامحدود این لایسنس در ۸ سپتامبر ۲۰۲۶ ومتعاقب آن انقضای مجوز ۱۵ روزه فرصت خروج (General License DD) در نیمه‌شب ۲۳ سپتامبر (۱ مهر ۱۴۰۵)، این حیاط‌خلوت حقوقی را بست. از این تاریخ، هر شرکت بین‌المللی که پرنده‌اش در ایران برزمین بنشیند، باخطر تعلیق لایسنس‌های پروازی، پیگردهای سنگین و مسدودسازی دسترسی به سیستم بانکی آمریکا مواجه است.

ستون دوم؛ زمین‌گیرکردن ناوگان داخلی ازمسیر زنجیره تأمین فرودگاهی:

لایه دوم تحریم، ناوگان ملی وشرکت‌های هواپیمایی ایرانی را نشانه گرفته است. این عملیات با فعال‌سازی ظرفیت‌های فرمان اجرایی ۱۳۹۰۲ در بخش هوانوردی وتحریم ده‌ها شرکت فعال در حوزه ناوبری و هوانوردی شکل گرفت. در این راهبرد، هدف دیگر منع پرواز از تهران نیست، بلکه خشکاندن ریشه‌های پشتیبانی فرودگاهی در مقاصد خارجی است:

- سوخت‌رسانی فرودگاهی: قطع کامل تحویل سوخت جت (Jet-A1) به پرنده‌های ثبت‌شده در ایران.
- خدمات بارومسافر: امتناع شرکت‌های خدمات فرودگاهی از چک‌این، بارگیری و مارشالینگ.
- سامانه‌های ناوبری ورزرواسیون جهانی: اخراج ایرلاین‌های ایرانی از پروتکل‌های توزیع بلیت.
- بیمه و خدمات اضطراری: لغو پوشش‌های اتکایی بین‌المللی هوانوردی.

ازآن جا که طبق رژیم تحریم‌های ثانویه، فرودگاه‌ها و شرکت‌های خدمات‌رسان خارجی در صورت ارائه هرگونه سرویس به ناوگان ایرانی مشمول جریمه وقطع دسترسی به چرخه سوئیفت و تسویه دلاری می‌شوند، پروازهای ایرانی حتی در صورت رسیدن به مقصد، عملاً با خطر زمین‌گیری، فقدان سوخت برگشت وتوقف عملیات مسافرگیری روبه‌رو خواهند شد.

نبض فرودگاه‌های منطقه؛ از دومینوی انسداد تا کریدورهای باریک

انقضای مهلت مجوز DD درروزهای پایانی شهریورواوایل مهرماه، ترافیک پروازی میان ایران و همسایگان راوارد بحرانی کم‌سابقه کرد:

حوزه عراق وخطوط زیارتی: فرودگاه بغداد از ۲۲ سپتامبر به‌دلیل احتراز از جریمه‌های اوفک، پذیرش ناوگان ایرانی را متوقف کرد. فرودگاه نجف اشرف نیز علیرغم حفظ پروازها تا ۲۴ سپتامبر، سرانجام ازصبح جمعه ۲۵ سپتامبر (۳ مهر) تمامی پروازهای ورودی و خروجی ناوگان ایرانی را تا اطلاع ثانوی به حالت تعلیق درآورد. همزمان، فرودگاه‌های اربیل و سلیمانیه در اقلیم کردستان نیز به دلیل فشارهای شرکت‌های خدمات‌رسان چندملیتی، ارائه خدمات به پروازهای ایرانی را لغو کردند.

شوک ترکیه ولغوطولانی‌مدت: خروج خطوط اصلی ترکیه ترانزیت مسافری و تجاری را تحت فشار گذاشته است. سه شرکت بزرگ هوایی این کشور نه‌تنها پروازهای برنامه‌ای خود به کلان‌شهرهای ایران را متوقف کردند، بلکه تمامی مقاصد ایرانی را تا پایان سال از سامانه‌های فروش خارج ساختند. درواکنش به این وضعیت، ایرلاین‌های ایرانی ناچار شدند ازروش پرهزینه وپیچیده «حمل سوخت رفت و برگشت» استفاده کنند؛ به این معنا که هواپیما باک‌های خود را در ایران تا حداکثر ظرفیت پرمی‌کند تا بدون نیاز به سوخت‌گیری در استانبول، مسیر بازگشت را پوشش دهد و به این ترتیب مسافران و بازرگانان جامانده بازگردانده شوند.

حوزه خلیج‌فارس و مانورتغییر مسیر: تعلیق پروازها به دبی و شارجه از ۲۴ سپتامبر کلید خورد. همزمان، ایرلاین‌های منطقه‌ای نظیر امارات، فلای‌دبی وایرعربیا، متأثر از هشدارهای ایمنی و سناریوهای اقدام متقابل ایران، اقدام به بازطراحی مسیرهای هوایی خود کردند؛ رویکردی که زمان سفرهای عبوری در برخی خطوط منطقه‌ای را ۳۰ تا ۹۰ دقیقه افزایش داده است.

قفقاز وسایر مسیرهای باقی‌مانده: جمهوری آذربایجان و گرجستان (تفلیس و باتومی) از اواخر سپتامبر هرگونه سرویس‌دهی فرودگاهی و سوخت‌گیری را متوقف کردند. در این شرایط، تنها فرودگاه زوارتنوتس ایروان (ارمنستان)، برخی مقاصد منتخب در روسیه، پروازهای معدود شرق آسیا (نظیر چین) ودر مواردی خاص واستثنایی پروازهای کنترل‌شده به مسقط (عمان) به‌عنوان معابر هوایی باقی‌مانده به کار خود ادامه می‌دهند.

واکنش متقابل تهران؛ توازن وحشت و دیپلماسی آسمان

واکنش مقامات ارشد کشورمان به این محاصره سازمان‌یافته، ماهیتی هشدارآمیز ومبتنی برایجاد بازدارندگی نامتقارن داشته است. پیام‌های مخابره‌شده از سطوح مختلف حاکمیتی گویای این است که تهران هزینه‌سازی یک‌طرفه را نخواهد پذیرفت:

هشدار حاکمیتی ودکترین تلافی: سردار سرلشکر محسن رضایی، دبیر شورای عالی امنیت ملی، در گفت‌وگوی تلویزیونی صراحتاً پایتخت‌های منطقه را از هم‌سویی با راهبرد انزوای واشنگتن برحذر داشت وتأکید کرد: «اگربنا باشد هواپیماهای ایران نتوانند پرواز کنند، فرودگاه‌های آنان نیز پروازی نخواهند داشت.» این موضع بازتاب دهنده ورود نهادهای امنیتی به پرونده تحریم هوایی است.

اصل تقابل فضایی: اظهارات محمد مخبر، مشاور رهبر معظم انقلاب نیز این خط‌مشی را تقویت کرد. وی متذکر شد: فضای هوایی و پرواز در منطقه یا برای همه آزاد است، یا برای هیچ‌کس نخواهد بود.

بسته اقدام متقابل هوایی: همگام با این مواضع، کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با همکاری سازمان هواپیمایی کشوری، بررسی طرح تعلیق مجوزهای عبور هوایی از آسمان ایران را آغاز کرده است.

راهکارهای کوتاه‌مدت؛ تدابیر خروج از بن‌بست هوانوردی

دربرابر این فشار همه‌جانبه، سیاست‌گذار هوایی کشور مجموعه‌ای از تدابیر واکنشی را برای حفظ شریان‌های پروازی فعال کرده یا می‌تواند فعال کند. گام نخست، فعال‌سازی «هاب‌های واسط منطقه‌ای» برای دورزدن انسداد مستقیم است؛ هدایت ترافیک هوایی از ایستگاه‌های جایگزینی نظیر ایروان، دوحه یا مسکو، اگرچه بهای سفر را بین ۲۰ تا ۴۰ درصد بالا می‌برد و جریان ورودی نقدینگی مستقیم ایرلاین‌های داخلی را تا حدی می‌فرساید، اما اتصال پایتخت به خطوط بازرگانی و ترانزیت جهانی را به شکل موقت سرپا نگه می‌دارد.

در لایه دوم، استفاده از ظرفیت شرکت‌های پوششی و مدل‌های اجاره ناوگان می‌تواند در دستور کار قرار گیرد؛ بهره‌گیری از قراردادهای اجاره هواپیما همراه با کادر پروازی یا استفاده از خطوط ثبتی در کشورهای ثالث، راهبردی آزموده‌شده برای کور کردن رادارهای رصد اوفک است.

از منظر حقوقی و تجاری نیز تهران می‌تواند علاوه بر کلید زدن فرآیند شکایت در سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) پیرامون نقض پیمان شیکاگو و موافقت‌نامه‌های دوجانبه حمل‌ونقل هوایی، وزن دیپلماسی پروازی خود را تا حدی به سمت شرق شیفت دهد؛ تمرکز بر فرودگاه‌های اصلی روسیه، چین، هند و آسیای میانه که خطوط اعتباری و موافقت‌نامه‌های ارزی دوطرفه دارند، پاتکی است تا ظرفیت ناوگان پهن‌پیکر کشور به جای فرسایش در بن‌بست‌های منطقه‌ای، در مسیرهایی به کار گرفته شود که مصونیت بالاتری در برابر سازوکار تحریم دلاری دارند.

ازدریا تا زمین؛ نبرد تاب‌آوری و پارادوکس تحریم

همان‌طور که در تحلیل‌های رسانه‌هایی چون «نورنیوز» منعکس شده، محاصره هوایی کنونی را نباید یک رویداد جزیره‌ای پنداشت، بلکه باید آن را درون معادله بزرگ‌تری به نام «جنگ تاب‌آوری» تحلیل کرد.

آمریکا تقابل‌های خود با ایران را با فرض «برتری نظامی معادل تحمیل اراده سیاسی» آغاز کرد؛ اما امتداد درگیری، تبدیل تقابل به یک بحران منطقه‌ای وتحمیل هزینه‌های متقابل، پارادوکسی آشکار آفرید: ابزار نظامی نه تنها نتوانست هدف سیاسی را محقق کند، بلکه برای متجاوز هزینه‌های تصاعدی به بار آورد. در پی این ناکامی، واشنگتن ابزارهای فشار غیرمستقیم را یکی پس از دیگری به میدان کشید.

در فاز نخست، فشار دریایی برشریان‌های صادرات انرژی ایران تحمیل شد. اما پاسخ نامتقارن ایران با انتقال ریسک به شرکت‌های بیمه، مالکان تانکرها و خطوط دریانوردی، منطق فشار را معکوس کرد. افزایش سرسام‌آور نرخ کرایه روزانه ابرنفتکش‌ها (VLCC) در دالان خلیج فارس- چین و به دنبال آن التهاب در بازار جهانی نفت و گازوئیل، تورم مستقیم را بر اقتصاد غرب و افکار عمومی ایالات متحده بار کرد.

اکنون آسمان به فاز دوم این نبرد تبدیل شده است. اما طراحان تحریم در واشنگتن با همان پارادوکس پیشین روبه‌رو هستند: محاصره ایران، برای دیگران نیز رایگان نیست. با قطع پروازها و تهدید بسته‌شدن حریم هوایی ایران، درآمد سالانه فرودگاه‌های منطقه از گردشگری و پروازهای ایرانی سقوط کرده، زمان پرواز ایرلاین‌های خارجی به‌دلیل انحراف از کریدور ایران طولانی‌تر شده و هزینه‌های گزاف سوخت و بیمه به آنان تحمیل شده است.

اگر این زنجیره به مرحله بعد یعنی فشار بر کریدورهای زمینی امتداد یابد، وضعیت از این هم پیچیده‌تر خواهد شد. برخلاف تصور اتاق‌های فکر غربی، موقعیت جغرافیایی ایران ماهیت انزواپذیری ندارد. ایران صرفاً یک «مقصد تحریم‌پذیر» نیست؛ بلکه یک «چهارراه لاینفک ترانزیتی» است.

کریدور شمال- جنوب (متصل کننده روسیه و آسیای میانه به آب‌های آزاد هند) و دالان‌های شرق- غرب، اقتصاد همسایگان را به جغرافیای ایران گره زده‌اند. تلاش برای انسداد زمینی، تجارت ترکیه، عراق، هند و قفقاز را مختل خواهد کرد و هزینه‌ای سنگین‌تر از تحریم هوایی بر شرکای منطقه‌ای آمریکا بار خواهد ساخت.

جمع‌بندی: ایران یک مقصد نیست؛ یک مسیر است

در شطرنج کنونی، قاعده اصلی این است که هیچ فشاری در یک نقطه محدود باقی نمی‌ماند. انتقال کانون تحریم به شریان‌های عملیاتی هوانوردی اگرچه در کوتاه‌مدت الگوهای سفر مسافران ایرانی را تغییر داده و بار ترافیک را به سمت پایانه‌های مرزی زمینی (نظیر بازرگان و رازی) یا پروازهای فرعی کشانده است، اما در سوی دیگر، انگیزه تهران را برای فعال‌سازی اهرم‌های کریدوری خود به بالاترین سطح رسانده است.

تجربه فازهای پیشین نشان داده است که ابزارهای تحریمی زمانی مؤثر واقع می‌شوند که هزینه آن به‌طور خالص تنها بر دوش کشورِ هدف بماند. اما اگر ایران بتواند از طریق ابزارهای مقابله به‌مثل هوایی، فعال‌سازی دالان‌های ریلی شمال- جنوب، تقویت بنادر خزر و تهاتر منطقه‌ای انرژی، هزینه مسدودسازی را میان طراحان تحریم و همکاران منطقه‌ای شان سرشکن کند، شریان‌بندی تحریمی واشنگتن دوباره عقیم خواهد ماند.

واقعیت ژئوپلیتیک معاصر خاور میانه در یک جمله خلاصه می‌شود: در جنگ فرسایشی تاب‌آوری، ایران صرفاً یک مقصد مسافری نیست، بلکه ستون فقرات دالان‌های پیرامونی است؛ و در مناسبات راهبردی جهان، ارزش یک مسیر مهم تجاری و هوایی را نه با حجم ترافیک روزمره آن، بلکه با هزینه گزاف و غیرقابل تحملِ حذف آن از نقشه محاسبه می‌کنند.

لزوم چرخش راهبردی ازپروازبه کریدور

واکاوی ظرفیت‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی کشور؛ چرا پاسخ پایدار به تحریم هوایی باید روی زمین پی‌ریزی شود؟

اگر اتاق جنگ تحریم در واشنگتن تمرکز خود را بر انسداد شریان‌های هوایی و قطع زنجیره خدمات فرودگاهی ایران قرار داده است، موثرترین پاتک اقتصادی تهران لزوماً در آسمان رقم نمی‌خورد؛ بلکه پاسخ تعیین‌کننده باید بر پهنه زمین و دریا مهندسی شود. در شرایطی که تهدیدهای وزارت خزانه‌داری آمریکا گلوگاه‌های اتصال هوایی را دچار چالش کرده، صورت‌مسئله محوری برای اقتصاد ایران، فراتر از تاب‌آوری صرف چند ایرلاین، «حفظ اتصال پیوسته به شبکه تجارت منطقه‌ای و جهانی» از طریق بازآرایی زیرساخت‌های چندوجهی است.

فراتر از حفظ پروازها؛ بقای اتصال تجاری

در چنین معادله‌ای، هر اندازه گلوگاه‌های مسیر هوایی دچار اصطکاک و محدودیت‌های تحمیلی شوند، فوریت و توجیه اقتصادی مسیرهای جایگزین در شبکه جاده‌ای، ریلی و دریایی دوچندان خواهد شد. مهدی قدمیاری، کارشناس حوزه کریدورهای ترانزیتی ولجستیک، در این باره معتقد است: راهبرد کشور در نقطه عطف کنونی باید از تلاش ایزوله برای «حفظ یک شیوه حمل‌ونقل» فراتر برود و به‌سوی مهندسی یک «شبکه حمل‌ونقل چندوجهی (Multimodal)» حرکت کند؛ سامانه‌ای یکپارچه که در آن در بزنگاه‌های تحریمی و بحران، خطوط ریلی، کریدورهای جاده‌ای و بنادر ساحلی بتوانند بدون افت معنادار بهره‌وری، بخش عمده‌ای از بار شبکه را از دوش بخش هوایی بردارند. این بازآرایی برای سرزمینی چون ایران که ذاتاً بر چهار راه مواصلاتی کریدورهای «شمال- جنوب» و «شرق- غرب» جای گرفته، نه یک گزینه رفاهی، بلکه یک الزام پدافندی در حوزه اقتصاد لجستیک است. در صورت ارتقای بهره‌وری زیرساخت‌های زمینی، پایانه‌های مرزی و بنادر کشور قادر خواهند بود جریان کالا و حتی بخشی از مسافران منطقه‌ای را جذب و پایدار نگه دارند.

ارتقای بهره‌وری مرزها درکنار تکمیل حلقه‌های مفقوده

همین نگاه در دیپلماسی ترانزیتی کشور نیز در حال تقویت است؛ به گزارش فارس، مهران قربانی، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، در نشست حمل‌ونقل سازمان ملل (که در روزهای ابتدایی مهرماه در ژنو برگزار شد)، توسعه و تکمیل کریدورها را از اولویت‌های اضطراری اتصال‌پذیری کشور قلمداد کرد. او با اشاره به لزوم پیوند سریع حلقه‌های راهبردی نظیر خط‌آهن «چابهار- زاهدان» در جنوب شرق و «رشت- آستارا» در شمال، فرآیند اتصال‌پذیری را صرفاً معطوف به احداث فیزیکی ندانست، بلکه بر اصلاح نرم‌افزاری شبکه- از جمله «هماهنگ‌سازی رویه‌های گمرکی در مرزها»، «کاهش خواب و زمان معطلی کالا» و «دیجیتالی‌سازی فرآیندهای لجستیکی»- به‌عنوان ارکان جهش کارایی کریدورها تأکید کرد.

آمارها نیز مؤید آن است که هر جا زیرساخت‌های زمینی و دریایی فعال شوند، بازار پاسخ فوری می‌دهد. در شمال کشور، گذرگاه مرزی آستارا مصداق عینی این ظرفیت است؛ به گفته هادی حق‌شناس، استاندار گیلان، این مرز در ۵ ماهه نخست امسال موفق شده رتبه سوم واردات، رتبه چهارم صادرات و رتبه پنجم ترانزیت کشور را به خود اختصاص دهد. هم‌راستا با آن، توسعه ترانزیت کانتینری در بنادر کاسپین نیز از شکل‌گیری یک شبکه جایگزین خبر می‌دهد؛ ثبت ورود حدود هزار و ۷۰۰ کانتینر از طریق این بنادر به گیلان در پنج ماه اخیر، در مقایسه با عملکرد محدود چندصد کانتینری سنوات گذشته، انتقال تدریجی بخشی از ترافیک بار به سمت دریا- زمین را اثبات می‌کند.

موقعیت طبیعی باید به مزیت رقابتی تبدیل شود

هم‌صدا با نهادهای اجرایی، فعالان بخش خصوصی نیز بر ضرورت انعطاف‌پذیری مسیرهای تجاری پافشاری دارند. پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، با اشاره به پیش‌بینی ناپذیری شرایط بین‌المللی تأکید می‌کند که محدودیت یا انسداد در یک شریان نباید به قفل‌شدگی یا کندی موتور تجارت خارجی منجر شود و لجستیک چندوجهی باید توان مانور در مسیرهای موازی را فراهم آورد.

در نهایت، فشار تازه بر خطوط هوایی، بار دیگر مزیت ژئوپلیتیک و موهبت جغرافیایی ایران را به کانون محاسبات سیاستی بازگردانده است. با این حال، باید واقع‌بین بود: جغرافیا فی‌نفسه ثروت تولید نمی‌کند، بلکه تنها بستری بالقوه است. این پتانسیل زمانی به درآمد پایدار و ابزار خنثی‌سازی تحریم بدل خواهد شد که سرعت، تشریفات و هزینه مبادله کالا و مسافر میان مرزها، بنادر و شبکه‌های جاده‌ای و ریلی، در تراز استانداردهای روز و با قیمت‌های رقابتی ساماندهی شود. پاسخ پایدار به تحریم‌های پروازی، اگرچه دفاع از آسمان و حفظ ناوگان هوایی را می‌طلبد، اما بخش تعیین‌کننده آن باید بر روی زمین پی‌ریزی شود؛ پهنه‌ای که با بنادر فعال در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و شبکه‌ای گسترده از شریان‌های جاده‌ای و ریلی، می‌تواند بن‌بست‌های پروازی را به جهشی در اتصال چندوجهی کشور تبدیل کند.

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 ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۲ و رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۳ و رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۴ و رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۵ و رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۶ و رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۰۲۷۰۰۳۴۳۷ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۹ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی اداره ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان تصرفات مالکانه مالکیت آقای نقی روغنی به شناسنامه شماره ۲۰۸۲ و شماره ملی ۵۶۴۹۴۴۹۰۵۸ صادره جرقویه سفلی فرزند آقا علی در ۲۸ حبه و چهار پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان و مالکیت خانم فاطمه روغنی به شناسنامه شماره ۸۸۳ و شماره ملی ۱۲۸۵۴۹۴۶۳۶ صادره اصفهان فرزند علی در چهارده حبه و دو پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان و مالکیت خانم نورالزمان روغنی به شناسنامه شماره ۱۶۰۹ و شماره ملی ۱۲۸۵۶۰۲۷۸۱ صادره اصفهان فرزند علی در چهارده حبه و دو پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان و مالکیت آقای عبدالرسول شرکت به شناسنامه شماره ۳۲۳۱ و شماره ملی ۱۲۸۸۳۳۴۵۳۲ صادره اصفهان فرزند محمد جعفر در هفت حبه و یک پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان و مالکیت آقای محمد جعفر شرکت به شناسنامه شماره ۱۷۲۱ و شماره ملی ۰۰۴۹۴۰۵۷۹۹ صادره تهران فرزند محمد حسن در سه حبه و سه پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان و مالکیت خانم الهام شرکت به شناسنامه شماره ۳۶۸۲ و شماره ملی ۱۲۸۸۳۸۴۷۷۷ صادره اصفهان فرزند محمد جعفر در سه حبه و سه پنجم حبه مشاع از ۷۲ حبه ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی با کاربری زراعی بدون درج اعیانی به مساحت ۱۳۶۰۳/۷۹ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۷ اصلی واقع در بخش ۱۸ ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان 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. شناسه آگهی:۲۲۸۴۲۶۳

تاریخ انتشار نوبت اول :۱۴۰۵/۰۷/۰۴

تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۵/۰۷/۱۹

حمیدرضا خسروی – رئیس ثبت اسناد و املاک

۲۱۰۱۸۹

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

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۴۵۶۰۱۴۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۷ که در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی منطقه دو ساری تصرفات مالکانه سیده زهرا عمادی دارابی فرزند سید حسن به شماره ملی ۲۰۹۱۵۵۶۳۸۶ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین زراعی پلاک ۱۳۷ فرعی به مساحت ۶۴۶۴/۲۲ متر مربع قسمتی از پلاک ۱۲ – اصلی واقع در قریه بیشه کلا و کرفون (سیدمحله) بخش ۲ ثبت ساری

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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. شناسه آگهی : ۲۲۶۷۷۸۷

تاریخ انتشار نوبت اول : ۱۴۰۵/۰۶/۱۸ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۵/۰۷/۰۴

یاسر ملکی– مدیرواحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو ساری

۲۱۰۴۱۰