

اخبار کوتاه

راه‌آهن رشت - آستارا؛ ریل طلایی اتصال

مناطق آزاد ایران به قلب اوراسیا

گروه زیربنایی: کمال ابراهیمی کاوری، کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در گفتگو با خبرنگار مهر در تشریح اهمیت پروژه ریلی رشت – آستارا و نقش آن در اتصال مناطق آزاد ایران به شبکه‌های بین‌المللی حمل‌ونقل، گفت: در روزگاری که ژئواکونومی جای ژئوپلیتیک را در تعیین قدرت کشورها گرفته است، هیچ ابزاری مهم‌تر از شبکه‌های حمل‌ونقل ترکیبی و هوشمند برای تثبیت جایگاه اقتصادی یک کشور نیست، وی افزود:پروژه راه‌آهن رشت – آستارا نه تنها یک مسیر ریلی ساده نیست، بلکه شریان حیاتی پیوند ایران به کریدورهای بزرگ تجارت جهانی است؛ مسیری که بنادر شمال و جنوب کشور، مناطق آزاد تجاری و کشورهای همسایه را در یک زنجیره حمل‌ونقل منسجم و رقابت‌پذیر به هم پیوند می‌دهد. ابراهیمی کاوری با تأکید بر اینکه اهمیت این خط از دواوه قبل‌بررسی است، گفت: نخست، به عنوان حلقه نهایی اتصال کریدور بین‌المللی شمال – جنوب (INSTC) که بندر بمبئی هند را از مسیر ایران به روسیه، قفقاز و اروپای شرقی متصل می‌کند؛ و دوم، به عنوان پلی ژئو اقتصادی میان مناطق آزاد تجاری ایران و جمهوری آذربایجان که می‌تواند تحولات بزرگی در تجارت منطقه‌ای ایجاد کند. وی با اشاره به نقش مناطق آزاد در این مسیر، افزود: در سمت ایران، مناطقی چون انزلی، ارس و اروند بیش‌ازپیش در آستانه ورود به زنجیره ارزش جدیدقرار می‌گیرند. منطقه آزاد انزلی در حاشیه خرمی‌تواند با فعال‌سازی ترینال‌های لجستیکی خود، به هاب توزیع کالا میان ایران، روسیه و کشورهای حوزه CIS تبدیل شود. در سوی دیگر، منطقه آزاد ارس با موقعیت استراتژیک در مرز نخجوان و ارمنستان، به یکی از ایستگاه‌های مهم بارگیری و تبادل کالا در مسیر ریلی رشت – آستارا تبدیل خواهد شد. کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی ادامه داد: این خط در نهایت می‌تواند با تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، پیوندی طبیعی با منطقه آزاداروند در جنوب کشور برقرار کند و از مسیر بندر امام خمینی و خرمشهر، مسیر ترانزیتی شمال – جنوب را به خلیج فارس و دریای عمان امتداد دهد. وی با اشاره به ابعاد بین‌المللی این پروژه گفت: تکمیل خط ریلی رشت – آستارا، جایگاه ایران را به عنوان پل زمینی بین هند و روسیه تثبیت می‌کند. هند با سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و علاقه‌مندی به مسیر زمینی امن‌تر برای عبور کالا به روسیه و اروپای شرقی، از بزرگ‌ترین ذی‌نفعان این پروژه است. روسیه نیز که در پی تحریم‌های غرب مسیرهای جایگزین دریای بالتیک را از دست داده، اکنون به شدت به فعال‌سازی مسیر ریلی ایران – آذربایجان نیاز دارد. ابراهیمی کاوری افزود: از سوی دیگر، جمهوری آذربایجان با توسعه بندر بزرگ آلت و منطقه آزاد تجاری وابسته به آن در نزدیکی باکو، در حال تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیت کالا میان آسیای مرکزی و قفقاز و اروپا است. ختارشت – آستارا عملاً این بندر را به شبکه ریلی ایران و از آنجا به بنادر جنوبی خلیج فارس متصل می‌کند. وی اظهار کرد: در سطح منطقه‌ای، این پروژه به معنای توسعه تجارت دریایی ایران با روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، هندو عمان خواهد بود. بنادر خزر در شمال و بنادر خرمشهر و بوشهر در جنوب، در چارچوب این اتصال، به بنادر میانجی و هماهنگ کننده کالا بدل می‌شوند. در واقع، راه‌آهن رشت – آستارا حلقه مکملی است که حمل‌ونقل دریایی ایران را به حمل‌ونقل زمینی و ریلی بین‌المللی پیوند می‌دهد و به مناطق آزاد امکان می‌دهد به مراکز لجستیک چندقهپی تبدیل شوند. کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی با اشاره به آثار اقتصادی این مسیر گفت: پیش‌بینی می‌شود این مسیر، سالانه ۲۰ میلیون تُن سار ترانزیتی را جابه‌جا کند. بخش قابل توجهی از این بار می‌تواند از طریق مناطق آزاد ایران عبور کرده و مزایای ترغیف‌ای، مالیاتی و خدماتی آن‌ها را افزایش دهد. ابراهیمی کاوری ادامه داد: منطقه آزاداروند با موقعیت منحصربه‌فرد خود در نقاط طوع و رودخانه استراتژیک اروندرود و کارون و دسترسی به آب‌های آزاد، می‌تواند در آینده نزدیک به ایستگاه نهایی صادرات کالاهای ترانزیتی شمال – جنوب به بازارهای عربی خلیج فارس و شمال آفریقا تبدیل شود. وی تصریح کرد: فراتر از اقتصاد، تکمیل این پروژه پیامی راهبردی برای همسایگان دارد: ایران در حال بازگشت به جایگاه تاریخی خود به عنوان چهارراه تجارت شرق و غرب است. این مسیر، ژئوپلیتیک منطقه را از رقابت بر سر خاک به همکاری بر محور لجستیک و زیرساخت تغییر می‌دهد. این کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در پایان گفت: همکاری ایران و آذربایجان در این زمینه می‌تواند الگویی تازه‌ای از «دیپلماسی زیرساختی» باشد؛ دیپلماسی‌ای که در آن ریل و بندر جایگزین توپ و تانک می‌شوند.

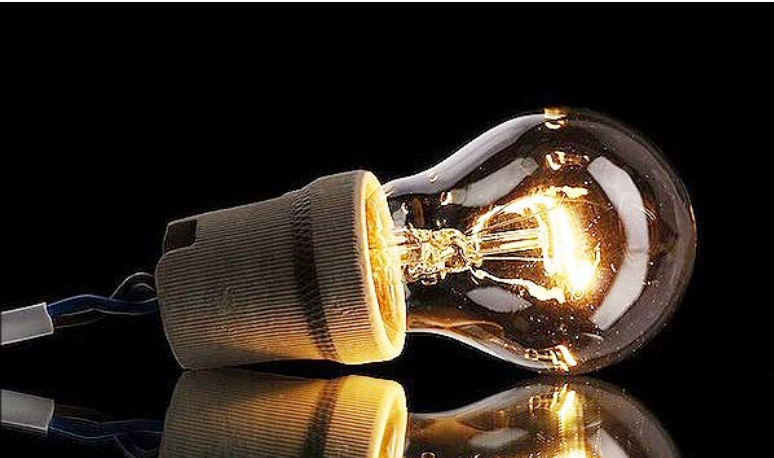
احتمال خاموشی خانگی کم‌شد

عبدالحسین همتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای جلوگیری از خاموشی‌های زمستانی، از بهبود وضعیت ذخیره‌سازی سوخت نسبت به سال گذشته خبر داد. به گفته این عضو کمیسیون انرژی مجلس، مصرف گاز در فصل سرما به‌ویژه در بخش خانگی افزایش می‌یابد و همین مسئله نیروگاه‌ها را ناچار به استفاده از سوخت دوم همچون مازوت و گازوئیل می‌کند. این موضوع سال گذشته باعث خروج ۵۰۰۰ مگاوات ظرفیت تولید برق از مدار شد. وی با تأکید بر اینکه اسمال ذخایر سوخت با کیفیت و حجم بهتری تأمین شده، اظهار امیدواری کرد قطعی برق در بخش خانگی به حداقل برسد، اما احتمال خاموشی در بخش‌های صنعتی و کشاورزی همچنان وجود دارد. همتی افزود: در صورت تکمیل طرح‌های در دست اجرا، وضعیت تأمین برق مردم تا تابستان آینده به‌مراتب بهتر خواهد شد. به گفته این عضو کمیسیون انرژی، براساس گزارش‌های وزرای نیرو و نفت، ظرف دو سال آینده بخش زیادی از مشکلات تأمین برق کشور برطرف می‌شود. همچنین با بهره‌برداری هفتگی از حدود ۱۰۰ مگاوات نیروگاه خورشیدی، ظرفیت تولید برق به‌تدریج افزایش خواهد یافت. همتی در پایان ابراز امیدواری کرد که با ادامه این روند و بهره‌گیری مؤثر از انرژی خورشیدی، در تابستان پیش‌رو کشور با حداقل چالش در تأمین برق مواجه شود.



ضرورت توجه به تلفات ۱۱ درصدی شبکه انرژی کشور

بحران خاموش شبکه برق



هشت میلیارد متر مکعب مصرف گاز طبیعی در نیرو و کاهها در این بازه زمانی است. وی ادامه داد: کاهش تلفات به زیر ۱۰ درصد که ایران را در کنار کشورهایمانند اسپانیا قرار می‌دهد، ممکن است. اما این اتفاق به حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری برای اصلاح، بازسازی، توسعه خطوط و پست‌های برق نیاز دارد که این میزان سرمایه‌گذاری با توجه به کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری در احداث نیروگاه‌ها و کاهش مصرف سوخت نیروگاه‌ها اقتصادی و توجیه‌پذیر است. با توجه به گفته‌های صیبر سندیکیا برق ایران باید گفت اگر کاهش تلفات برق از ۱۵٫۲ درصد به ۱۱٫۱ درصد منجر به صرفه‌جویی ۱٫۵ میلیارد یوروی شده است، باید گفت کاهش رقم ۱۱٫۱ درصدی به میزان ۸٫۳ درصد میانگین جهانی می‌تواند بیش از یک میلیارد یورو صرفه‌جویی در هزینه‌های کشور را به همراه داشته باشد. برای مشخص تر شدن موضوع می‌توان به صحبت‌های عبدالله باباخانی، کارشناس انرژی، نیز اشاره کرد. او در گفت‌وگوی پیشین خود با تجارت‌نیوز متذکر شد که تلفات شبکه برق در ایران طبق گزارشات رسمی حدود ۱۱ درصد (غیر رسمی حدود ۱۳ تا ۱۴ درصد) است. این یعنی از هر ۱۰۰ مگاوات برق تولیدی، ۱۱ مگاوات به مصرف کننده نمی‌رسد. این کارشناس انرژی تصریح کرد: این در حالی است که میانگین جهانی تلفات برق کمتر از ۴ درصد است

کارشناس مسائل انرژی تأکید کرد

اصلاح قیمت بنزین در بن بست سیاست گذاری



وضع موجود ممکن نیست، افزایش قیمت بنزین به‌تنهایی نیز کافی نخواهد بود؛ زیرا افزایش نرخ سوخت بر کرایه تاکسی و حمل‌ونقل عمومی اثر می‌گذارد و حتی به سایر کالاهای نیز سرایت کرده و موج تورمی تازه‌ای ایجاد می‌کند. در چنین شرایطی، تأثیر افزایش قیمت به‌سرعت خنثی می‌شود و کشور دوباره به همان وضعیت بازمی‌گردد. این کارشناس انرژی تصریح کرد: باید از راه‌حل‌های ترکیبی استفاده کرد؛ به عبارت دیگر، اصلاح قیمت تنها بخشی از برنامه است. در کنار آن، باید تولید خودروهای کم‌مصرف و رقابتی در دستور کار قرار گیرد، خودروهای برقی به ناوگان حمل‌ونقل اضافه شوند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صرفه‌جویی و سیاست‌های خودروبی

کاهش ۱۰ درصدی تلفات جاده‌ای هدف بر نامه هفتم کشور است



رضا اکبری رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: اهتمام مضاعف بر ارتقا ایمنی تردد ناوگان حمل‌ونقل اتوبوسی در سفرهای بین شهری از مهم‌ترین مأموریت‌های این سازمان در زمینه ایمن‌سازی سفرهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای است. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای افزود: نظارت جدی بر عملکرد مدیران فنی شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری و مراکز معاینه فنی ناوگان سنگین فعال در کشور، موجب افزایش ایمنی سفرهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی در بخش‌های جابه‌جایی کالا و مسافر می‌شود. وی خاطر نشان کرد: تمرکز بر آموزش، نظارت و بررسی‌های میدانی در زمینه فعالیت ناوگان سنگین حمل کالاهای خطرناک در سطح شبکه راه‌های کشور، یکی دیگر از الزامات مؤثر در ایمنی سفرهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. اکبری با اشاره به پیش‌بینی کاهش ۱۰ درصدی تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای در بازه زمانی پنج‌ساله اجرای قانون برنامه هفتم پیشرفت کشور، تأکید کرد: سیاست‌گذاری و اهتمام نسبت به اجرای اهداف یادشده در کنار اجرای پروژه‌های مستمر سالانه در حوزه ایمن‌سازی جاده‌ها، زمینه تحقق این مهم را فراهم می‌کند.

ضرورت توجه به تلفات ۱۱ درصدی شبکه انرژی کشور

بحران خاموش شبکه برق

توزیع مدام کمتر می‌شود. در نهایت لوازم مصرفی در منازل، بخشی از برق را تلف می‌کنند و به طور تقریبی هیچ چیز باقی نمی‌ماند. اظهارات وزیر نیرو بدان معناست که گاز مورد نیاز بسیاری از صنایع، نه‌تنها صرف تولید برق هم نمی‌شود، بلکه بخش عمده آن به دلیل ضعف در صنعت برق هدر می‌رود. در همین زمینه پیش‌تر هاشم اورعی، استاندار برق دانشگاه صنعتی شریف، در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز در مورد پایین بودن راندمان نیروگاه‌ها و چرایی ائتلاف انرژی در صنعت برق توضیح داد: وزارت نیرو با زده‌ی متوسط نیروگاه‌ها در حوزه تولید در حدود ۳۷ تا ۳۸ درصد اعلام کرد؛ یعنی از هر ۱۰۰ واحد انرژی گازی، حدود ۴۰ واحد برق تولید می‌شود. این ائتلاف تنها مربوط به تولید است. او ادامه داد: در انتقال، تلفات کمتر و حدود سه تا پنج درصد است که به ظرفیت و مسافت انتقال بستگی دارد. اما در بخش توزیع، توانیر تلفات این حوزه را ۱۲ درصد برآورد کرد. این در حالی است که میانگین تلفات حدود ۱۵ درصد و در برخی استان‌ها مانند خوزستان بیشتر است. نمی‌توان تلفات را به صفر رساند، اما باید آن را به حداقل کاهش داد. آن‌چه از داده‌ها و اظهارات بیان شده پیداست، آن است که مساله تلفات برق در ایران برخلاف روایت رسمی، یکی از عوامل مهم ناترازی برق در کشور است. مقایسه تلفات برق در ایران با دیگر کشورهای قابل مقایسه با کشور نشان می‌دهد که تلفات شبکه برق ایران همچنان بالا است. تجربه کاهش تلفات از ۱۵٫۲ درصد به ۱۱٫۱ درصد بین سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۷ ثابت کرده که سرمایه‌گذاری در بازسازی شبکه و تجهیزات، از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر است. بنابراین تداوم روند کنونی، بیش از آن که ناشی از محدودیتی باشد، نشان‌دهی از ضعف سیاست‌گذاری، کمبود سرمایه‌گذاری و ناکارآمدی مدیریتی است. از سوی دیگر، اظهارات وزیر نیرو در مورد راندمان ۴۰ درصدی شبکه برق عملاً بیانگر آن است که بیش از نیمی از انرژی کشور در شبکه تولید، توزیع و انتقال هدر می‌رود. این میزان ائتلاف نه‌تنها به‌رموی انرژی را پایین نگه می‌دارد، بلکه موجب تشدید بحران ناترازی برق و گاز می‌شود. به طور کلی باید گفت نادیده‌گرفتن نقش تلفات شبکه و راندمان پایین نیروگاه‌ها در بحران برق، نوعی ساده‌سازی مسئله است. تا زمانی که نگاه مدیریتی از توجیه تلفات به سمت کاهش ائتلاف انرژی تغییر نکند، حتی توسعه تولید برق نیز به‌تنهایی نمی‌تواند مشکل ناترازی برق را برطرف کند، چراکه بخشی از برق تولیدی، بیش از رسیدن به مصرف کننده در شبکه برق ایران هدر می‌رود.

جدی گرفته شود. وی با انتقاد از وضعیت صنعت خودروی گفت: در حال حاضر هر خودروسازی هر محصولی بخواهد تولید می‌کند، بدون آنکه دغدغه مصرف سوخت، پارکینگ یا تناسب با نیاز کشور را داشته باشد. در بسیاری از کشورها خرید خودرو تنها با از رده خارج کردن خودروی فرسوده مجاز است، اما در ایران چنین نظامی وجود ندارد. اورعی افزود: افزایش قیمت بنزین به‌تنهایی راه‌حل نیست. مسئله سوخت یک موضوع چندبعدی است و نباید آن را صرفاً به نرخ محدود کرد. هر چند دست‌روی گذاشتن نیز به معنای تشدید بحران است، اما حل مسأله تنها از مسیر افزایش قیمت ممکن نیست، وی با اشاره به تجربه سال‌های گذشته ادامه داد: بعید است دولت بتواند هر سال قیمت بنزین را متناسب با تورم افزایش دهد. این اقدام نیازمند برنامه‌ای پنج‌ساله و جامع است تا ضمن پذیرش تبعات آن، صنعت خودرو را به رقابت بین‌المللی وارد کنیم و اصلاحات به‌صورت منطقی، مرحله‌به‌مرحله و قدرتمند انجام شود. اورعی درباره قیمت‌های مطرح در مجلس گفت: میانگین فعلی هر لیتر بنزین حدود دوهزار و ۱۰۰ تومان است اما اثر روانی آن نزدیک به سه‌هزار تومان محاسبه می‌شود. اگر نرخ جدیدی اعلام شود، اثر روانی آن بر بازار کالا و خدمات بیشتر خواهد بود و انتظارات تورمی را تشدید می‌کند. حتی اگر میانگین قیمت مصرفی به پنج‌هزار تومان برسد، تأثیر روانی آن ممکن است معادل دههزار تومان باشد که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد.

گروه زیربنایی: هاشم اورعی، کارشناس انرژی با اشاره به اینکه مصوبه اخیر درباره بنزین هنوز به‌طور رسمی اعلام نشده است، گفت: دو نکته در این زمینه باید بررسی شود. نخست آنکه نمی‌توان بدون تغییر قیمت بنزین این مسئله را حل کرد. پاسخ منفی است؛ زیرا بخشی از هر برنامه کارآمد ناگزیر باید به اصلاح قیمتی اختصاص یابد. نمی‌توان کالایی را طوری قیمت‌گذاری کرد که ارزش واقعی آن پایین جلوه کند و در عین حال انتظار به‌پهنه‌سازی مصرف داشت. وی افزود: در حال حاضر با افزایش روزانه حدود ۱۰ میلیون لیتر مصرف بنزین روبه‌رو هستیم، به‌گونه‌ای که متوسط مصرف در شش ماهه نخست سال به ۱۳۴ میلیون لیتر رسیده است. تولید داخلی پاسخگوی این میزان نیست و برای واردات بنزین و گازوئیل باید حدود ۸ میلیون دلار هزینه شود. این کارشناس انرژی خاطر نشان کرد: از نظر سیاسی نیز محدودیت داریم و فعلاً تنها گزینه واردات، روسیه است؛ کشوری که خود با کمبود بنزین مواجه است. در نتیجه، از نظر مالی و سیاسی ادامه روند فعلی ممکن نیست. اورعی ادامه داد: تثبیت قیمت در شرایط تورم ۴۰ درصدی به این معناست که هر سال قیمت واقعی بنزین نصف می‌شود. این وضعیت قابل دوام نیست. زمانی که هیچ اقدامی صورت نگیرد، تقاضا سالانه ۱۰ تا ۱۲ میلیون لیتر افزایش می‌یابد و بخش قابل توجهی از آن به قاچاق اختصاص پیدا می‌کند؛ برآوردها از قاچاق روزانه حدود ۳۰ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل حکایت دارد. وی تأکید کرد: هر چند ادامه

۴- آقای اکبر نجفی فرزند علی اکبر، دو سه‌م مشاع از هشت سه‌م شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۳۹/۱۷ متر مربع پلاک ۵۱۵ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول ، اراضی چنابلیک .

۵- آقای مراد کوخانی فرزند علی اکبر سه دانگ مشاع از شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۷۰۵۷/۵۱ متر مربع پلاک ۵۲۲ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی چنابلیک

۶- آقای محمد کوخانی فرزند علی اکبر سه دانگ مشاع از شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۷۰۵۷/۵۱ متر مربع پلاک ۵۲۲ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی چنابلیک

۷- آقای دوستعلی کریمی فرزند کریم ۲۷۸/۵۲ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع تر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی

۸- آقای سجاد کریمی فرزند کریم ۲۷۸/۵۲ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی

۹- آقای رستم کریمی فرزند کریم ۲۷۸/۵۲ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک

قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی

واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی

۱۰- آقای معتمد کریمی فرزند اکبر ۲۲۲۸/۱۳ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی

۱۱- آقای هاشم نوربان فرزند کریم ۲۷۸/۵۲ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی .

۱۲- آقای علی کریمی فرزند علی جان ۱۱۱۴/۰۷ سه‌م مشاع از ۴۴۵۶/۲۶ شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۴۵۶/۲۶ متر مربع پلاک ۶۱۶ فرعی از ۳۰۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی بر آفتاب بی.

۱۳- آقای رضا نهال تکش فرزند مرتضی شش‌دانگ یک باب ساختمان مسکونی به مساحت ۳۳۳/۵۹ متر مربع پلاک ۲۰۲۶۱ فرعی از ۲۰۵ اصلی واقع در شهرستان چرداول روستای زنجیره علیا .

۱۴- آقای سعید رهداری فرزند علی حسن شش‌دانگ یک باب ساختمان مسکونی به مساحت ۳۹۵/۹۲ متر مربع پلاک ۷۸۲ فرعی از ۱۵۸ اصلی واقع در شهرستان

آگهی آراء هیات حل اختلاف موضوع ماده سه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

در اجرای ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی وماده ۱۳ آیین نامه اجرایی قانون یاد شده و متقاضیانی که اسناد عادی و یا رسمی آنها در هیات مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان چرداول مورد رسیدگی و هیات رای به صحت بیع و تصرفات آنان را صادر نموده جهت اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز بشرح آگهی می گردد.

۱- آقای فرزاد نجفی فرزند صید کریم ، دو سهم مشاع از هشت سهم شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۳۹/۱۷ متر مربع پلاک ۵۱۵ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول اراضی چنابلیک.

۲- آقای صید هاشم نجفی فرزند علی اکبر ، دو سهم مشاع از هشت سهم شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۳۹/۱۷ متر مربع لاک ۵۱۵ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول ، اراضی چنابلیک.

۳- آقای شیخ عباس نجفی فرزند علی اکبر ، دو سهم مشاع از هشت سهم شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۳۹/۱۷ متر مربع پلاک ۵۱۵ فرعی از ۲۳۰ اصلی واقع در شهرستان چرداول، اراضی چنابلیک.