افزایش حمل و نقل ریلی
توسعه بنادر خشک و بنادر جایگزین اضلاع یک تغییر آرام اما مهم است

نقشه جدید لجستیک ایران

بخشی از رویکردها و قوانین موجود برای تسهیل و تسریع واردات و صادرات نیازمند اصلاح هستند

گزارش

در شرایطی که فشار بر مسیرهای جنوبی تجارت ایران ورود و خروج کالا را با چالش هایی تازه روبه‌رو کرده، یک تغییر آرام اما مهم در نقشه حمل‌ونقل و تجارت خارجی کشور در حال شکل‌گیری است؛ تغییری که بر پایه سه محور پیش می‌رود: افزایش حمل‌ونقل ریلی، توسعه بنادر خشک و تعریف بنادر جایگزین در جنوب. هدف از این بازآرایی نیز روشن است؛ حفظ جریان تجارت در شرایط بحران، کاهش آسیب‌پذیری در برابر اختلالات دریایی و کاهش فشار از روی مسیرهای سنتی واردات و صادرات. در این میان، ریل بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است؛ بویژه در ارتباط با چین که بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران به شمار می‌رود. بر اساس اطلاعات تجاری کشور، تبادل کالا با چین از طریق ریل در هفته‌های اخیر افزایش یافته و از یک قطار در هفته به یک قطار در هر سه یا چهار روز رسیده است.

این یعنی مسیر ریلی که پیش از این بیشتر یک گزینه مکمل به شمار می‌رفت، اکنون در حال تبدیل شدن به یکی از مسیرهای مهم تجارت خارجی کشور است؛ هرچند این تغییر هنوز با محدودیت‌ها و هزینه‌های بالایی همراه است. قطارهای باری چین به‌صورت مستقیم وارد ایران می‌شوند و بار آنها عمدتاً در مراکز لجستیکی و بنادر خشک تخلیه و از آنجا در سراسر کشور توزیع می‌شود. مزیت اصلی این شیوه، انتقال مستقیم بار تا مرکز کشور است؛ موضوعی که می‌تواند بخشی از فشار را از روی بنادر ساحلی و گلوگاه‌های دریایی بردارد. با این حال، حمل ریلی هنوز نسبت به حمل دریایی هزینه بالاتری دارد و به همین دلیل، اگرچه از منظر استراتژیک مورد توجه قرار گرفته، اما از نظر اقتصادی همچنان نیازمند حمایت، اصلاح مقررات و حل برخی مشکلات زیرساختی است.

ریل؛ راهی امن‌تر، اما گران‌تر

افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در تجارت خارجی، در شرایط فعلی یک انتخاب صرفاً فنی نیست، بلکه بخشی از استراتژی کشور برای متنوع‌سازی مسیرهای تجاری در دوره بحران است. ریل این امکان را می‌دهد که بار، بدون عبور از برخی مسیرهای پرریسک دریایی، مستقیم تا مراکز توزیع داخلی منتقل شود. اما این مزیت زمانی می‌تواند پایدار و فراگیر شود که هزینه تمام‌شده آن نیز به سطحی رقابتی نزدیک شود.

پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، می‌گوید دولت درصدد کاهش هزینه‌های حمل ریلی است و در این زمینه، متولیان بخش تجارت نیز پیشنهادهایی ارائه کرده‌اند که اجرای آنها می‌تواند هزینه حمل بار را پایین بیاورد. به گفته او، یکی از مهم‌ترین مشکلات در این بخش، مسأله کانتینر است؛ مشکلی که بیش از همه در تجارت ریلی با چین خود را نشان می‌دهد.

سنندجی توضیح می‌دهد: کانتینرها وقتی وارد کشور می‌شوند، امکان بازگشت آنها وجود ندارد و همین مسأله موجب شده صاحبان کالا یا ناچار به اجاره کانتینر شوند یا آن را خریداری کنند. به گفته او، اگر این گره باز شود، قیمت جابه‌جایی کانتینرها به‌شدت کاهش پیدا می‌کند و حمل ریلی می‌تواند به رقیب جدی‌تری برای حمل دریایی تبدیل شود.

او مشکل دیگر را به نبود بار صادراتی جایگزین مربوط می‌داند. وقتی کالا از چین با کانتینر وارد می‌شود اما در مسیر برگشت، بار صادراتی کافی وجود ندارد، هزینه کانتینر در عمل بر دوش واردکننده می‌افتد و قیمت نهایی افزایش می‌یابد. به همین دلیل، یکی از راهکارهای در دست بررسی این است که برخی کالاهای صادراتی که اکنون صادرات آنها محدود شده، دوباره وارد چرخه صادرات شود تا بتوان از ظرفیت برگشت همین قطارها برای کاهش هزینه‌ها استفاده کرد.

کانتینر، گمرک و گره‌های مقرراتی

در کنار مشکل نبود بار برگشتی، دو مانع دیگر نیز در رقابتی شدن حمل ریلی نقش دارد؛ یکی شیوه ثبت سفارش کانتینر و دیگری نحوه ارزش‌گذاری گمرکی آن. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران پیشنهاد می‌کند ثبت موقت سفارش کانتینرها در دستور کار قرار گیرد تا صاحب کالا فرصت ۶ ماهه یا یک‌ساله برای بازگرداندن کانتینر داشته باشد. این شیوه می‌تواند بخشی از هزینه‌های فعلی را کاهش دهد و فشار مالی را از دوش صاحبان بار بردارد.

موضوع دیگر، ارزش‌گذاری گمرکی کانتینرهاست. به گفته سنندجی، در حال حاضر ارزش گمرکی این کانتینرها حدود ۴۷۰۰ دلار محاسبه می‌شود، در حالی که کانتینرهای مورد استفاده غالباً نو نیستند و ارزش واقعی آنها حدود ۱۵۰۰ تا ۱۷۰۰ دلار است. همین فاصله، خود را در هزینه نهایی حمل نشان می‌دهد و یکی از موانع توسعه جدی‌تر حمل‌ونقل ریلی است. افزون بر این، محدود بودن بخش عمده کانتینرهای مورد استفاده به مدل ۴۰ فوتی نیز مسأله دیگری است که در مذاکرات مطرح شده و قرار است امکان استفاده از کانتینرهای ۲۰ فوتی نیز فراهم شود. افزایش تعداد کانتینرها و واگن‌های باری، می‌تواند حمل ریلی را از یک مسیر اضطراری به یک گزینه رقابتی‌تر تبدیل کند؛ گزینه‌ای که در صورت کاهش هزینه، با استقبال بیشتری از سوی صاحبان بار روبه‌رو خواهد شد. سنندجی تأکید می‌کند که اگر این مشکلات برطرف شود، بخشی از فشار قیمتی واردشده بر کالاها نیز کاهش خواهد یافت، چرا که سهم قابل توجهی از رشد قیمت‌ها در شرایط جنگ، ناشی از افزایش هزینه‌های حمل بوده است.

او همچنین از تشکیل کمیته «تسهیل حمل‌ونقل» در اتاق بازرگانی از زمان آغاز جنگ خبر می‌دهد؛ کمیته‌ای که مأموریت آن، بررسی راه‌های تسهیل تجارت، واردات و صادرات در شرایط جدید است.

بنادر خشک؛ حلقه پنهان اما مهم تجارت

در کنار ریل، یکی دیگر از اجزای مهم نقشه تازه تجارت خارجی ایران، بنادر خشک و مراکز لجستیکی هستند. این مراکز در سال‌های اخیر با هدف تسهیل تجارت، توزیع سریع‌تر بار و اتصال بهتر میان مدهای مختلف حمل‌ونقل توسعه یافته‌اند، اما در شرایط جنگ و فشار بر بنادر جنوبی، نقش آنها بیش از گذشته آشکار شده است.

بنادر خشک به دلیل آنکه به شبکه‌های ریلی، جاده‌ای و در برخی موارد هوایی متصل‌اند، می‌توانند تخلیه، انبارش، پردازش و توزیع کالا را در داخل کشور سامان دهند و بخشی از فشار بنادر ساحلی را به دوش بکشند. پراکندگی این مراکز در مناطق مختلف نیز باعث شده توزیع بار درون سرزمین، با سرعت و انعطاف بیشتری انجام شود.

نمونه شاخص این مراکز، بندر خشک آپرین در استان تهران است؛ مرکزی که به دلیل قرار گرفتن در موقعیتی استراتژیک، به‌عنوان یکی از گره‌های مهم لجستیکی کشور شناخته می‌شود. به گفته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، در آپرین، قطار باری مستقیماً از چین تا تهران بار را منتقل می‌کند و از آنجا، بار با استفاده از ریل، جاده یا حتی حمل‌ونقل هوایی به نقاط مختلف کشور توزیع می‌شود. این همان ویژگی اصلی بنادر خشک است: حمل‌ونقل چندوجهی. یعنی پیوند دادن دریا، ریل، جاده و در مواردی هوا، در یک زنجیره واحد. در چنین الگویی، بندر خشک فقط یک محل تخلیه و بارگیری نیست، بلکه به گره‌ای در زنجیره تأمین تبدیل می‌شود؛ گرهی که می‌تواند زمان توقف بار را کم کند، مدیریت موجودی را بهبود دهد و فرآیند توزیع را کارآمدتر سازد.

کاهش ازدحام، افزایش ارزش افزوده

کارکرد بنادر خشک فقط به انتقال بار محدود نمی‌شود. این مراکز با امکاناتی مانند بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، ذخیره‌سازی سردخانه‌ای و پردازش‌های اولیه، می‌توانند در ایجاد ارزش افزوده نیز نقش‌آفرین باشند. از سوی دیگر، رهگیری بهتر کالا، کاهش تأخیر، افزایش شفافیت و بهبود مدیریت زنجیره تأمین، از جمله مزیت‌هایی است که توسعه این مراکز به همراه دارد.

سنندجی معتقد است یکی از مسائل اصلی در بندر شهید رجایی، ازدحام، ناهماهنگی در خدمات و تمرکز بیش از حد فرآیندهای گمرکی و انبارداری است؛ مشکلاتی که با توسعه بنادر خشک می‌توانند تا حدی تخفیف پیدا کنند. در واقع، بخشی از فلسفه ایجاد این مراکز همین است که تمرکز بیش از اندازه در بنادر ساحلی شکسته شود و بار، پیش از آنکه در یک نقطه متراکم شود، در شبکه‌ای از مراکز داخلی توزیع و مدیریت شود.

در حال حاضر حدود ۱۲ بندر خشک فعال در کشور وجود دارد؛ از جمله آپرین، بندر خشک پیشگامان یزد، بندر خشک منطقه ویژه اقتصادی سرخس و بندر خشک اینچه‌برون در گلستان. علاوه بر این، ایجاد بنادر خشک در استان‌هایی مانند اصفهان، تبریز، مشهد، کرمانشاه و شیراز نیز در دست مطالعه است. این توسعه، در شرایط کنونی بیش از گذشته معنا پیدا کرده، زیرا کشور به شبکه‌ای نیاز دارد که بتواند در وضعیت بحران، تجارت را از حالت تک‌مسیره خارج کند.

> یک تغییر آرام اما مهم در نقشه حمل‌ونقل و تجارت خارجی کشور در حال شکل‌گیری است؛ تغییری که بر پایه سه محور پیش می‌رود: افزایش حمل‌ونقل ریلی، توسعه بنادر خشک و تعریف بنادر جایگزین در جنوب. هدف از این تغییر حفظ جریان تجارت در شرایط بحران، کاهش آسیب‌پذیری در برابر اختلالات دریایی و کاهش فشار از روی مسیرهای سنتی واردات و صادرات است

دریا هنوز ستون اصلی تجارت است

با وجود افزایش توجه به ریل و بنادر خشک، ایران قصد ندارد مزیت دریایی خود را از دست بدهد. ۸۰ درصد تجارت رسمی کشور همچنان از طریق بنادر جنوبی انجام می‌شود و این واقعیت نشان می‌دهد که دریا هنوز ستون اصلی تجارت خارجی ایران است. بنابراین راهبرد کشور نه حذف دریا، بلکه کاهش آسیب‌پذیری آن و تعریف مسیرهای جایگزین برای تداوم تجارت است.

«خورشید گزدرازی»، رئیس اتاق بازرگانی بوشهر نیز بر همین نکته تأکید می‌کند و می‌گوید آسیب به جامعه اقتصادی بنادر جنوبی بلندمدت نیست و نباید این بنادر از گردونه رقابت تجاری خارج شوند. به گفته او، رایزنی در سطح ملی و بین‌المللی برای تعریف بنادر جایگزین ترانزیتی یا ترانشیپی آغاز شده و ایران قصد دارد از بنادر ام‌القصر، حمد در قطر یا بنادر عمان به‌عنوان جایگزین بندر جبل‌علی امارات استفاده کند.

این تغییر اگر محقق شود، می‌تواند بخشی از اختلال ایجادشده در بنادر جنوبی را جبران کند و کالاهایی را که اکنون در بندر جبل‌علی باقی مانده‌اند، از مسیرهای تازه وارد چرخه ترخیص و توزیع کند. از نگاه بخش خصوصی، این جایگزینی نه‌تنها برای عبور از دوره فعلی اهمیت دارد، بلکه می‌تواند به بازتعریف نقشه ترانزیت و ترانشیپ منطقه‌ای ایران نیز کمک کند.

موانع داخلی؛ حلقه‌ای که نباید نادیده گرفته شود

با این حال، مشکل تجارت خارجی ایران فقط به تهدیدهای بیرونی محدود نمی‌شود. فعالان اقتصادی معتقدند بخشی از افزایش هزینه‌ها و کندی تجارت، به مقررات داخلی نیز بازمی‌گردد. رئیس اتاق بازرگانی بوشهر می‌گوید برنامه رشد حمل ریلی ادامه دارد و در ۲۰ روز آینده ورود قطار از چین دوباره افزایش پیدا می‌کند، اما موضوع مهم آن است که هزینه حمل در بخش ریلی به‌شدت بالا رفته است؛ به‌طوری که یک کانتینر که در حمل دریایی حدود ۲ هزار دلار هزینه دارد، در حمل ریلی به حدود ۸ هزار دلار رسیده است. او می‌افزاید که این افزایش نرخ فقط ناشی از تفاوت مد حمل نیست، بلکه برخی مقررات داخلی نیز بر آن دامن زده است.

به گفته او، نرخ حقوق گمرکی از ۷۰ هزار در سال گذشته به ۱۵۵ هزار تومان رسیده و بخش خصوصی از دولت خواسته است این هزینه تا زمان بازگشت شرایط به حالت عادی، به نرخ سال قبل بازگردد. گزدرازی همچنین به افزایش هزینه‌های کارگری، رشد حقوق و دستمزد و آسیب‌هایی که جنگ ۴۰ روزه به صنایع مادر وارد کرده اشاره می‌کند و این عوامل را از دیگر دلایل بالا رفتن قیمت کالاها می‌داند. از سوی دیگر، افزایش نرخ ارز در روزهای اخیر و دشوارتر شدن واردات مواد اولیه و کالاهای اساسی نیز فشار مضاعفی بر تجارت خارجی وارد کرده است.

دیپلماسی اقتصادی؛ حلقه مکمل لجستیک

در کنار راهکارهای فنی و لجستیکی، فعالان اقتصادی بر این باورند که بخشی از مشکلات حمل‌ونقل و تأمین کالا بدون تقویت دیپلماسی سیاسی و اقتصادی حل نخواهد شد. از نگاه آنها، اگرچه توسعه ریل، بنادر خشک و بنادر جایگزین می‌تواند به مدیریت بحران کمک کند، اما کاهش موانع پایدار در تجارت خارجی، به سطحی از هماهنگی در حوزه سیاست خارجی و روابط اقتصادی منطقه‌ای نیز نیاز دارد. به بیان دیگر، آنچه امروز در حوزه تجارت ایران در حال شکل‌گیری است، فقط جابه‌جایی بار از یک مسیر به مسیر دیگر نیست، بلکه نوعی بازطراحی در نقشه تجارت خارجی است؛ بازطراحی‌ای که می‌کوشد با تکیه بر تنوع مسیرها، آسیب‌پذیری تجارت را کاهش دهد. در این نقشه جدید، ریل نقش مهم‌تری گرفته، بنادر خشک از حاشیه به متن آمده‌اند و دریا نیز با وجود همه فشارها، همچنان به‌عنوان ستون اصلی تجارت حفظ شده است.

آینده در حمل‌ونقل ترکیبی است

ایران در برابر فشار بر مسیرهای جنوبی، به‌دنبال یک پاسخ چندلایه است: افزایش حمل‌ونقل ریلی برای تجارت با چین، توسعه بنادر خشک برای ساماندهی لجستیک داخلی و تعریف بنادر جایگزین برای حفظ تجارت دریایی. این رویکرد نشان می‌دهد کشور تلاش می‌کند تجارت خارجی را از وابستگی مطلق به یک مسیر خارج کند و در برابر اختلالات ناشی از جنگ و محاصره، شبکه‌ای متنوع‌تر و تاب‌آورتر بسازد.

با این حال کاهش هزینه کانتینر، اصلاح ارزش‌گذاری گمرکی، افزایش واگن و امکان استفاده از کانتینرهای متنوع، کاهش موانع مقرراتی داخلی و تقویت دیپلماسی اقتصادی، حلقه‌هایی است که بدون آنها، مزیت‌های بالقوه ریل و بنادر خشک به نتیجه کامل نخواهد رسید. به همین دلیل، آینده تجارت خارجی ایران در شرایط بحران، نه در حذف یک مسیر و جایگزینی مسیر دیگر، بلکه در ترکیب هوشمندانه دریا، ریل، بنادر خشک و سیاست‌گذاری منعطف‌تر رقم خواهد خورد.

آگهی نوبت اول

بانک صادرات ایران

مزایده عمومی

فروش املاک مازاد بانک صادرات ایران مدیریت شعب سیستان و بلوچستان

مزایده شماره ۱۴۰۵/۰۱

بانک صادرات ایران مدیریت شعب استان سیستان و بلوچستان در نظر دارد تعدادی از املاک مازاد و تملیکی خود را از طریق مزایده عمومی به‌فروش برساند. متقاضیان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر، دریافت اسناد مزایده، مطالعه مدارک و بازدید از ملک مورد نظر خود، همه روزه از تاریخ انتشار آگهی (غیر از ایام تعطیل) از ساعت ۰۷:۰۰ لغایت ۱۴:۰۰ به دایره تدارکات و ساختمان مدیریت شعب استان سیستان و بلوچستان به آدرس: زاهدان - بلوار شهید مطهری - میدان آزادی - طبقه سوم ساختمان مرکزی شماره یک مراجعه و یا با تلفن ۰۵۴-۳۳۲۳۵۴۶۸ تماس حاصل نمایند؛ آخرین مهلت خرید اسناد و تحویل پاکت‌های حاوی پیشنهاد خرید قبل از ساعت ۱۴:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۹ می‌باشد که ضروری است متقاضیان نسبت به تسلیم آن به دایره تدارکات و ساختمان این مدیریت اقدام و رسید اخذ نمایند. قابل ذکر است که جلسه بازگشایی پاکت‌های ارائه شده توسط شرکت‌کنندگان در روز یک‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۱۰رأس ساعت ۹ صبح درسالن اجتماعات اداره مرکزی این مدیریت با حضور مسؤولین ذیربط برگزار خواهد شد. حضور شرکت‌کنندگان در مزایده در جلسه بازگشایی اختیاری و منوط به ارائه رسید تسلیم پاکت‌ها به بانک می‌باشد.

توضیحات و شرایط:	
الف	مبلغ سپرده تودیعی جهت شرکت در مزایده مربوط به هر ملک، می‌بایست به‌صورت چک بانکی به نام دایره حسابداری و بودجه بانک صادرات استان س و ب صادر گردد. همچنین جهت خرید پاکت مزایده و دریافت اسناد و اوراق مزایده، ارائه چک بانکی به‌نام دایره حسابداری و بودجه به مبلغ ۲،۰۰۰،۰۰۰ریال الزامی است.
ب	مطالعه مدارک و سوابق املاک و بازدید از آنها برای تمامی شرکت‌کنندگان در مزایده ضروری است.
ج	بانک در رد و یا قبول یک یا تمامی پیشنهادات خرید مختار است.
د	کلیه املاک با وضع موجود به‌فروش می‌رسد و درصورت داشتن متصرف، مسؤولیت تخلیه و کلیه هزینه‌های متعلقه به‌عهده خریدار می‌باشد و اخذ رضایت مالک (پرداخت حق مالکانه) در املاک اوقافی ، سرقفلی ، حق کسب و پیشه و سایر موارد فرضیه و پرداخت هزینه‌های مربوطه تماما به‌عهده خریدار است.
ه	درصورت وصول پیشنهادهای متفاوت از حیث مبلغ، میزان حصه نقدی و زمان بازپرداخت برای هر ملک، پیشنهاد در بردارنده بیشترین صرفه اقتصادی برای بانک مبتنی بر محاسبه ارزش فعلی جریانات نقد آتی (NPV-Net present value) برنده مزایده خواهد بود.
ر	گروه ۱: ۱۰۰٪ نقد(مبایعه نامه نقدی) - گروه ۲: نقد و اقساط (مبایعه نامه اجاره به شرط تملیک)

ردیف	شناسه	نام واحد مسئول	آدرس ملک	پلاک ثبتی	میزان و نوع مالکیت	نوع ملک	کاربری	عرصه (مترمربع)	اعیان (مترمربع)	قیمت پایه (مبالغ به ریال)	سپرده تودیعی جهت شرکت در مزایده	شرایط پرداخت	توضیحات
۱	۲۳۸۶	دایره تدارکات و ساختمان	واحد تجاری چاپخانه امین	۸فرعی از ۲۶۷ اصلی	شش دانگ	یک دربند مغازه	تجاری	۱۳/۱۳	۱۳/۱۳	۹،۷۵۰،۰۰۰،۰۰۰	۴۸۷،۵۰۰،۰۰۰	۵۰٪نقد مابقی ۳۶ ماهه	ملک به صورت یک دربند مغازه تجاری با متراژ ۱۳/۱۳ مترمربع - دارای متصرف - فاقد گواهی پایان کار ساختمان واقع در زابل ، خیابان امام خمینی نرسیده به تقاطع خیابان شهید رجایی
۲	۱۰۷۴۰	دایره تدارکات و ساختمان	نخل طلائی ایرانشهر	۴فرعی از ۷۰۷ اصلی	شش دانگ	کارگاه	تولیدی	۱۵۰۰۰	۶۱۷۹	۴۲۳،۷۹۰،۰۲۵،۰۰۰	۲۱،۱۸۹،۵۰۱،۲۵۰	۲۰٪نقد مابقی ۶۰ ماهه	مبلغ کارشناسی به تفکیک شامل ۲۷۳،۲۷۵،۹۲۵،۰۰۰ ریال ابنیه و ساختمان ۱۴۹،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال ماشین آلات و ۱،۵۱۴،۱۰۰،۰۰۰ ریال لوازم اداری می باشد. واقع در ایرانشهر ، خیابان سازندگی ، روبروی کارخانه آرد ستاره ایرانشهر
۳	۲۳۸۹	دایره تدارکات و ساختمان	واحد مسکونی چاپخانه امین	۲۶۸ اصلی	شش دانگ	ساختمان	مسکونی	۱۷۷/۲۴	۳۷۴	۴۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۲،۲۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۳۰٪نقد مابقی ۴۸ ماهه	یک باب ساختمان دو طبقه تجاری مسکونی - دارای متصرف - فاقد گواهی پایان کار ساختمان- واقع در زابل ، خیابان امام خمینی ، نبش کوچه امام خمینی ۳۵
۴	۱۰۱۳۶	دایره تدارکات و ساختمان	مجتمع بسیج زابل	۳ فرعی از ۱۶۴۲ اصلی	شش دانگ	ملک	مسکونی - تجاری	۳۴۶/۲۰	۱۰۵۷/۲۰	۱۲۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۳۰٪نقد مابقی ۴۸ ماهه	یک باب ساختمان ۳ طبقه با اسکلت فلزی و نمای سنگ شامل ۷ واحد مسکونی واقع در زابل - خیابان هیرمند - کوچه هیرمند ۱۸
۵	۲۳۹۲	دایره تدارکات و ساختمان	مسکونی چاپخانه امین	۱فرعی از ۱۹۷۱ اصلی	شش دانگ	ساختمان	مسکونی	۳۲۶/۸۵	۲۹۳	۹۲،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۴،۶۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۳۰٪ نقد مابقی ۴۸ ماهه	یک باب ساختمان یک طبقه و در طبقه همکف دارای سه دهنه مغازه به متراژ ۵۴ مترمربع - دارای متصرف - فاقد گواهی پایان کار ساختمان - واقع در زابل ، خیابان امام خمینی حد فاصل تقاطع خیابان شهید رجایی و کوچه امام خمینی ۲۵
۶	۲۳۶۲	دایره تدارکات و ساختمان	مسکونی امیری	۷۹۶ فرعی از ۳۹۹ اصلی	شش دانگ	ساختمان	مسکونی	۳۸۲	۲۴۰	۲۷،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱،۳۵۰،۰۰۰،۰۰۰	۵۰٪ نقد مابقی ۳۶ ماهه	یک باب ساختمان مسکونی در یک طبقه - دارای متصرف - فاقد پایان کار سند دفترچه ای - واقع در ایرانشهر ، خیابان مولوی ، مولوی ۸