سرآمد اقتصاد
دوشنبه-۱۹مرداد ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۵۵۶

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

ضرورت جبران خسارت «صیادان جنوبی»

لزوم باززنده سازی سرمایه مولد جوامع محلی در اقتصاددریا

گروه تحلیل، ناصر بوهندی – آسیب‌دیدن و از بین رفتن شماری از قایق‌های صیادی در جریان درگیری‌های اخیر، در کنار خسارت به برخی زیرساخت‌های دریایی، یکی از پیامدهای اقتصادی جنگ برای جوامع ساحلی جنوب کشور است. گزارش‌های منتشرشده از آسیب به قایق‌های صیادی در اسکله بنود عسلویه و شهر بوشهر استان بوشهر، و همچنین اسکله‌های جاسک و بندرعباس هرمزگان، ضرورت توجه جدی‌تر به بازسازی سرمایه‌های خرد و مولد صیادان را مطرح کرده است.

«ناصر بوهندی» کارشناس ارشد مدیریت حمل و نقل دریایی بین قاره‌ای به «سرآمد» نوشت: اهمیت این موضوع تنها به جبران خسارت صاحبان قایق‌ها محدود نمی‌شود. صیادی بخشی از زنجیره تأمین غذای کشور است و هرگونه اختلال طولانی‌مدت در فعالیت آن می‌تواند بر عرضه آبزیان، اشتغال، قیمت‌ها و درآمد هزاران خانوار در مناطق ساحلی و حتی بازارهای مصرف در سایر نقاط کشور اثر بگذارد.

ماهی و سایر آبزیان، بخشی از سبد غذایی خانوارهای ایرانی را تشکیل می‌دهند و فعالیت صیادان در حلقه نخست زنجیره‌ای قرار دارد که از صید آغاز و پس از تخلیه، حمل، فرآوری، سردخانه و توزیع به بازار مصرف می‌رسد. بنابراین، بازگرداندن قایق‌های صیادی به آب را باید علاوه بر یک اقدام حمایتی، اقدامی برای حفظ ظرفیت تولید و پایداری زنجیره غذایی کشور دانست.

برای بسیاری از خانوارهای ساحل‌نشین، قایق صیادی صرفاً یک وسیله حمل‌ونقل یا دارایی شخصی نیست؛ ابزار اصلی تولید و منبع مستقیم درآمد خانوار است. از این منظر، خسارت به یک شناور را نمی‌توان صرفاً با قیمت روز بدنه آن محاسبه کرد. توقف فعالیت یک قایق به معنای توقف درآمد یک خانوار و در سطحی وسیع‌تر، کاهش فعالیت در زنجیره‌ای از مشاغل وابسته به صیادی است.

«صیادی» حلقه‌ای از زنجیره تولید تا سفره مردم

اهمیت اقتصادی صیادی زمانی بهتر روشن می‌شود که آن را در قالب یک زنجیره ببینیم. صیاد در ابتدای این زنجیره قرار دارد، اما فعالیت او به مجموعه‌ای از کسب‌وکارهای دیگر متصل است.

پس از صید، محصول باید تخلیه، تفکیک، نگهداری، حمل و در بسیاری موارد فرآوری شود و در نهایت به بازار مصرف برسد. اختلال در مرحله صید می‌تواند ظرفیت فعالیت حلقه‌های بعدی را نیز کاهش دهد.

از این منظر، بازسازی قایق‌های صیادی تنها به نفع مالک قایق نیست؛ بلکه به معنای حفظ ظرفیت عرضه آبزیان، اشتغال در زنجیره توزیع و استمرار دسترسی بازار به محصول داخلی است.

در شرایطی که اقتصاد کشور با فشارهای مختلف هزینه‌ای و محدودیت منابع مواجه است، حفظ ظرفیت‌های موجود تولید غذا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. بازسازی یک شناور فعال، در بسیاری از موارد اقتصادی‌تر از آن است که ظرفیت تولیدی منطقه برای مدت طولانی از مدار خارج بماند.

جبران خسارت نباید به پرداخت نقدی محدود شود

در سیاست‌گذاری اقتصادی، میان جبران زیان مالی و احیای ظرفیت تولید تفاوت وجود دارد. پرداخت یک مبلغ به مالک قایق، اگرچه ضروری است، اما به‌تنهایی نمی‌تواند مسئله را حل کند.

هدف اصلی باید آن باشد که سرمایه از دست‌رفته یا آسیب‌دیده هرچه سریع‌تر به چرخه تولید بازگردد. از این رو، سیاست جبران خسارت بهتر است بر سه محور استوار باشد: ارزیابی دقیق خسارت، تأمین سرمایه برای بازسازی و جبران موقت درآمد از دست‌رفته.

۱.ارزیابی واحد و شفاف خسارت

نخستین گام، ایجاد یک سازوکار واحد برای ثبت و ارزیابی خسارت است. مشخصات مالک، نوع و ارزش شناور، وضعیت موتور، تجهیزات صیادی و میزان آسیب باید در یک سامانه مشخص ثبت شود.

خسارت‌ها نیز می‌تواند در سه گروه قرار گیرد: نابودی کامل شناور، آسیب قابل تعمیر و خسارت به موتور و تجهیزات جانبی.

این تفکیک امکان تخصیص هدفمند منابع را فراهم می‌کند و از پرداخت‌های غیرشفاف یا ارزیابی‌های چندگانه جلوگیری خواهد کرد.

۲. تشکیل صندوق بازسازی شناورهای صیادی

یکی از راهکارهای قابل بررسی، ایجاد صندوق بازسازی و جبران خسارت صیادان است. منابع این صندوق می‌تواند از محل اعتبارات دولتی، منابع قانونی جبران خسارت، ظرفیت‌های بیمه‌ای و سایر منابع قابل استفاده تأمین شود. وظیفه صندوق نباید صرفاً پرداخت غرامت باشد. این نهاد می‌تواند مسئول تأمین مالی تعمیر یا جایگزینی شناورها نیز باشد.

برای شناورهایی که به‌طور کامل از بین رفته‌اند، می‌توان ترکیبی از کمک بلاعوض و تسهیلات بلندمدت را در نظر گرفت. برای شناورهای قابل تعمیر نیز تأمین هزینه تعمیرات اساسی و بازگرداندن موتور و تجهیزات به شرایط عملیاتی باید در اولویت قرار گیرد.

این رویکرد یک مزیت اقتصادی مهم دارد: منابع عمومی به جای مصرف صرف، صرف بازسازی یک دارایی مولد می‌شوند.

۳. جبران درآمد از دست‌رفته

در بسیاری از طرح‌های جبران خسارت، ارزش دارایی محاسبه می‌شود اما درآمدی که در دوره بازسازی از بین می‌رود، کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. صیادی که شناورش آسیب دیده، تا زمان تعمیر یا جایگزینی آنامکان فعالیت معمول را ندارد. بنابراین حتی در صورت پرداخت هزینه قایق، خانواده او ممکن است برای چند ماه با کاهش شدید درآمد مواجه باشد.

به همین دلیل، در کنار جبران خسارت دارایی، باید کمک‌هزینه موقت معیشتی و جبران بخشی از درآمد از دست‌رفته نیز پیش‌بینی شود.

این حمایت می‌تواند زمان‌دار و متناسب با سابقه فعالیت اقتصادی صیاد باشد تا ضمن حمایت از خانوار، بار مالی دائمی برای دولت ایجاد نکند.

۴. تسهیلات بانکی؛ مکمل جبران خسارت

تکیه صرف بر تسهیلات بانکی برای بازسازی شناورها، سیاست مناسبی نیست. صیادی که دارایی اصلی خود را از دست داده است، نباید برای جایگزینی آن با بدهی سنگین مواجه شود.بنابراین، تسهیلات بانکی باید مکمل کمک بلاعوض و جبران خسارت باشد، نه جایگزین آن.

برای بخش باقی‌مانده هزینه بازسازی می‌توان تسهیلات بلندمدت با دوره تنفس مناسب در نظر گرفت تا بازپرداخت اقساط پس از بازگشت صیاد به فعالیت اقتصادی آغاز شود.

۵.بازسازی زیرساخت‌های ساحلی

احیای شناورها بدون بازسازی اسکله‌ها و تأسیسات مرتبط، نتیجه کامل نخواهد داشت. اسکله، موج‌شکن، تأسیسات تخلیه و بارگیری، سردخانه، انبار، امکانات سوخت‌رسانی و تعمیرگاه‌های دریایی، اجزای یک زنجیره به‌هم‌پیوسته هستند. بنابراین، در مناطقی مانند بنود، جاسک و بندرعباس، برنامه جبران خسارت باید در صورت تأیید آسیب‌های زیرساختی، هم‌زمان با بازسازی شناورها، به احیای تأسیسات مورد نیاز فعالیت صیادی نیز توجه کند.

۶.سرعت پرداخت، یک متغیر اقتصادی است

طولانی شدن فرآیند اداری خود به یک هزینه اقتصادی تبدیل می‌شود.هر ماه تأخیر در بازگشت یک شناور به فعالیت، به معنای از دست رفتن بخشی از درآمد صیاد، کاهش عرضه محصول و کاهش فعالیت در زنجیره مرتبط با صید است. از این رو می‌توان نظام پرداخت مرحله‌ای طراحی کرد؛ به این معنا که پس از تأیید اولیه خسارت، بخشی از مبلغ به‌صورت علی‌الحساب پرداخت شود و تسویه نهایی پس از تکمیل کارشناسی صورت گیرد. این روش می‌تواند سرعت بازسازی را افزایش دهد و در عین حال امکان نظارت مالی را حفظ کند.

۷.نقش تعاونی‌های صیادی

تعاونی‌های صیادی می‌توانند در شناسایی خسارت، اولویت‌بندی پرداخت‌ها و حتی خرید متمرکز تجهیزات نقش مؤثری داشته باشند.

خرید گروهی موتور، تجهیزات و سفارش ساخت شناورها از طریق تعاونی‌ها می‌تواند قدرت چانه‌زنی را افزایش داده و هزینه بازسازی را کاهش دهد.

همچنین حضور نمایندگان تعاونی‌ها در فرآیند ارزیابی خسارت می‌تواند به افزایش شفافیت و اعتماد صیادان کمک کند.

«بازسازی صیادی» بازسازی یک زنجیره اقتصادی و غذایی است

اقتصاد صیادی محدود به صیاد و قایق او نیست. پشت هر شناور، مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی قرار دارد که از تعمیرکار و فروشنده تجهیزات تا حمل‌ونقل، بازار ماهی، فرآوری و توزیع را شامل می‌شود.

در عین حال، انتهای این زنجیره به مصرف‌کننده و سفره خانوار می‌رسد. بنابراین، هر سیاستی که موجب بازگشت سریع‌تر شناورها به فعالیت شود، علاوه بر حمایت از تولیدکننده، به حفظ عرضه داخلی آبزیان نیز کمک خواهد کرد.از این منظر، جبران خسارت صیادان را باید بخشی از سیاست حفظ تولید داخلی و تاب‌آوری زنجیره تأمین غذا تلقی کرد.

ضرورت یک برنامه منسجم ملی

اکنون مهم‌ترین موضوع، تبدیل جبران خسارت از یک اقدام موردی به یک برنامه منسجم است؛ برنامه‌ای که در آن میزان خسارت، شیوه تأمین منابع، اولویت پرداخت، نحوه بازسازی شناورها و زمان بازگشت آنها به فعالیت مشخص باشد.

در چنین برنامه‌ای، معیار موفقیت نباید فقط میزان پول پرداخت‌شده باشد. معیار اصلی باید این باشد که چه تعداد شناور دوباره فعال شده، چه تعداد شغل حفظ شده، چه میزان ظرفیت تولید به اقتصاد ساحلی بازگشته و چه میزان از ظرفیت عرضه آبزیان حفظ شده است.

صیادان برای ادامه فعالیت خود بیش از هر چیز به ابزار تولید نیاز دارند. از این رو، سیاست جبران خسارت زمانی می‌تواند موفق تلقی شود که به جای پرداخت صرف، سرمایه مولد را احیا، جریان درآمد را دوباره برقرار و ظرفیت عرضه غذا را حفظ کند.

اقتصاد ساحلی جنوب برای بازگشت به وضعیت عادی، به سیاستی نیاز دارد که همزمان سه هدف را دنبال کند: جبران عادلانه خسارت، حفظ معیشت خانوارها و بازسازی ظرفیت تولید و عرضه.

در نهایت، مسئله فقط بازسازی چند قایق نیست؛ سخن از بازگرداندن بخشی از ظرفیت تولید، اشتغال، امنیت غذایی و گردش اقتصادی به مناطق ساحلی کشور است.

بازتاب

معاون گردشگری هرمزگان به سرآمد خبر داد:

توسعه زیرساخت‌های گردشگری در سواحل پارسیان در حال انجام است

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، گفت: توسعه زیرساختهای گردشگری در سواحل پارسیان به عنوان یکی از قطب های اصلی گردشگری جنوب کشور در حال انجام است.

سلیم محمدی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد با اشاره به اینکه توسعه گردشگری ساحلی و دریایی در دستور کار اداره کل میراث فرهنگی استان هرمزگان قرار دارد، گفت: توسعه زیرساختهای گردشگری با تخصیص اعتبارات کافی بنا به اولویت در طول نوار ساحلی استان در حال اجرایی شدن است.

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، بیان داشت: در تلاش هستیم با توسعه زیرساخت‌های گردشگری در مناطق ساحلی، ضمن حفظ ملاحظات محیط زیستی، زمینه تقویت اقتصاد گردشگری و بهره‌برداری پایدار از ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی استان را فراهم کنیم.

این مقام مسئول در استان هرمزگان در ادامه خاطرنشان ساخت: در میان سواحل استان، سواحل شهرستان پارسیان از ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه گردشگری ساحلی، طبیعت‌گردی و گردشگری ساحلی و دریایی برخوردار است.وی با اشاره به اینکه تکمیل زیرساخت‌های گردشگری در این سواحل می تواند افزایش ماندگاری گردشگران، توسعه خدمات گردشگری و ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال برای بومیان را به دنبال داشته باشد، گفت: در همین راستا توسعه زیرساختهای گردشگری در سواحل پارسیان به عنوان یکی از قطب های اصلی گردشگری جنوب کشور در حال انجام است.معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان،افزود: چندی پیش پروژه تکمیل زیرساختهای گردشگری در یکی از سواحل شهرستان پارسیان با تخصیص ۱۵ میلیارد ریال اعتبار وارد عملیات اجرایی شد.محمدی با اشاره به اینکه این پروژه در ساحل دستیر پارسیان در حال اجرایی شدن است، گفت: اجرای دیوار حفاظتی در مسیر دسترسی به این ساحل با هدف ارتقای ایمنی گردشگران، ساماندهی مسیرهای تردد و حفاظت از حریم این جاذبه طبیعی در حال انجام است.به گفته این مقام مسئول در استان هرمزگان، ایجاد مسیرهای ایمن و استاندارد برای دسترسی به جاذبه‌های طبیعی، زمینه حضور بیشتر گردشگران و درنتیجه رونق فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با گردشگری به ویژه در سواحل را فراهم خواهد کرد.او با اشاره به نقش زیرساخت‌های مناسب در شکل‌گیری اقتصاد گردشگری گفت: توسعه زیرساخت‌های پایه در مناطق گردشگری، پیش‌نیاز جذب گردشگر و شکل‌گیری زنجیره ارزش در اقتصاد گردشگری است.

دریچه

یوسف سلمان خواه به سرآمد می گوید:

تداوم حضور چشمگیر گردشگران تابستان در نوار ساحلی گیلان

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، گفت: با توجه به اینکه اکثر گردشگران ورودی به استان گیلان وارد نوار ساحلی استان می شوند، لذا برنامه های ویژه ای برای پذیرایی از گردشگران ورودی از غرب نوار ساحلی استان تا شهرستان آستارا به عنوان شرقی ترین نقطه ساحلی استان گیلان در نظر گرفته شده است.

یوسف سلمان خواه در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد به رونق گردشگری در استان گیلان در طول سال به ویژه ایام تابستان اشاره کرد و گفت: در راستای ارائه خدمات مناسب به گردشگران ورودی به استان از طریق برگزاری جلسات ستاد خدمات سفر با همکاری کمیته های ۹ گانه نسبت به ارائه بهترین خدمات به گردشگران ورودی به استان اقدام می شود.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، افزود: با توجه به اینکه اکثر گردشگران ورودی به استان گیلان وارد نوار ساحلی استان می شوند، لذا برنامه های ویژه ای برای پذیرایی از گردشگران ورودی از غرب نوار ساحلی استان تا شهرستان آستارا به عنوان شرقی ترین نقطه ساحلی استان گیلان در نظر گرفته شده است.وی یادآور شد: روستای ساحلی گیسوم به عنوان یکی از کاندیداهای ثبت جهانی هم اکنون گردشگران زیادی را به خود جذب می کند؛ همچنین تالاب انزلی با وجود رویش نیلوفرهای تالابی برای بسیاری از گردشگران اولویت سفر محسوب می شود.سلمان خواه، همچنین روستای ماسوله با معماری و طبیعت خاص و نیز قلعه رودخان در فومن را از دیگر جذابیت های استان گیلان، اعلام کرد و گفت: در تلاش هستیم تا جاذبه های استان گیلان را بیش از پیش به گردشگران ورودی به استان معرفی کنیم تا از تمام ظرفیت های استان در راستای رونق صنعت گردشگری استفاده شود. به گفته وی، همچنین برنامه ریزی ها به گونه ای است که در تمام نقاط تفریحی استان گیلان، نسبت به یکسان سازی ارائه خدمات واحدهای گردشگری مشابه اقدام شود و با بازرسی های مستمر کارشناسان اداره میراث فرهنگی با متخلفین برخوردهای لازم به عمل می آید.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، همچنین به حضور چشمگیر گردشگران خارجی در کنار گردشگران داخلی در استان گیلان اشاره کرد و گفت: اکثر این گردشگران از کشورهای عربی به ویژه عراق به استان گیلان وارد می شوند.این مقام مسئول در استان گیلان با اشاره به فعالیت مستمر و بدون وقفه فرودگاه رشت طی چند ماه گذشته، اذعان داشت: همچنین گردشگرانی از کشورهای همسایه به ویژه ترکیه و آذربایجان نیز به استان گیلان سفر می کنند.وی در ادامه گفته های خود در خصوص کشتی میرزا کوچک خان به عنوان یکی از نمادهای گردشگری دریایی دریای خزر، بیان داشت: این کشتی هم اکنون در بندر انزلی پهلو گرفته و بدون استفاده از است؛ مالک این کشتی چندین طرح به اداره میراث فرهنگی جهت بهره برداری از این کشتی ارائه داده است اما هم اکنون استفاده ای از ظرفیت این کشتی نمی شود.

شیلات

طرح پایش روند عرضه و فروش آبزیان در خوزستان اجرا شد

مدیرکل شیلات خوزستان از اجرای طرح پایش و ارزیابی روند عرضه و فروش آبزیان در بازارچه‌ها و مراکز فعال استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید شریف موسوی در بازدید از چند مرکز عرضه آبزیان اظهار کرد: این طرح با هدف شناخت دقیق‌تر وضعیت بازار، بررسی میزان تقاضای مصرف‌کنندگان و شناسایی الگوی خرید آبزیان در حال اجراست

وی افزود: در این طرح کارشناسان شیلات با حضور در بازارچه‌ها و مراکز عرضه آبزیان ضمن تکمیل پرسشنامه‌های تخصصی، اطلاعات مورد نیاز درباره وضعیت عرضه و فروش انواع آبزیان را از فروشندگان و فعالان این حوزه جمع‌آوری می‌کنند.

موسوی ادامه داد: بررسی نوع و منشا آبزیان عرضه‌شده شامل دریایی و صیدشده، پرورشی، ماهیان گرمابی و سردآبی، میگو و سایر گونه‌ها از محورهای اصلی این طرح است.

وی ادامه داد: عوامل موثر بر میزان و روند فروش گونه‌های پرتقاضا و کم‌تقاضا، میزان استقبال مصرف‌کنندگان با توجه به شرایط اقتصادی فعلی و مهم‌ترین چالش‌های موجود در بازار مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مدیرکل شیلات خوزستان یادآور شد: اطلاعات حاصل از این پایش و بهره‌گیری از دیدگاه فعالان این حوزه پس از جمع‌آوری و تحلیل می‌تواند مبنایی برای شناخت بهتر بازار مصرف، برنامه‌ریزی تولید متناسب با تقاضا، بهبود فرآیند عرضه و بازاریابی محصولات شیلاتی و افزایش سرانه مصرف آبزیان قرار گیرد.

صید بیش از ۵۸۳ تن کیلکا در سواحل گیلان

مدیرکل شیلات گیلان اعلام کرد: بیش از ۵۸۳ تن کیلکا از ۲۰ خرداد تا ۱۸ مرداد ماه سال جاری در سواحل استان توسط ۲۵ شناور کیلکاگیر و ۲۰۰ نفر صیاد در استان گیلان صید شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی اصغر داداش‌پور به ایرنا اظهار کرد: از این مقدار ۵۳۷ تن کیلکا راهی کارخانجات تولید پودر ماهی شده و ٤٦ تن نیز برای مصرف انسانی راهی بازارهای استان شده است.

مدیرکل شیلات گیلان ارزش ریالی این میزان صید را ۳۵۹ میلیارد ریال اعلام کرد و افزود: هم‌اکنون قیمت توافقی هرکیلوگرم ماهی کیلکا در اسکله صیادی بندر انزلی برای مصرف انسانی ۸۰ هزار تومان و برای کارخانجات تولید پودر ماهی ٦٠ هزار تومان می‌باشد.

ماهی کیلکا با جثه بسیار کوچک (به طول متوسط ۷ تا ۱۰ سانتی متر و وزن ۷ تا ۱۰ گرم)، علاوه ارزش غذایی بالا و برخورداری از انواع ویتامین‌ها، پروتئین‌ها و مواد معدنی و اسیدهای چرب امگا ۳، نقش بسیار مهمی در زنجیره غذایی و اکوسیستم دریای خزر دارد.تاکنون سه‌گونه ماهی کیلکا آنچووی، چشم درشت و ماهی کیلکا معمولی در دریای خزر گزارش شده است.

آگهی تحدید حدود اختصاصی

تحدید حدود اختصاصی مستندا به ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۴ قانون ثبت اسناد و املاک به شرح ذیل آگهی میگردد: غفور احمد پور نسبت به ۳۴ سهم از ۳۶ سهم ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۳۰۳/۵۰ متر مربع دارای پلاک ۷۵۳ فرعی از ۶۸اصلی بخش ۱۶ مهاباد روستای خاتون باغ موضوع سند قطعی ۱۸۵۲۸ دفتر ۴ مهاباد- لذا بدین وسیله از مجاورین و صاحبان حقوق دعوت میشود که در روز تعیین شده در محل حاضر و در صورتیکه اعتراضی به حدود و حقوق ارتفاقی داشته باشند از تاریخ تنظیم صورت مجلس تحدیدی لغایت ۳۰ روزاعتراض خود را به اداره ثبت اسنادو املاک شهرستان مهاباد تسلیم و رسید دریافت نمایند و از تاریخ تسلیم اعتراض و دریافت رسید لغایت ۳۰ روز به مرجع ذیصلاح قضایی مراجعه و نسبت به تنظیم دادخواست اعتراض اقدام نمایند و گواهی تقدیم دادخواست را از دادگاه اخذ و ظرف مهلت مقرر یک ماهه به اداره ثبت اسناد و املاک مهاباد ارائه نمایند. در غیر اینصورت چنانچه متقاضی ثبت یا نماینده قانونی وی به دادگاه مراجعه و گواهی عدم تقدیم دادخواست را اخذ و ارائه نمایند بدون توجه به اعتراض مطابق مقررات سند مالکیت بنام متقاضی ثبت صادر خواهد شد. در صورتی که روز تحدید حدود مصادف با تعطیلی گردد عملیات تحدید حدود در همان ساعت مندرج در آگهی و در اولین روز کاری بعداز تعطیلی با رعایت مواد قانونی فوق الاشاره صورت می پذیرد.

تاریخ انتشار: دوشنبه ۱۴۰۵/۰۵/۱۹

تاریخ تحدید چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۶/۱۸ ساعت ۱۰

محمد طلوعی- رئیس ثبت اسناد و املاک مهاباد