

هشدار برای تابستانی داغ

کم‌آبی پایتخت جبران نشد

تهران، شهری که سال‌هاست بابحران آب دست‌وپنجه نرم می‌کند، حالا در آستانه ورود به فصلی قرار دارد که می‌تواند این بحران را به نقطه‌ای حساس‌تر برساند. با وجود بارندگی‌هایی که نسبت به سال گذشته اندکی بهبود یافته، کارشناسان هشدار می‌دهند که این افزایش نه‌تنها کافی نبوده، بلکه نتوانسته کمبودهای انباشته‌شده را جبران کند. در همین حال، پیش‌بینی‌ها از تابستانی گرم‌تر از حد معمول خبر می‌دهند؛ ترکیبی که می‌تواند فشار مضاعفی بر منابع آبی پایتخت وارد کند.
احدوظیفه‌ها، رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی، با اشاره به وضعیت فعلی بارندگی‌ها تأکید می‌کند که اگرچه شرایط نسبت به سال گذشته کمی بهتر شده، اما این بهبود نسبی نباید باعث خوش‌بینی کاذب شود. او می‌گوید: «بارش تهران همچنان پایر جاست، اگرچه وضعیت بارش‌ها نسبت به سال گذشته اندکی بهبود یافته و فرصت‌هایی برای بارندگی نیز وجود داشته است. این اظهارنظر به‌خوبی نشان می‌دهد که بحران آب در تهران یک مساله کوتاه‌مدت نیست، بلکه وضعیت بحران‌شده کم‌بارشی و مدیریت پرچالش منابع آبی است. حتی بارش‌های اخیر نیز نتوانسته‌اند این شکاف را پر کنند.

◀ سایه ستگین کم‌بارشی سال گذشته

یکی از نکات مهمی که وظیفه به آن اشاره می‌کند، تأثیر ماندگار کم‌بارشی سال‌های گذشته است. به گفته او، اثرهای کم‌بارشی سال گذشته همچنان بر وضعیت منابع آبی امسال سایه انداخته و اینگونه نیست که افزایش نسبی بارش بتواند به‌طور کامل پیامدهای کمبودهای گذشته را جبران کند. در واقع، آنچه امروز با آن مواجهیم، تنها کمبود آب یک‌سال نیست؛ بلکه انباشتی از کسری‌های پی‌درپی است که به‌مرور زمان منابع آبی را تحلیل برده است. این روند به‌ویژه در منابع زیرزمینی نگران‌کننده‌تر است.

◀ بحران خاموش در زیر زمین

منابع آب زیرزمینی، که در بسیاری از مواقع نقش ناچی را ایفا می‌کنند، اکنون خود به یکی از نقاط بحران تبدیل شده‌اند. وظیفه در این باره توضیح می‌دهد:

شوک قیمتی در بازار هوانوردی

پروازها برگشتند، مسافران جا ماندند

پس از حدود دو ماه وقفه در صنعت هوانوردی کشور، ازسرگیری تدریجی پروازهای داخلی و بین‌المللی بار دیگر امید به بازگشت جریان عادی سفر را زنده کرده است. اما این بازگشت، آنگونه که انتظار می‌رفت، با چالش‌های جدی همراه است؛ مهم‌ترین آن، جهش بی‌سابقه قیمت بلیت‌هاست که سفر هوایی را برای بخش بزرگی از جامعه به‌گزینهای لوکس تبدیل کرده است. این گزارش با نگاهی تحلیلی و مقایسه‌ای، ابعاد مختلف این تحول را بررسی می‌کند.
وقفه دوماهه در پروازها، آن هم در پی آسیب به‌زیرساخت‌های هوانوردی، نه‌تنها صنعت حمل‌ونقل هوایی بلکه زنجیره گسترده‌ای از کسب‌وکارهای وابسته را نیز تحت تأثیر قرار داد. اکنون با بازگشایی تدریجی پروازها، به‌ویژه در مناطق شرقی کشور، روند بازگشت پروازها آغاز شده است. این بازگشت اما با احتیاط صورت می‌گیرد؛ زبایی‌های ایمنی، محدودیت‌های عملیاتی و نیاز به هماهنگی‌های بین‌بنیادیی باعث شده‌اند که عرضه پروازها به‌صورت مرحله‌ای افزایش یابد. در چنین شرایطی، طبیعی است که عرضه کمتر از تقاضا انباشته باشد؛ عاملی که به‌طور مستقیم بر قیمت‌ها اثر می‌گذارد.

◀ مقایسه قیمت‌ها: پیش و پس از بحران

یکی از مهم‌ترین متغیرهای این گزارش، مقایسه قیمت بلیت‌های پیش از توقف پروازها و پس از بازگشت است.

در سال‌هایی که بارش مناسب باشد، برداشت از منابع زیرزمینی کاهش پیدا می‌کند، اما در دوره‌های کم‌بارشی، وابستگی به این منابع افزایش می‌یابد. او ادامه می‌دهد که این برداشت‌ها، چه در سال‌های بارش و چه در سال‌های خشک، به‌طور مداوم ادامه دارد و همین مساله باعث شده است که سطح آب‌های زیرزمینی نسبت به گذشته افت بیشتری را تجربه کند. این روند، زنگ خطری جدی برای آینده تأمین آب در تهران محسوب می‌شود.

◀ بهبود نسبی، اما نا کافی در منابع سطحی

در مقابل، وضعیت منابع آب سطحی تا حدودی بهتر شده است. با این حال، این بهبود نیز کافی نیست. وظیفه تأکیدی کند وضعیت منابع آب سطحی نسبت به سال گذشته اندکی بهتر شده است، اما این بهبود به‌هیچ‌وجه به معنای خروج از شرایط کم‌آبی نیست. طبق گفته او، میزان بارندگی در تهران همچنان بین ۳۰ تا ۴۰ درصد کمتر از شرایط نرمال است؛ عددی که نشان می‌دهد فاصله زیادی تا رسیدن به وضعیت پایدار وجود دارد.

◀ فرصت اندک برای جبران

با نزدیک شدن به پایان سال آبی، امیدها برای جبران این کمبودها کمترنگ‌تر شده است. وظیفه در این باره می‌گوید: «با توجه به زمان باقی‌مانده تا پایان سال آبی، به‌نظر می‌رسد جبران این کمبودها تقریباً غیرممکن باشد. این جمله، شاید مهم‌ترین هشدار برای مدیران و شهروندان باشد؛ اینکه باید خود را برای ادامه شرایط کم‌آبی آماده‌کنند. نه اینکه منتظر معجزه‌ای از آسمان باشند. اما در کنار بحران آب، مساله افزایش دما نیز به نگرانی‌ها دامن زده است. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که تابستان پیش‌رو گرم‌تر از حد معمول خواهد بود. وظیفه توضیح می‌دهد: انتظار می‌رود از خردادماه به بعد، دمای هوا در بسیاری از مناطق کشور بین نیم تا دو درجه در بر خسی نقاط به‌ویژه در فلات مرکزی تا حدود سه درجه بالاتر از نرمال قرار گیرد. اما این پایان ماجرا نیست. او هشدار می‌دهد که در برخی هفته‌های تابستان، موج‌های گرمایی می‌توانند ما را حتی تا ۵ یا ۶ درجه بالاتر از حد معمول افزایش دهند؛ در برخی



هفته‌ها دمای هوا در چندین استان، به‌ویژه در مناطق مرکزی، تا ۵ یا ۶ درجه بیش از حد معمول افزایش پیدا می‌کند. چنین شرایطی می‌تواند مصرف آب را به‌شدت افزایش داده و فشار مضاعفی بر منابع محدود وارد کند.

◀ بارندگی‌های پراکنده: امیدی محدود

در کوتاه‌مدت، هنوز فرصت‌هایی برای بارش وجود دارد. به گفته وظیفه، طی حدود یک تا یک‌ونیم ماه آینده همچنان انتظار وقوع بارندگی وجود دارد و تا پایان اردیبهشت یا نیمه‌نخست خرداد، بارش‌ها در چارچوب الگوی معمول ادامه خواهد داشت. با این حال، او تأکید می‌کند که این بارش‌ها به‌طور طبیعی کمتر از ماه‌های پر بارش سال هستند و نمی‌توانند کمبودهای موجود را جبران کنند.

◀ نابرابری بارشی در کشور

یکی از نکات قابل توجه در گزارش، تفاوت وضعیت بارندگی در مناطق مختلف کشور است. در حالی که تهران و برخی استان‌های مرکزی با کمبود بارش مواجه‌اند، مناطق دیگری شرایط بسیار بهتری دارند. وظیفه در این باره می‌گوید: «در بسیاری از استان‌ها میزان بارش‌ها قابل مقایسه با سال گذشته نیست و در



برخی مناطق حتی تا دو برابر بیشتر افزایش یافته است. این عدم توازن، مدیریت منابع آب را پیچیده‌تر کرده و نشان می‌دهد که بحران آب در ایران، یک بحران منطقه‌ای با ابعاد متفاوت است. وظیفه در بخش دیگری از صحبت‌های خود، به یکی از شایعات رایج نیز پاسخ می‌دهد: تأثیر رادارهای نظامی بر بارش، او با قاطعیت می‌گوید: این موضوع پایه علمی ندارد. رادارها اساساً ابزار سنجش و پیش‌هشندند و توانایی ایجاد یا تغییر سامانه‌های جوی را ندارند. این توضیح، تلاشی است برای مقابله با باورهای نادرستی که گاهی توجه را از مسائل واقعی منحرف می‌کنند.

◀ چشم‌اندازی نگران‌کننده

مجموعه عواملی مانند کاهش مستمر بارندگی، افت محسوس سطح منابع آب زیرزمینی، افزایش تدریجی دما و الگوی مصرف ناپایدار، چشم‌اندازی نگران‌کننده از آینده نزدیک تهران در تبیین می‌کند؛ چشم‌اندازی که دیگر نمی‌توان آن را صرفاً یک نوسان مقطعی با بحران گذرا دانست. واقعیت این است که تهران در حال ورود به مرحله‌ای تثنی‌ای است که ویژگی اصلی آن، «تجمع بحران‌ها» است؛ به این معنا که چندین عامل منفی به‌طور هم‌زمان عمل می‌کنند و اثر یکدیگر را تشدید

می‌کنند. در چنین شرایطی، کاهش بارش تنها بخشی از ماجراست. مساله اصلی، ناتوانی سیستم مدیریت منابع آب در جبران کسری‌های انباشته‌شده در سال‌های گذشته است. افت منابع زیرزمینی که زمانی به عنوان ذخیره استراتژیک در دوره‌های خشکسالی تلقی می‌شد، اکنون خود به یک بحران مستقل تبدیل شده است. برداشت بی‌رویه و عدم فرصت کافی برای تغذیه مجدد این منابع، باعث شده که حتی در صورت بازگشت نسبی بارش‌ها، بازسازی این ذخایر به‌سال‌ها زمان نیاز داشته باشد. از سوی دیگر، افزایش دما به‌ویژه در قالب موج‌های گرمایی نقش تعیین‌کننده‌ای در تشدید بحران ایفا می‌کند. دمای بالاتر نه‌تنها مصرف آب را در بخش‌های خانگی، کشاورزی و صنعتی افزایش می‌دهد، بلکه تبخیر منابع سطحی را نیز تشدید کرده و عملاً بخشی از آب موجود را از دسترس خارج می‌کند.

این چرخه معیوب، فشار مضاعفی بر شبکه تأمین آب وارد می‌کند و احتمال بروز محدودیت‌های جدی را افزایش می‌دهد. در این میان، الگوی مصرف نیز یکی از حلقه‌های کلیدی این بحران است. تهران به عنوان یک کلان‌شهر با جمعیت، با سطح مصرفی مواجه است که در بسیاری از موارد با استانداردهای پایدار فاصله دارد. ادامه این روند، حتی در شرایط نرمال بارشی نیز می‌تواند چالش‌زا باشد، چه برسد به وضعیتی که منابع در پایین‌ترین سطح خود قرار دارند. آنچه از این تصویر کلی برمی‌آید، ضرورت یک تغییر پارادایم در مدیریت آب است؛ تغییری که از رویکردهای کوتاه‌مدت و واکنشی عبور کرده و به سمت برنامه‌ریزی راهبردی، یکپارچه و مبتنی بر واقعیت‌های اقلیمی حرکت کند. اقداماتی مانند اصلاح زیرساخت‌های فرسوده، کاهش هدررفت در شبکه توزیع، بازچرخانی آب، و فرهنگ‌سازی گسترده برای مدیریت مصرف، دیگر انتخاب نیستند، بلکه الزام هستند. در نهایت، تهران در آستانه تابستانی قرار دارد که می‌تواند به عنوان یک آزمون جدی برای سنسجش میزان آمادگی و تاب‌آوری این شهر در برابر بحران‌های اقلیمی عمل کند. نتیجه این آزمون، نه در آینده دور، بلکه در تصمیم‌ها و سیاست‌گذاری‌هایی رقم خواهد خورد که امروز اتخاذ می‌شوند؛ تصمیم‌هایی که می‌توانند مسیر حرکت از بحران به مدیریت پایدار را هموار یا بربکس، آن را پیچیده‌تر کنند.

راه‌اندازی سامانه ارزیابی و ثبت خسارات جنگ ر مضان

رییس سازمان هواپیمایی کشوری، از راه‌اندازی «سامانه ارزیابی و ثبت خسارات جنگ، مفسان» ویژه فعالان صنعت و نقل هوایی کشور خبر داد. به گزارش ایلنا، ایوب‌ز شیرودی با تأکید بر اینکه داده‌های این سامانه، مبنای اصلی دولت برای تدوین بسته حمایتی ویژه صنعت حمل‌ونقل هوایی خواهد بود، افزود: این بسته شامل برخی حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از جمله بعضی معافیت‌ها یا تسهیل حقوق دولتی و همچنین جبران بخشی از هزینه‌های خسارات است. وی بیان کرد: همچنین گزارش‌تجمعی این سامانه به عنوان سند رسمی خسارت‌های صنعت هوایی ایران به‌منظور پیگیری حقوقی در مراجع داخلی و بین‌المللی (همچون ایکائو) ملل و دادگاه‌های بین‌المللی استفاده قرار خواهد گرفت. رییس سازمان هواپیمایی کشوری اضافه کرد: هیچ‌رقم‌قضای در جابه‌جایی مسافران، حمل بار، عملیات امدادی و خدمت فرودگاهی رخ نخواهد داد و شبکه پروازی کشور با وجود محدودیت‌های موقت، فعال مانده است. به وزارت بازرسی و ساخت‌های آسیب‌دیده و بار داشته‌شدن تدریجی محدودیت‌های ناشی از آسیب‌های جنگ، صنعت هوایی کشور به‌سرعت به‌مرادمدردی نه‌تنها تداوم می‌یابد، بلکه به‌خام‌توا هوایی استانداردهای بالاتر در آینده ادامه خواهد داشت. گفتنی است، شرکت‌های آسیب‌دیده حوزه حمل‌ونقل هوایی می‌توانند با مراجعه به آدرس https://aviationloss.caair اطلاعات خسارات را ثبت کنند.

که برای دیدار خانواده یا انجام امور ضروری نیاز به سفر دارند، ممکن است با محدودیت جدی مواجه شوند.

◀ مقایسه با تجربیات جهانی

در بحران‌های مشابه در سایر کشورها مانند توقف پروازها در دوران همه‌گیری کرونا، افزایش قیمت‌ها نیز مشاهده شد. اما در بسیاری موارد، دولت‌ها با اعمال سقف قیمتی یا ارایه یارانه، تلاش کردند تا فشار بر مصرف‌کننده بکاهند. در ایران، به‌نظر می‌رسد چنین مداخلاتی کمتر دیده می‌شود، با دس‌ت کم در مرحله فعلی هنوز اثر موسمی نداشته است. این تفاوت می‌تواند به تشدید نابرابری در دسترسی به خدمات حمل‌ونقل منجر شود.

◀ کاهش قیمت یا تثبیت در سطح بالا؟

سوال مهم این است که آیا این قیمت‌ها موقتی هستند یا به سطح جدیدی از تعادل بازار تبدیل خواهند شد؟ پاسخ به این سوال به چند عامل بستگی دارد: سن‌عبار گشایی کامل فرودگاه‌ها، افزایش تعداد پروازها، سیاست‌های نظارتی و تنظیم‌گری و وضعیت کلی اقتصاد کشور. اگر عرضه به سرعت افزایش یابد، احتمال کاهش نسبی قیمت‌ها وجود دارد. اما اگر محدودیت‌ها ادامه یابد، ممکن است این سطح قیمتی برای مدتی تثبیت شود. بارگشت پروازها بدون شک گامی مثبت در جهت احیای صنعت هوانوردی و بازگشت به شرایط عادی است. اما این بازگشت، بدون مدیریت دقیق و نظارت موثر می‌تواند به چالش‌های جدید تبدیل شود. افزایش شدید قیمت‌ها، کاهش دسترسی عمومی به سفر هوایی، و ابهام در بازار فروش بلیت، همگی نشان می‌دهند که این حوزه نیازمند توجه جدی سیاست‌گذاران است.

نظر به اینکه مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ و برای ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ تا ۱۴۰۶/۰۶/۱۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۰۹ و هیات قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی چستان تصرف مالکانه و بلا معارض متقاضی آقای علیرضا اخوان آریج فرزند عین‌اله نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین کاربرزی زراعی باغی به مساحت ۸۶۰۶ متر مربع که مقدار دو دانگ مساحت شش‌دانگ وقف موقوفه مسجد به پلاک ۶۰۶ فرعی از ۱۲ اصلی واقع در قره شیر کلا بخش ۱ خریداری از خانم مرضیه اخلاقی محرگردیده است لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آیین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق وب سایت روزنامه و مجلی سراسری در شهرها منتشر و در دستا‌های هیات الصاق تاریخ صورت‌تیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام‌شده اعتراض داشته باشند.
باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در دستا‌ها از تاریخ الصاق در محم داد‌نامه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسیداخذ نمایند معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به داد‌گاه عمومی محل نماید بدو گواهی تقدیم تسلیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موقوف به ارائه حکم قطعی داد‌گاه است.
اگر اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض به داد‌گاه عمومی محل ارائه‌کنند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت مینماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به داد‌گاه نیست.
م الف: ۱۱۰/۸۱۱/۱۵۰
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۱/۲۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۱/۲۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

آغاز پروازهای مسافری

فرودگاه امام (ره) از شنبه

مدیرعامل شرکت شهرفرودگاهی امام خمینی راه‌از آغاز پروازهای خارجی مسافری از روزشنبه‌خبر داد. رامین کاشف‌آذر، در گفت‌وگو با ایلنا، از آغاز پروازهای مسافری خارجی از شنبه‌خبر داد و گفت: در ایام آتش‌بس فرودگاه امام خمینی (ره) فعال بود و پروازهای کارگو انجام می‌شد و همچنین ایرلاین‌های خارجی نسبت به خروج هواپیماهای خود از این فرودگاه اقدام کردند و از روزشنبه ۵ اردیبهشت‌ماه پروازهای خارجی مسافری آغاز می‌شود.
تأیین لحظه‌روز شنبه برای انجام پروازهای رفت و برگشت استانبول و مسقط معجز صادر شده است و به تدریج براساس نیاز بازار، برای تمام شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی برای تمام مسیرهای پروازی مجوز پرواز صادر خواهد شد. مدیرعامل شرکت شهرفرودگاهی حضرت امام (ره) تأکید کرد: تمام زیرساخت‌های این فرودگاه و سیستم‌های ناوبری فعال هستند و مشکلی برای انجام پروازها ندارد.

سوخت تنخواه کامیون‌داران وا ریز شد

مدیرکل دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به اختصاص ۲۰۰۰ لیتر سوخت تنخواه به کامیون‌داران در ایام جنگ گفت: به ۲۶ هزار لوگان کامیونی سوخت تنخواه ارائه شد.
مهراد حمداللهی، در گفت‌وگو با اقتصاداظهار کرد در ۱۲ ماه سال گذشته علیرغم اینکه در دو مقطع با دوران جنگ تحمیلی مواجه شدیم، ۶۰۶ میلیون تن کالادر قالب ۳۹ میلیون برنامه‌در داخل کشور جابه‌جاشد که ۳۱ تا فروردین ماه، ۶۵ میلیون و ۶۳۰ هزار تن کالادر قالب بیش از ۴ میلیون و ۲۱۵ هزار سفر جابه‌جاشد که این از میزان کالادر بخش محموله‌های کشاورزی و مواد غذایی و کالای اساسی هیچ‌کاشنی نداشتیم و بالغ بر ۱۳ میلیون تن کالای کشاورزی، مواد غذایی و کالای اساسی در داخل کشور جابه‌جاشد. وی با بیان اینکه در مسیر هیچ‌استانی با اختلال در جابه‌جایی بار مواجه نشدیم و با تأکید بر اینکه داده‌های این سامانه، تأکید کرد: کالای اساسی و نهاده‌های دامی که وارد کشور می‌شوند بالغ بر ۳ میلیون و ۷۷۳ هزار تن در قالب بیش از ۱۶۲ هزار سفر بین استان‌های کشور جابه‌جا شدند که در این بخش شاهد رشد ۲۲ درصدی بودیم.

راه‌اندازی سامانه ارزیابی و ثبت خسارات جنگ ر مضان

رییس سازمان هواپیمایی کشوری، از راه‌اندازی «سامانه ارزیابی و ثبت خسارات جنگ، مفسان» ویژه فعالان صنعت و نقل هوایی کشور خبر داد. به گزارش ایلنا، ایوب‌ز شیرودی با تأکید بر اینکه داده‌های این سامانه، مبنای اصلی دولت برای تدوین بسته حمایتی ویژه صنعت حمل‌ونقل هوایی خواهد بود، افزود: این بسته شامل برخی حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از جمله بعضی معافیت‌ها یا تسهیل حقوق دولتی و همچنین جبران بخشی از هزینه‌های خسارات است. وی بیان کرد: همچنین گزارش‌تجمعی این سامانه به عنوان سند رسمی خسارت‌های صنعت هوایی ایران به‌منظور پیگیری حقوقی در مراجع داخلی و بین‌المللی (همچون ایکائو) ملل و دادگاه‌های بین‌المللی استفاده قرار خواهد گرفت. رییس سازمان هواپیمایی کشوری اضافه کرد: هیچ‌رقم‌قضای در جابه‌جایی مسافران، حمل بار، عملیات امدادی و خدمت فرودگاهی رخ نخواهد داد و شبکه پروازی کشور با وجود محدودیت‌های موقت، فعال مانده است. به وزارت بازرسی و ساخت‌های آسیب‌دیده و بار داشته‌شدن تدریجی محدودیت‌های ناشی از آسیب‌های جنگ، صنعت هوایی کشور به‌سرعت به‌مرادمدردی نه‌تنها تداوم می‌یابد، بلکه به‌خام‌توا هوایی استانداردهای بالاتر در آینده ادامه خواهد داشت. گفتنی است، شرکت‌های آسیب‌دیده حوزه حمل‌ونقل هوایی می‌توانند با مراجعه به آدرس https://aviationloss.caair اطلاعات خسارات را ثبت کنند.

که برای دیدار خانواده یا انجام امور ضروری نیاز به سفر دارند، ممکن است با محدودیت جدی مواجه شوند.

◀ مقایسه با تجربیات جهانی

در بحران‌های مشابه در سایر کشورها مانند توقف پروازها در دوران همه‌گیری کرونا، افزایش قیمت‌ها نیز مشاهده شد. اما در بسیاری موارد، دولت‌ها با اعمال سقف قیمتی یا ارایه یارانه، تلاش کردند تا فشار بر مصرف‌کننده بکاهند. در ایران، به‌نظر می‌رسد چنین مداخلاتی کمتر دیده می‌شود، با دس‌ت کم در مرحله فعلی هنوز اثر موسمی نداشته است. این تفاوت می‌تواند به تشدید نابرابری در دسترسی به خدمات حمل‌ونقل منجر شود.

◀ کاهش قیمت یا تثبیت در سطح بالا؟

سوال مهم این است که آیا این قیمت‌ها موقتی هستند یا به سطح جدیدی از تعادل بازار تبدیل خواهند شد؟ پاسخ به این سوال به چند عامل بستگی دارد: سن‌عبار گشایی کامل فرودگاه‌ها، افزایش تعداد پروازها، سیاست‌های نظارتی و تنظیم‌گری و وضعیت کلی اقتصاد کشور. اگر عرضه به سرعت افزایش یابد، احتمال کاهش نسبی قیمت‌ها وجود دارد. اما اگر محدودیت‌ها ادامه یابد، ممکن است این سطح قیمتی برای مدتی تثبیت شود. بارگشت پروازها بدون شک گامی مثبت در جهت احیای صنعت هوانوردی و بازگشت به شرایط عادی است. اما این بازگشت، بدون مدیریت دقیق و نظارت موثر می‌تواند به چالش‌های جدید تبدیل شود. افزایش شدید قیمت‌ها، کاهش دسترسی عمومی به سفر هوایی، و ابهام در بازار فروش بلیت، همگی نشان می‌دهند که این حوزه نیازمند توجه جدی سیاست‌گذاران است.

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

برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۱۰۴۵۶۰۴۳۸۵۷ مورخ: ۱۴۰۴/۱۲/۰۹ که در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی منطقه دو ساری تصرفات مالکانه یوسف موسی نژاد کله سر فرزند علی به شماره ملی ۱۴۶۷۷۷۰۹۲۲ نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی با حفظ حقوق از تقاضی برای اداره راهداری و حمل و نقل جاده ای شهرستان ساری به مساحت ۸۰۱۱/۵۶ متر مربع و پلاک ۹۲۳ فرعی قسمتی از پلاک ۲۱ اصلی واقع در قره به حمید آباد بخش ۵ ثبت ساری لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی نسبت به صدور سند مالکیت اراضی داشته باشند می توانند اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م الف: ۲۱۴۸۴۳۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۱/۲۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰