

فراخوان برای اعلام تمایل تغییر روش صید
مالکین کشتی های ترالر

با توجه به توقف فعالیت کشتی های ترال و ترال میان ای و پیرو هماهنگی صورت گرفته با موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور، برنامه ریزی لازم برای بهره گیری از سرمایه گذاری انجام شده امری ضروری است. به گزارش اقتصادسازم باغ نقل از روابط عمومی سازمان شیلات ایران، براساس اعلام معاونت شیلات وپنادر ماهیگیری سازمان شیلات، با توجه به توقف فعالیت کشتی های ترال و ترال میان ای و پیرو هماهنگی صورت گرفته با موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور، برنامه ریزی لازم برای بهره گیری از سرمایه گذاری انجام شده امری ضروری است. در این راستا توسعه فعالیت تون ماهیان به روش لانگ لاین و اسکوپید به روش جگینگ (به صورت ترکیبی یا جداگانه) پیش بینی شده است.

انعقاد قرارداد جدید کارکنان گیت‌های منطقه آزاد اروند

مدیر عامل سازمان منطقه آزاد ارونند گفت: پلیسبات کارشناسی به عمل آمده، قرار داد جدید کارکنان گیت های منطقه آزاد ارونند منعقد شد. به گزارش اقتصادسراسر،د، اسمعیل زمانی با اشاره به موضوع امنیت شغلی کارکنان گیت های این منطقه اظهار داشت: در راستای رفاه حال کارکنان گیت ها و همچنین رعایت قوانین و مقررات اداره ها و اشتغال، تدبیر لازم به کار گرفته شد تا ضمن رسیدگی به وضعیت این گروه، امنیت شغلی آنان نیز در نظر گرفته شود. زمانی افزود: پس از بررسی به کارگزاری سلبات متعدد سازمان منطقه آزاد ارونند به همراه یکی از کارشناسان خبره روابط کار کشور با بیش از ۴۰ سال تجربه کاری، به این نتیجه رسیدیم که قرار داد پیمانکار فعلی فسخ و قرارداد جدید با پیمانکار جدید شرکت تعاونی کارکنان سازمان منطقه آزاد ارونند، منعقد شود.

آگهی فقدان سند مالکیت

دفعه‌ای هستند که سند مالکیت شش‌دانگ عرصه و اعیان پلاک ۱۳۶۱ فرعی از ۶۰- اصلی واقع در قریه نالوس حوزه ثبتی اشنویه بخش ۱۲ رومیه به شماره ثبت دفتر الکترونیکی ۱۳۴۵/۱۳۰۰۰/۱۳۰۱۳۰۵/۱۳۹۵ صادر و سند مالکیت به شماره سریال ۱۳۸۸/ب-۹۴ بنام محمد داشنبند صادر و تسلیم گردیده مفقود نموده است و کم مزبور در بیع شرط نمی باشد مراتب برابر ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک توبت آگاهی میشود تا هرکس مدعی مالکیت و یا وجود سند مالیت مذکور در نزد خود باشد از تاریخ این آگاهی به مدت ۱۰ روز اعتراض کتبی خود را به اداره ثبت شهرستان اشنویه تسلیم نماید و در صورت سبّی شدن مدت مقرر و عدم دریافت اعتراض، امضا بر اسناد مالکیت المثنی صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار: روز چهارشنبه ۱۳۹۹/۰۹/۱۳

سعید ملافوند رئیس اداره ثبت اسناد و املاک اشنویه

آکشی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی
 به شماره ۱۳۹۷/۰۲/۰۲۰۱۰۲۴۰۱۳۹۶۰ مورخه ۱۳۹۶/۰۲/۰۱ هیات اول موضوع پرونده ۱۳۹۶/۰۲/۰۲۰۱۰۲۴۰۱۳۹۶۰ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانی فاقد سند رسمی مستند به هیات محک به تصرفات مالکانه بانظرافش تقاضای آقای حسین حیدری فرزند علی حسین بهشمار

واقعۀ فروختن سی و یک تپه، ۲۷ فروردین ۱۳۴۲: اصلی از مالکیت رسمی آقایان عباسعلی رحیمی و خسرو فیدر محرز گردید. اسمیت داد با حضور آقایان علیرضا صوابی و دهر و به مبلغ ۱۰۰ هزار ریال، فروخته شد. سرپرست محترم کسب و کار آقایان سی و یک تپه، به دستور مالکیت سابقه از طریق اعتراضی باطل شده و توانست از تشریح آقایان ابراهیم علی و دهر دو تپه را از خود بیرون دهد. در تاریخ ۱۳۴۲/۰۱/۰۱، سرپرست محترم کسب و کار از تشریح اعلام اعتراضی دادخواست نمود و با توجه به فحش تقدیر، در تاریخ ۱۳۴۲/۰۱/۰۱، سرپرست محترم دادخواست نمود و در تاریخ ۱۳۴۲/۰۱/۰۱، سرپرست محترم دادخواست نمود و در تاریخ ۱۳۴۲/۰۱/۰۱، سرپرست محترم دادخواست نمود.

آگهی ابلاغ اجراییه

به محکوم علیه: عبدالرضا حاجی زاده (مجهول المکان) (پویوب دادنامه شماره ۹۸۰۰۰۰۰۰۰۰ مورخ: ۹۸/۰۹/۲۵) شورای حل اختلاف شهرستان حوزه سیزدهم محکوم علیه محکوم است به پرداخت مبلغ یکصد و پنجاه میلیون ریال بابت اصل خواسته و مبلغ ۱۱۳/۵۰۰۰۰۰۰ ریال بابت هزینه دادرسی و خسارت تأخیر تأدیه از تاریخ مطالبه تا اجرای حکم در حق محکوم له محمد فتاحی؛ این آگهی یک نوبت در روزنامه کثیرالانتشار درج و پس از ده روز آگهی قانونی خواهد بود.

۲۱۴/۵۰۰۰۰۰۰
دفتر شعبه ۱۳ شورای حل اختلاف شهرستان یارستان

آگهی فقدان اسناد و مدارک خودرو

[illegible]

بیه گل نشستن سه فروند کشتی باری ایران در بندر آستراخان روسیه

سه فرورد کشتی حامل که به مقصد ایران در حرکت بودند، در محافل رود و لگا در دریای خزر به گل نشستند. به گزارش اقتصادنامه، «پارمیس» نخستین کشتی به گل نشست. این نخستین کشتی حامل ۲ هزار و ۱۴۰ تن غلات بود که در کیلومتر ۵۰ کانال کشتیرانی و لگا-خزر استان آذربایجان روسیه به گل نشست. سربو می‌موقع‌های اضطراری استان اعلام کرد؛ این کشتی‌های حامل به‌واسطه دیدگی از گل بیرون کشیده شده و اکنون در کنار ادامه مسیر به سوی ایران است. «تور-تایا» دومین کشتی ایرانی بود که در روز جمعه در کیلومتر ۱۵۹ کانال کشتیرانی به گل نشست و امدادگران دریایی استان آذربایجان تاکنون موفق به بیرون کشیدن آن نشده‌اند. «اوسکی» هم سومین کشتی باری بود که به دلیل گیر افتادن در گل و لای کانال متوقف شد. «اوسکی» حامل ۳ هزار و ۱۷۲ تن غلات روز یکشنبه در کیلومتر ۱۵۷ کشتیرانی و لگا-خزر استان آذربایجان به گل نشست، اما بلافاصله امدادگران دریایی از گل و لای بیرون کشیده شد و به مسیر خود به سوی ایران ادامه داد.



بررسی «اقتصاد سرآمد» از بازنگری تعرفه‌ها برای افزایش توان اقتصاد

اصلاح تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی



بغور، ضرورت دارد شرایط جذابی را برای صاحبان کالا ایجاد کنیم.

عضو اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با اشاره به اینکه خدمات بندری و دریایی در کنار یکدیگر مدنظر قرار گیرند، به طور مثال قصد داریم هزینه را برای خطوط کشتیرانی، کاهش دهیم

ضرورت دارد به کاهش هزینه های بندری توجه داشته باشیم؛ گفت: این مسئله موجب می شود تا حجم ترانزیت از مسیر بندر ایران افزایش پیدا کند

و در عین حال اشتغال رایی مستقیم و غیر مستقیم را برای کشور به همراه خواهد داشت. در همین حال، یک عضو دیگر اتاق بازرگانی ایران گفت:

در شرایط تحریم و تنگناهای مالی، بازرگانی تعرفه خدمات بندری و دریایی به نفع فعالان اقتصادی توسست سازمان بندر و دریانوردی یک اقدام بسیار ارزشمند است.

رضا جمشید جمشیدی درباره بازرگانی تعرفه

خدمات بندری و دریایی بندار بازار گشای کشور
افزایش رغبته به تردد و دور مسير بندار و
نيز کاهش ميزان قاچاق را به همراه خواهد داشت،
گفت: هر چه به توان زمينه‌های اقتصادی عبور آلاز
آ مسير بندار را افزايش داد، می‌توانيم شاهد تسهيل
فرآيند صادرات و واردات از طريق بندار برای فعالان
اقتصادی است و توليد کشور، شرايط، حجم بالا و وارد
بناشتر به بازرگانان و تاجران، تسهيل خواهد شد و
شده و خارج شده از بندار را افزايش می‌دهد، عنوان
کرد: لحاظ معافيت مالی و کاهش قيمت تمام
شده آلاز جمله عوامل تاثير گذار در جذب فعالان
اقتصادی است و افزايش ميزان واردات و صادرات را،
بندار را به دنبال خواهد داشت، وی با تأکيد بر اينکه
روفق ترانزيت آلاز لحاظ تدابيری از جمله بهبود
شرايط ترافيق باهمراه محقق می‌شود، عنوان کرد: بندار
کسر رقبته با بندار بهبود مي‌يافتد، هستند و چنانچه
قصد داريم ترانزيت آلاز مسير بندار کشور رقم

ارگان‌های دریایی

رشد اقتصادی و شکوفایی صادرات غیر نفتی با اتصال خط آهن به بندر



معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع و وزارت راه و شهرسازی گفت: افتتاح خط ریلی خواف - هرات یک مؤلفه مولد مهم برای بنادر جنوبی کشور است. اتصال خطوط آهن کشور به مرزهای بین المللی و در نتیجه اتصال به همسایگان از اهمیت ویژه‌ای برای ایران در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین المللی برخوردار است.

به گزارش اقتصادسراسر، امیرمحمود غفاری درباره اهداف وزارت راه و شهرسازی از ای احداث خط ریلی خواب - هرات، اظهار داشت: گسترش همه جانبه سطح و روابط سیاسی و اقتصادی با افغانستان به عنوان یکی از کشورهای همسایه که دارای مشترکات فرهنگی با کشورمان است؛ همواره در دستور کار ایران قرار داشته است.

ی افزود: در این راستا شاهد هستیم که ایران همواره تلاش کرده تا حوزه های مشترک همکاری را با این کشور گسترش دهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: اتصال خطوط آهن کشور به مرزهای بین المللی و در نتیجه اتصال به همسایگان از اهمیت ویژه‌ای برای ایران در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین المللی برخوردار است.

ی در ادامه گفت: با افتتاح خط آهن خواف-هرات با ظرفیت اسمی حمل ۲ میلیون تن کالا در سال این مهم تحقق خواهد یافت و باعث ایجاد یک مزیت مهم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی برای کشور می شود.

تجارتی با اشاره به اهمیت اقتصادی پروژه ریلی یاد شده، تصریح کرد: اساساً یکی از ماکتورهای مهم در هر گونه عملیات حمل و نقل موضوع اقتصادی بودن (مناسب بودن تعرفه ها و کرایه ها) و کوتاه بودن مدت زمان حمل است.

ی افزود: با اتصال خطوط مواصلاتی راه آهن دو کشور ایران و افغانستان و امتداد آن به بنادر جنوبی کشور در بندر شهید رجایی، بندر چابهار و نیز سواحل مکران می‌توان موجب سهم ترانزیت، ایران را افزایش داد.

یادمان به ویژه غلات از هند به افغانستان از قلمرو ایران بوده ایم.

خواف- هرات به عنوان یک مؤلفه مولد مهم برای بنادر جنوبی کشور و همچنین مکمل مؤثر برای تلاش های انجام گرفته به منظور رشد شتابان اقتصادی و شکوفایی صادرات غیر نفتی است.

یادداشت

عليه رسوب!

محمد ولد زاده



«رُسوب» در لغت به معنی «درد»، «لرزد» و «تشنه‌ست» است و بیشتر، به‌تئیین شدن چیزی در آب؛ در ظرف قرار گرفتن درد یا جرم شیء و به نقل از یادداشت‌های مرحوم علامه دهخدا، «گوشه‌ای از چشم» به معنی دل‌داده خود‌های علامه در آن ماندگار گردان «لغت‌نامه»، به نقل از شیخ محمدبن علی تئانوی صاحب «کشف اصطلاحات الفنون و العلوم» (کتابی به زبان عربی، همراه با برخی متن‌های فارسی، در شرح اصطلاحات و واژه‌های رشته‌های گوناگون علمی و فنی که در سال ۱۱۵۸ هجری قمری در هند نوشته شده و بارها در هند، افغانستان و بیروت چاپ شده است) در ذیل آن آورده‌اند: «هر چه در ظرف از دریا مایعات تشنه‌ست شود و آنرا اصطلاح پزشکی هر مایعی را گویند که غلیظ‌تر از بول و متمیز از آن باشد؛ اعم از این که در وسط یا بالای ظرف قرار بگیرد، رسوب بر سه قسم است: اول آن که در ظرف تشنه‌ی می‌شود و رسوب «ارسیب» نامیده می‌شود. دوم آن که در وسط ظرف پیدا می‌شود و رسوب «متعلق» نامیده می‌شود. سوم آن که در بالای ظرف دارد و آن را «غمام» و «سحاب» و رسوب «طاقی» گویند. باز رسوب به طبیعی و غیر طبیعی تقسیم می‌شود و رسوب طبیعی را رسوب فاضل و خوب، و رسوب غیر طبیعی را رسوب پست گویند.» اما علامه دهخدا، روزی را پیش‌بینی کرده بودند که به جای تشنه‌ی شدن چیزی در کالاهای در بنادر و گمرکات ما رسوب کند و بخواهند از آن هم حرفی به میان بیاورند.

حالا که صحبت از رسوب کالا در بنادر است، اگر نه مثل آقای دهخدا، نباید تعریفی جامع و کامل از این واژه دهیم، اما حداقل بهتر است تعریفی روشنگرانه از آن پیش رویمان باشد تا فرق دود و دوشاب غیر شود! رسوب کالا در بنادر عمدتاً به کالاهایی گفته می‌شود که عموماً قابل استفاده و متروکه، که مدت‌زمان تعین قانونی آن‌ها برای نگهداری در بندر و یا گمرک سپری شده است، البته که قانون گذار در این جا و در خصوص تعیین تکلیف این نوع از کالاها آورده که باید طی نامه‌ای به گمرک ابلاغ شود و آن‌ها هم بررسی و به ستاد اموال تملیکی اعلام کنند تا صاحب کالا حتماً فرایند خارج‌سازی آن‌ها را از انبارهای بندر در پیش بگیرد. در این صورت آن‌ها مال یا به تعبیر دیگر، اشیائی هستند که می‌شوند، با حق امتیاز، یا حاکم دولتی

اما حالا چرا رسوب؟ واقعیت این است که در دهه‌های گذشته، هزار گاهی، این جا و آن جا، موضوع رسوب کالا در بنادر مطرح شده و این چالش، مربوط به یکی دو سه سال اخیر نیست. برخی صاحبان کالا به‌خصوص در یکی دو دهه‌ی گذشته بنادر را بیشتر به چشم یک انبار کالا می‌دیدند و پس از تخلیه‌ی بار خود در انبارهای بندر، به دنبال مشتری رفته و آن هنگام که از سود و منفعت خود یقین حاصل می‌کردند، قدم‌های بعدی را در خصوص ترخیص کالایشان برمی‌داشتند. دلیل اصلی آن هم تعرفه‌های پایین بنادر برای در بنادر به نسبت نگهداری آن‌ها در بیرون از بندر بود. اگرچه هنوز هنوز در مواردی شاهد رسوب کالا در بنادر هستیم، اما سکه‌ی دیگری می‌مورد آن می‌دارد و آن این است که خیلی‌ها در بیشتر مواقع، مراحل و فرایند ترخیص و عبور کالا در بندر و گمرک و پیامدهای آن گریبان‌سوزی در پیان کشور را بگیرد. خیلی مشکلات و نوسانات بازار و نرخ، عدم انجام ثبت سفارش برای برخی کالاها، اختلاف بین فروشندگان و خریداران، مشکلات تجاری صاحبان کالا، نداشتن مجوزهای سلامت و ماهیت کالا و آن‌دک مواردی دیگر که از زمینه‌ساز ماندگاری بالای کالا در بندر و در بندهای رسوب آن می‌شود، در نظر بگیریم، می‌توانیم خوشبینانه به آینده‌ی بندر که هرچه هست، جزئی از فرایندی است که باید برای عبور کالا از بندر طی شود، اما این فرایند، در مقایسه با دیگر بنادر دنیا، جای بحث و تأمل بسیار دارد!

نمی‌گویم، بنسار بزرگ دنیا مثل شانهای چین یا هامبورگ
 آلمان، بندر هنگ‌گنگ یا سنگاپور، بوسان جنوبی یا کالیف
 همین بندر کراچی همسایه یخ‌خوش خودمان هم واقعی
 مدت‌زمان ماندگاری الی‌ایست که یک هفته تا ۱۰ روز می‌رسد، ناشی
 است و به دنبال ارباب که این مدت را به چند روز کاهش دهد،
 در صورتی که مدت‌زمان ماندگاری کالا و کانتینر در بندر ما به‌طور
 معمول به‌لای ۲۵ تا ۴۰ روز می‌رسد، و این جدای از این‌روزهای
 اختصا تحریم‌های ناجوانمردانه ی آمریکا و همچنین شرایط ویژه‌ای
 است که به دلیل محدودیت‌های ناشی از شیوع ویروس کووید —
 ۱۹ تا بدست و پنجه‌نرم می‌کنیم.

کارشناسان درخصوص برون رفت از این وضعیت ناخوشایند، و برای رسیدن به استانداردهای جهانی، راهکارهای متعددی را پیشنهاد داده‌اند که اصلی‌ترین آن، افزایش ظرفیت‌های انبارداری و نحوه اعمال آن‌هاست؛ روش و راهکاری که عرف انبار بندر نیز در دنیاست و موفقیت‌آمیز هم بوده است. سازمان بندر و دریاوردی نیز با ایجاد ظرفیت‌های لازم برای تخلیه و بارگیری انواع کالا و نگهداری موقت آن‌ها در انبارهای خود، نه تنها عاقلانه‌ای به ماندگاری کالا در بندر ندارد، بلکه خود هیچ محدودیتی، فرایند عبور کالا را بندر را بی‌میدارد. اما علاوه بر آن چه بیشتر گفته شد، نمود آشکار ماندگاری ممدن در برخی ران‌ها و حتی در بعضی از مراکز استان‌ها، قانون مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و تفاوت ظرفیت‌های انبارداری در امکان آن‌ها، و بنابر این قرار گرفتن است، از جمله مسائلی است که حل این مسئله را سخت‌تر می‌کند؛ مسئله‌ای که اگر چه پیچیده به نظر نمی‌رسد که دستگاه‌های اصلی و درگیر آن همچون گمرک، بنادر، بانک‌ها، وزارت بازرگانی و اصناف توان حل آن را نداشته باشند، اما اگر فقط کمی با خود صادق باشیم باید بگوییم که «حل این نکته بدین فکر خردمندان کر»

*** مدیر مسئول و سردبیر ماهنامه بندر و دریا**