اقتصاد سرآمد
یکشنبه۲۵مهر ۱۴۰۰ -شماره ۱۱۸۶

گزارش

پسرفت صنعت حمل و نقل دریایی در شرایط تحریمی

صنعت حمل و نقل دریایی در ایران، با وجود برخورداری از موقعیت حساس جغرافیایی و مالکیت ۲۳۸کشتی تجاری و ظرفیت بارگیری حدود ۱۹میلیون تنی، به دلیل تحریم‌های بین‌المللی متعدد علیه ایران از سال ۲۰۱۳میلادی، روزگار خوبی را سپری نمی کند. از همین رو حکشتی، حسینا و حخزر و دیگر شرکت‌های بورسی صنعت حمل و نقل دریایی در سال ۹۹، عملکردی منفی برای خود به ثبت رساندند.به گزارش اقتصادسرآمد از اقتصاد آنلاین، صنعت حمل و نقل یکی از عوامل تاثیرگذار در رشد و پیشرفت کشورها محسوب می‌شود، ایران با داشتن مقام بیست و یکم در صنعت حمل و نقل دریایی در جهان، وضعیت خوبی در این صنعت نداشته و عمده شرکت‌های آن طی یک سال گذشته در بورس عملکرد قابل قبولی را از خود به نمایش نگذاشتند.شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۹شرکت مأموریت‌محور و هشت شرکت درآمد محور به سرمایه‌گذاری در این صنعت می‌پردازد؛ به نحوی که حکشتی با کسب بازدهی منفی ۶۸درصدی در صدر زیان‌های این صنعت قرار گرفته، البته حتاید با کسب بازدهی ۲۲درصدی، توانسته عملکردی مناسب را به ثبت برساند اما به طور کلی می توان گفت شرکت‌های دیگر وضعیت مطلوبی در زمینه بازدهی ندارند.شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا و شرکت تاید واتر خاورمیانه بر خلاف حکشتی، خدمات کشتیرانی ارائه می‌کنند و شرکت کشتیرانی دریای خزر نیز به ارائه خدمات دریایی می‌پردازد.عملکرد حکشتی در سال ۹۹، نشان می‌دهد که این شرکت بیش از ۶۷درصد زیان دیده اما حتاید حدود ۲۲درصد بازدهی مثبت داشته و معادل ۱،۶۰۰ریال سود به ازای هر سهم تقسیم کرده بود.محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل حکشتی گفته بود: «یکی از دلایل کاهش حمل و نقل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۹۹ شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌های ایجاد شده برای بخش کانتینری در مسیر چین بود.» همچنین او پیش بینی کرده بود تا پایان سال ۱۴۰۰، با رشد ۴۵درصدی در مقایسه با سال ۹۹، رقم بیست میلیون و پانصد هزار تن جابه‌جایی کالا در سال را ثبت کنند. اما بازدهی ۶ماهه اول سال خبر از زیان ۲۲درصدی حکشتی را می‌دهد.اما حتاید با کسب بازدهی ۲۲درصدی، طی ۱۲ماه گذشته به‌طور میانگین، ماهانه ۳۹میلیارد تومان درآمد داشته و بیشترین بخش درآمد خود را از «ناحیه هرمزگان» کسب کرد. «ناحیه هرمزگان» با کسب میانگین درآمد ۳۰میلیارد تومانی در ۱۲ماه گذشته، ۷۹درصد از درآمد کل این هلدینگ را به خود اختصاص داده است. «ناحیه خوزستان» نیز با سهم حدود هشت میلیارد تومانی از کل درآمدهای این مجموعه، در رده دوم قرار گرفته است. شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا اولین شرکت در ارائه خدمات بندری، بیش از ۱۳درصد بازدهی مثبت داشته و هم اکنون نیز تمامی عملیات بنادر نوشهر و بوشهر را در اختیار دارد. این شرکت طی ۱۲ماه گذشته، به طور میانگین در هر ماه درآمدی بالغ بر ۸۴میلیارد تومان داشته است. گفتنی است به دلیل محدودیت های ذکر شده حسینا از آذر ماه سال ۹۹، تنها در نواحی شمال، جنوب شرق و جنوب غرب فعالیت نموده و فعالیت بخش‌های دیگر را متوقف کرد.حخزر نیز طی ۱۲ماه گذشته به‌طور میانگین ماهانه ۴۶میلیارد تومان درآمد داشته اما بازدهی منفی ۶درصدی برای خود ثبت کرده است. این شرکت بیشترین بخش درآمدی خود را از محل حمل شناورهای ملکی کسب کرده است. لازم به ذکر است حمل شناورهای ملکی با کسب میانگین درآمد ۴۳میلیارد تومان در ۱۲ماه گذشته، ۹۳درصد از درآمد کل این شرکت را به خود اختصاص داده است.صنعت حمل و نقل دریایی با دسترسی کشورها به بازارهای جهانی، ۸۰درصد حمل و نقل بار در جهان به میزان ۱۱میلیارد تن در سال را به عهده دارد. در ایران نیز ۹۰درصد حمل و نقل بار به میزان ۱۲۳میلیون تن کالا در سال ۱۳۹۹ (بر اساس آمار ارائه شده سال ۲۰۱۸میلادی) بر عهده این صنعت بوده است؛ لذا توسعه این صنعت موجب افزایش صادرات و واردات می‌شود.

خرمشهر قطب تولید ماهیان گرمابی کشور

رئیس اداره شیلات شهرستان خرمشهر گفت: خرمشهر به عنوان قطب تولید ماهیان گرمابی در سطح خوزستان و کشور، پنج سال است رتبه اول آبزی پروری در حوزه ماهیان گرمابی را به خود اختصاص داده است.به گزارش اقتصادسرآمد، میلاد منیعات مساحت اراضی زیرکشت پرورش ماهیان گرمابی در منطقه را هفت هزار و ۶۰۰ هکتار خواند و گفت: مساحت مفید این مزارع حدود پنج هزار و ۴۰۰ هکتار است.وی اظهار داشت: میزان تولیدات انواع ماهیان گرمابی در سال ۹۹، حدود ۲۳ هزار تن بوده است که نقش مهم و اساسی در تامین پروتئین مصرفی جامعه و صادرات داشته است.رئیس اداره شیلات خرمشهر، گران شدن نهاده‌ها، عدم شرایط مناسب برای صادرات آبزیان به کشورهای همسایه به ویژه عراق و نوسانات اقلیمی و تغییرات وضعیت کمی و کیفی در حوزه رودخانه کارون را عمده‌ترین مشکلات آبزی پروران منطقه مطرح کرد.منیعات با اشاره به پیامدهای منفی ناشی از شیوع کرونا در صادرات آبزیان پرورشی افزود:هم اکنون صادرات ماهیان گرمابی به عراق از مرزهای دریایی و زمینی ممنوع است واین ممنوعیت بر اشتغال و آبزی پروری تاثیر منفی داشته است.

در مواجهه با سنبل آبی چه کرده‌ایم؟

قدرت‌نمایی غول بنفش در تالاب انزلی

گروه دریا - مریم ساحلی - سنبل آبی بی‌محابا هجوم می‌آورد، ما اما درمواجهه با این غول بنفش چه‌کرده‌ایم؟ این پرسشی است که در گیر و دار ناخوش‌احوالی تالاب انزلی، یک علامت سوال بزرگ در اذهان به وجود آورده است. مهار این گونه‌ی مهاجم که با گسترش افسار گسیخته‌اش نفس تالاب انزلی را تنگ کرده، ضرورتی انکارناپذیر است که با انجام اقدامات محدود و مقطعی ممکن نیست. اهالی انزلی که همواره شاهد بوده‌اند چگونه سنبل آبی سیطره‌ی خویش را گسترش می‌دهد و حتی با حضورش در آبراه‌های درون شهر خود را به رخ می‌کشد، همواره پی گیر اقدامات مبوط به مواجهه با این گیاه مهاجم هستند. ۲۹تیرماه امسال خبر آغاز جمع‌آوری سنبل آبی به صورت مکانیزه و با دستگاه شناور دروگر انتشار یافت. ۴ مهر ماه نیز مدیرکل محیط زیست گیلان در جلسه‌ی احیای تالاب انزلی اعلام کرد به دلیل نبود نقدینگی با وجود آن‌که مشکلی در اختصاص و جذب بودجه مبارزه با سنبل آبی نداشتیم، این بودجه اختصاص نیافت.واما حرکت سنبل آبی به سمت دریا همراه با جریان‌های ناشی از بارندگی‌های اخیر، مسدود شدن مسیر عبور قایق‌ها زیر یک پل در تالاب، واژگونی شناور دروگر و بکار بردن یک دستگاه بیل مکانیکی برای راندن سنبل آبی به سمت دریا از جمله مواردی‌ست که که نگاه مردم و سمن‌ها را حول محور موضوع سنبل آبی در روزهای اخیر متوجه خویش ساخته است.سید فرشید فلاح، سرپرست اداره حفاظت محیط زیست بندرانزلی درباره‌ی واژگونی دستگاه دروگر سنبل آبی گفت: این دستگاه برای آب‌های راکد و مردابی طراحی و ساخته شده و در جریانات شدید آبی نمی‌تواند عملکرد خوبی از خود نشان دهد؛ در روز حادثه نیز این دستگاه در عملیات بکار گرفته شد اما متاسفانه نتوانست بر جریانات شدید آب فائق آید و موج‌های شدید حاصل از حرکت قایق‌های موتوری باعث واژگونی آن شد.وی یادآور شد: این دستگاه پس از نیم ساعت توسط یدک‌کش مجتمع صنایع دریایی شهید تمجیدی بالا کشیده شد اما خسارت چندانی ندید و ستون‌های سایه‌بان آن دچار مشکل شد که بزودی رفع و به ناوگان محیط زیست باز می‌گردد. فلاح این حادثه را اتفاقی دانست و تاکید کرد: دستگاه ساخت مجتمع صنایع دریایی شهید تمجیدی از نمونه کانادایی آن قدرت بیشتری دارد وتنها زمانی که به حالت افقی و در مسیر جریان شدید آب قرار گرفت از کنترل خارج شد. برای ساخت این دستگاه که دومین دروگری است که به ناوگان محیط زیست اضافه شده حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان هزینه شده است. وضعیت تالاب انزلی از سالها پیش موجب دل‌نگرانی کنشگران محیط زیستی انزلی و گیلان است اما این اواخر اوضاع رو به وخامت تالاب انزلی، دل‌نگرانی ها را به کابوس بدل کرده است.«محمد لاهوری» مسوول کمیسیون محیط زیست موسسه‌ی موج شکن انزلی در گفت و گو با مرور اظهار می‌کند: این روزها یکی از مهم‌ترین وظایف سازمان‌های مردم نهاد، این است که نگران تصمیمات اشتباه مدیریتی سازمان محیط زیست باشند تا خدای نکرده کار را از شرایط فعلی بدتر نکند! هدررفت زمان، انرژی و منابع مالی که بعضا در این تصمیم‌ها به چشم می‌خورد، گاهی همانند مدیریت سنبل آبی می‌تواند خسارات جبران ناپذیری را به همراه داشته باشد.وی ادامه می‌دهد: برای اجرای پروژه‌های عملیاتی، جدا از دانش آکادمیک، تجربه‌ی فنی نیز جزء نیازهای اساسی است. این موضوعی است که این روزها کمتر دیده شده و در نتیجه پروژه‌های مهم و تصمیمات کلیدی، از آنجا که روی کاغذ محاسبه شده‌اند، بعضا خروجی اثر بخشی نخواهند داشت. البته باید توجه داشت، مهاجرت بی‌شمار متخصصان و افراد آشنا به کار نیز مزید بر علت بوده و می‌توان گفت کمبود نیروی متخصص و باتجربه نیز ممکن است در این مهم بی‌تاثیر نباشد.

لاهوری در بخشی از سخنانش به واژگونی دستگاه دروگر سنبل آبی پرداخته و می‌گوید: دستگاه جمع‌آوری سنبل آبی با مهندسی معکوس اشتباهی که داشت، نمونه بارزی از این تصمیمات نادرست بود که در کوچک‌ترین شرایط ناپایدار، واژگون و از چرخه‌ی فعالیت خارج شد. این فاجعه را می‌توان به اوت زدن توپ و دروازه‌ی خالی تشبیه کرد، چرا که اساسا مشابه‌سازی این دستگاه از ابتدا اشتباه بوده است. زیرا دستگاه کانادایی که بدون تحقیق و مطالعه‌ی شرایط تالاب انزلی وارد شده بود، به دلیل عدم کارآمدی، غیرقابل استفاده بود و تیم مجری و سازمان محیط زیست با علم به این موضوع دستور سفارش دستگاهی مشابه را داد، تا پول بیت‌المال صرف دستگاهی شود که مرکز همه‌ی تصمیم‌ها و راه حل حذف سنبل آبی باشد.وی یادآور می‌شود: سال گذشته مدیرکل وقت اداره کل حفاظت محیط زیست گیلان، در حضور مدیرکل دادگستری استان و سایر اعضای دعوت شده به جلسه‌ی هم‌اندیشی در ایستگاه قلمگوده بندرانزلی، قول دستگاه مکانیزه‌ی بومی جمع آوری سنبل آبی (دستگاه واژگون شده فعلی) را داد و علی رغم اعتراضات مطرح شده، از مطمئن بودن ماشین جمع آوری صحبت کرد و این‌که در شرایط فعلی بهترین تصمیم ممکن گرفته شد. تصمیمی که قبل از آن سفارش تولید داده شده بود! لازم به ذکر است که اشتباهاتی از این دست باعث شد تا زمان برای مهار رشد افسار گسیخته‌ی سنبل آبی از دست رفته و بدین ترتیب اخطار فائو با این مضمون که هرکجا سنبل آبی در پهنه‌ی آبی دیده شد، باید به سرعت نابود شود نیز نادیده گرفته شد.

مهار سنبل آبی چگونه ممکن می‌شود؟

لاهوری در پاسخ به این سوال که راهکار مناسب با توجه به شرایط فعلی چیست، می‌گوید: اولین و مهم‌ترین کاری که در حال حاضر باید انجام شود، معرفی تصمیم گیرندگان این اشتباه به دلیل «اتلاف بیت المال» و همچنین سایر مدیرانی که به دلیل «ترک فعل» باعث از دست رفتن زمان شده و اوضاع را وخیم تر کرده‌اند به عهده قوه قضاییه است تا مدیریت بحران درآینده بداند، نمی‌تواند تصمیمات بدون پشتوانه بگیرد و منطقه را به محلی برای آزمون و خطا تبدیل کند. موضوع دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد استفاده از خرد جمعی‌ست که هم اکنون بیشتر از گذشته مورد نیاز است. قرار نیست کارمندان و کارشناسان هر سازمانی، عالم به همه امور باشند و تصمیماتی که می گیرند لزوما صحیح باشد. این درحالی‌ست که استفاده از خرد جمعی و تمام ظرفیت‌ها در واقع فراخوان همه‌ی متخصصان می‌تواند ضریب خطا را کاهش دهد تا نتیجه مطمئن‌تری به دست آید.

این کنشگر محیط زیست در ادامه با بیان این که تجهیز و استفاده از نیروهای بومی برای جمع‌آوری سنبل آبی را نیز می‌توان به عنوان راه حل کوتاه مدت مطرح کرد، اظهار می‌کند: متاسفانه در جلسات متعددی که داشتیم، مدیریت بحران، استفاده از نیروهای بومی را رایگان تصور و توجیه می‌کند، در حالی که مدیران تصمیم‌گیرنده وقتی خود از بیت المال حقوق دریافت می‌کنند تا چنین تصمیماتی بگیرند، در جایگاهی نیستند که نیروهای محلی را رایگان به کار فراخوانند.

لاهوری در پایان تاکید می‌کند: در این راستا می‌توان از بودجه «مدیریت بحران» درصدی برای این کار اختصاص یابد تا هزینه‌ی بنزین قایق‌های موتوری و دستمزد افراد در آن لحاظ شود و بدین ترتیب نیروهای محلی هم علاقه و میل به همکاری داشته باشند.

برگزیده ها

قراردادهای اپراتوری و سرمایه گذاری بنادر به روز رسانی می‌شود

واگذاری بنادر کوچک به بخش خصوصی ادامه دارد

عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام تخلیه و بارگیری ۱۳ میلیون تن انواع کالاهای اساسی در بنادر کشور، طی ۶ماهه اول سال جاری، تاکید کرد: با روند پیش‌رو، پیش‌بینی می‌شود که در ۶ ماهه دوم سال جاری، با ورود بیش از ۳۰ میلیون تن کالای اساسی مواجه باشیم؛ بنابراین لازم است که بنادر کشور برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها آماده باشند.به گزارش اقتصادسرآمد، فرهاد منتصرکوهساری با اشاره به رشد عملیات حمل‌ونقل کانتینری در دریا و زیرساخت‌های کانتینری در دنیا، اظهار داشت: بر اساس فهرست اعلام شده از بنادر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۲۰، بندر شانگهای با ۴۳ میلیون TEU و بندر سنگاپور با ۳۶ میلیون TEU بیشترین سهم جابه‌جایی کالاهای کانتینری جهان را داشتند.عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه کانتینری آسیا در اختیار شرکت‌های کشتیرانی چینی است، افزود: عملکرد کانتینری منطقه بیش از ۲۷ درصد است که مطالعات نشان می‌دهد بیشتر کشورهای منطقه در صدد برنامه‌ریزی و اجرای افزایش ظرفیت‌های کانتینری خود هستند.وی با بیان لزوم بازنگری و به روزرسانی قراردادهای اپراتوری و سرمایه‌گذاری بنادر کشور گفت: با توجه به تداوم شرایط تحریم، شیوع کرونا و تغییرات نرخ ارز لازم است تا در خصوص به روزرسانی قراردادهای اپراتوری و سرمایه‌گذاری اقدام شود.معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به واگذاری بنادر کوچک به بخش خصوصی، خاطر نشان کرد: در قالب قراردادهای بلند مدت راهبری و سرمایه‌گذاری بنادر آستارا، فریدون‌کنار، کنگان، دیر و گناوه به بخش خصوصی واگذار شده است.به گفته وی، بنادر کوچک دیلم، بلخیر، جاسک، سیریک، شادگان و سجافی در جنوب کشور تا پایان امسال به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.کوهساری با بیان لزوم بازنگری تعرفه خدمات بندری، از توسعه و تکمیل نرم‌افزارهای موجود بندری و ایجاد سامانه جدید جامع بندری خبر داد و با اشاره به توسعه کانتینری و کشتی‌های رو-رو در حوزه دریای خزر، تاکید کرد: مطالعات میدانی نشان می‌دهد که کلیه کشورهای حوزه خزر برنامه‌های جدی برای استفاده از ظرفیت‌های کانتینری درحوزه حمل و نقل دریایی دارند، بنابراین لازم است تا ظرفیت بنادر شمالی کشور را به این سمت توسعه دهیم.معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، تامین و توسعه کانتینرهای یخچالی و غیریخچالی، دوسربار کردن کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی و اعمال تخفیف تعرفه‌ای برای کشتی‌های رو-رو را برای توسعه ظرفیت‌های کانتینری بنادر شمالی ضروری دانست.

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران

رشد ۵۳ درصدی صید کیلکای خزر طی ۶ ماهه نخست امسال

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، گفت: بر اساس آخرین آمار اخذ شده طی شش ماهه نخست امسال، ۹ هزار و ۵۸۶ تن ماهی کیلکا در آب‌های دریای خزر توسط صیادان استان‌های مازندران و گیلان صید شده است.به گزارش اقتصادسرآمد،مختار آخوندی با اشاره به رشد ۵۳ درصدی صید کیلکای دریای خزر طی شش ماهه نخست امسال، بیان داشت: بر اساس آخرین آمار اخذ شده طی شش ماهه نخست امسال، ۹ هزار و ۵۸۶ تن ماهی کیلکا در آب‌های دریای خزر توسط صیادان استان‌های مازندران و گیلان صید شده است. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، در ادامه خاطرنشان ساخت: از این میزان صید، پنج هزار و ۳۰۸ تن توسط صیادان مازندران و چهار هزار و ۲۷۸ تن سهم صیادان استان گیلان بوده است.وی در ادامه گفته‌های خود با اشاره به اینکه سهم صیادان مازندرانی از مجموع صید شش ماهه نخست کیلکای دریای خزر ۵۵ درصد و سهم صید صیادان گیلانی ۴۵ درصد بوده است، سرانه صید هر فروند شناور کیلکاگیر را ۱۳۲ تن اعلام کرد.این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، یادآور شد: افزایش ۵۳ درصدی صید کیلکای دریای خزر طی شش ماهه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۹ است، اما این مقایسه با مدت مشابه سال ۹۸ حاکی از افزایش ۶۰ درصدی صید کیلکا ماهیان دریای خزر است.آخوندی از جمله مهمترین دلایل افزایش صید کیلکا ماهیان را افزایش تعداد شب‌های دریاروی شناورهای کیلکاگیر اعلام کرد و بیان داشت: آمارها حاکی از افزایش متوسط میزان صید در شب شناورهای کیلکاگیر است.آخوندی اذعان داشت: امسال ۷۴ فروند شناور کیلکاگیر در استان‌های گیلان و مازندران به صید کیلکای دریای خزر اشتغال دارند.مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، قیمت عمده فروشی کیلکا ماهیان جهت مصارف پودر ماهی را شش هزار تومان و برای مصارف انسانی هشت هزار تومان اعلام کرد.به گفته مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، بیش از ۹۰ درصد کیلکای صید شده در دریای خزر متاسفانه برای تهیه پودر ماهی به کار می‌رود.وی بیان داشت: از آنجا که کیلکا ماهیان در اعماق بیش از ۴۰ متری صید می‌شوند لذا خاصیت غذایی بسیار بیشتری در مقایسه با سایر آبزیان حتی ماهیان استخوانی برخوردارند، اما متاسفانه به دلیل عدم آگاهی عموم مردم از این امر قیمت کیلکا همچنان پایین است.

عضو کانون موسسات حمل و نقل

کشتی‌های چینی وارد بنادر ایران نمی‌شوند

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل و نقل اظهار داشت: در حال حاضر تمام کشتی‌های خارجی به صورت یک سفره وارد کشور می‌شوند اما خطوط کانتینری منظم و معتبر خارجی این ریسک را نمی‌پذیرند، حتی شرکت‌های چینی و لاینرهایی مانند کاسکو هم وارد بنادر ایران نمی‌شوند.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود دانشمند در گفت‌وگو با ایلنا با اشاره به محدودیت‌های تردد لاینرهای خارجی در بنادر ایران به دلیل تحریم‌ها اظهار داشت: با تشدید تحریم‌ها علیه ایران لاینرهای خارجی دیگر به ایران نمی‌آیند. تعداد بسیاری از بنادر ایران از جمله بندر عباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر و ... تحریم هستند و تنها بندر چابهار مستثنی از تحریم‌ها شده است. بنابراین کشتی‌هایی که در این بنادر پهلو بگیرند باید ریسک ورود به لیست تحریم‌ها را قبول کنند.وی با بیان اینکه کشتی‌های خارجی در صورت پهلوگیری و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر ایران مشمول تحریم‌های ثانویه امریکا می‌شوند، گفت: به همین دلیل در حال حاضر تمام کشتی‌های خارجی به صورت یک سفره وارد کشور می‌شوند اما خطوط کانتینری منظم و معتبر خارجی این ریسک را نمی‌پذیرند و حتی شرکت‌های چینی و لاینرهایی مانند کاسکو هم وارد بنادر ایران نمی‌شوند.عضو کانون موسسات حمل و نقل با تاکید بر اینکه تنها کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که بار ایران را به طور عمده جابه جا می‌کند، ادامه داد: لاینرهای خارجی بار ایران را در بنادری مانند دوبی و ... تخلیه می‌کنند و کشتی‌های ایرانی این بار را از بنادر دوبی به بنادر کشورمان منتقل می‌کند.دانشمند افزود: به همین دلیل در سال چیزی ۵ میلیون کانتینر از طریق دوبی برای ایران عملیات تخلیه و بارگیری می‌شود.وی همچنین درباره وضعیت بندر چابهار پس از تحولات اخیر افغانستان در رقابت با بنادر پاکستان اظهار داشت: اخیرا اعلام شده انتقال کالای هندی از طریق مرزهای پاکستان به افغانستان ممنوع است. بنابراین هندی‌ها نمی‌توانند کالاهایشان را از مرزهای زمینی به افغانستان و پاکستان منتقل کنند، بنابراین هندی‌ها ناچار هستند برای تبادلات خود از چابهار استفاده کنند.عضو کانون موسسات حمل و نقل ادامه داد: از سوی دیگر هنوز وحدت رویه کامل در افغانستان به وجود نیامده است که بتوانند به سمت بندر کراچی و گوادر بروند. همچنین این بنادر هم ظرفیت کامل و بالایی ندارند به یکباره به نیازهای جمعیت ۳۰ میلیون نفری افغانستان پاسخ دهند.

کد ۷۰۰۰

سند کمپانی/خودرو، برگ سبز خودرو ،
بهروز اکبری با کد ملی ۱۱۷۰۷۷۰۴۵۲ شماره شناسنامه ۶۹۵ فرزند عباس خودرو رنو تالیسمان رنگ بژ مدل ۲۰۱۸ شماره پلاک ۶۱۹ص۱۸ ایران ۶۷ شماره شاسی MAMB۴۵۰N۰۴۸۳۵۹ شماره موتور YF۱RFD۰۰۹jc۲۴۶۲۷۹ به نام بهروز اکبری در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۰۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

کارت ملی هوشمند، گواهینامه پایه دو، کارت عابر بانک، کارت شناسایی، سایر مدارک ، اصغر فاضلی با کد ملی ۳۷۸۰۰۶۷۵۱۱ شماره شناسنامه ۶۷۵۵ فرزند شیر علی در تاریخ ۱۴۰۰/۰۷/۲۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی مفقودی

برگ سبز خودرو سواری ۲۰۶ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۸ به شماره پلاک ۷۴س۲۳۴ ایران ۱۸ شماره موتور ۱۴۱۸۸۰۳۲۴۷۵ به شماره شاسی NAAP03ED1AJ069765 به نام حسین صادقی فرزند حبیب اله به کد ملی ۳۸۰۱۸۹۱۹۸۴ مفقود گردیده و از درج اعتبار ساقط می باشد.

« دادنامه »

خواهان : مجید قنبری ثابت با وکالت اصغر گنج خانی و ناصر آقا زاده به نشانی:سلطان آباد ابتدای خ ۲۴ متری چمران طبقه فوقانی فروشگاه کوروش
خوانده: مهدی عربی به نشانی مجهول المکان
خواسته:مطالبه‌چک
گردشکار: شورا با عنایت به اوراق پرونده ختم رسیدگی را اعلام بشرح ذیل مبادرت به صدور رأی می‌نماید:
رای قاضی شورا
در خصوص دعوی آقای مجید قنبری ثابت با وکالت اصغر گنج خانی و ناصر آقا زاده بطرفیت مهدی عربی بخواسته تقاضای رسیدگی و صدور حکم به محکومیت خوانده به پرداخت وجه دو فقره سفته به شماره های ۶۸۲۴۶۸ و ۶۸۲۴۶۹ با توجه به عدم رعایت شرایط مربوط به اسناد تجاری توسط خواهان و دادخواست تقدیمی ایشان و با توجه به امضاء و اثر انگشت خوانده بر روی سفته و با توجه به وجود سند مستند در ید خواهان و نظر به اینکه امضاء و اثر انگشت مذکور از تعرض مصون مانده و طبق قانون امضائی که روی نوشته یا سندی باشد بر ضرر امضاء کننده دلیل است و با توجه به عدم حضور خوانده در هیچیک از جلسات شورا علیرغم ابلاغ اخطاریه و با توجه به اینکه خوانده دلیلی بر پرداخت دین و برائت ما فی الذمه خود ارائه ننموده است لذا شورا دعوای خواهان را مقرون به صحت تشخیص و ثابت دانسته و مستندا به مواد ۳۰۷، ۳۰۹، ۲۷۴، ۲۳۰ قانون تجارت ومواد ۳۰۳-۵۱۹-۱۹۸ از قانون آئین دادرسی مدنی محکم بر محکومیت خوانده به پرداخت مبلغ ۴۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال بابت اصل خواسته و مبلغ ۵۸۷.۵۰۰ ریال بابت هزینه دادرسی و حق الوکاله وکیل و پرداخت تاخیر تادیه از تاریخ مطالبه تا اجرای حکم در حق خواهان صادر و اعلام می نماید رای صادره غیابی وظرف مدت ۲۰ روز پس از ابلاغ قابل واخواهی درهمین شورا و پس از انقضای مهلت واخواهی ظرف مدت ۲۰ روز قابل تجدیدنظر خواهی در محاکم شهرستان بهارستان می باشد. م الف/۴۰۶۷
قیاسی قاضی شعبه ۱۱ شورای حل اختلاف شهرستان بهارستان

آگهی فقدان سند مالکیت موضوع ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت

آقای عباس محمدی فرزند زین العابدین به شماره شناسنامه ۳۲۰ و شماره ملی ۰۶۸۱۶۶۷۲۵۷ صادره از بجنورد برابر وکالتنامه شماره ۱۰۸۳۸۸ مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۱۴ دفترخانه ۲۴ بجنورد به وکالت از احمد رشیدی کیکانلو فرزند خان دردی به شناسنامه ۱۷۶۸۵ و شماره ملی ۰۶۸۰۱۷۰۶۷۷ صادره بجنورد برابر مشروحه شماره ۱۱۰۴۹-۱۴۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۱۴ باتسلیم دو برگ استشهادیه که صحت امضاء شهود مذکور در آن در دفتر اسناد رسمی شماره ۷ شهرستان بجنورد گواهی شده است مدعی شده اند که سند مالکیت ششدانگ پلاک ۳۱۹۲ اصلی واقع در بخش یک بجنورد به شماره ثبت ۵۰۴۸ صفحه ۱۱۰ دفتر ۲۸ به شماره چاپی ۵۱۶۹۸ به علت نامعلومی مفقود شده است درخواست صدور سند المثنی نوبت اول نموده.لذا طبق ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت مراتب یک نوبت آگهی می شود تا هر کس مدعی انجام معامله نسبت به ملک مذکور بوده و یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد ظرف مدت ۱۰ روز پس از انتشار آگهی به این اداره مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید. بدیهی است چنانچه در ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد اداره ثبت طبق مقررات نسبت به صدور سند مالکیت المثنی اقدام خواهد کرد.
تاریخ انتشار:۱۴۰۰/۰۷/۲۵
علیخان نادری-رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک بجنورد

از سوی عضو هیئت عامل سازمان بنادر؛

آمار تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در نیمه نخست سال اعلام شد

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: طی ۶ ماهه اول سال جاری ۱۳ میلیون تن انواع کالاهای اساسی در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، فرهاد منتصر کوهساری با اشاره به رشد عملیات حمل‌ونقل کانتینری در دریا و زیرساخت‌های کانتینری در دنیا، اظهار داشت: بر اساس فهرست اعلام شده از بنادر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۲۰، بندر شانگهای با ۴۳ میلیون TEU و بندر سنگاپور با ۳۶ میلیون TEU بیشترین سهم جابه‌جایی کالاهای کانتینری جهان را داشتند. عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه بازار حمل و نقل کانتینری آسیا در اختیار شرکت‌های کانتینری چینی است، افزود: عملکرد کانتینری منطقه بیش از ۲۷ درصد است که مطالعات نشان می‌دهد بیشتر کشورهای منطقه در صدد برنامه‌ریزی و اجرای افزایش ظرفیت‌های کانتینری خود هستند.وی با بیان لزوم بازنگری و به روزرسانی قراردادهای اپراتوری و سرمایه‌گذاری بنادر کشور گفت: با توجه به تداوم شرایط تحریم، شیوع کرونا و تغییرات نرخ ارز لازم است تا در خصوص به روزرسانی قراردادهای اپراتوری و سرمایه‌گذاری اقدام شود.معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به واگذاری بنادر کوچک به بخش خصوصی خاطرنشان کرد: در قالب قراردادهای بلند مدت راهبری و سرمایه‌گذاری بنادر آستارا، فریدون‌کنار، کنگان، دیر و گناوه به بخش خصوصی واگذار شده است.به گفته وی، بنادر کوچک دیلم، بلخیر، جاسک، سیریک، شادگان و سجافی در جنوب کشور تا پایان امسال به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.منتصر کوهساری با بیان لزوم بازنگری تعرفه خدمات بندری، از توسعه و تکمیل نرم‌افزارهای موجود بندری و ایجاد سامانه جدید جامع بندری خبر داد و با اشاره به توسعه کانتینری و کشتی‌های رو-رو در حوزه دریای خزر، تاکید کرد: مطالعات میدانی نشان می‌دهد که کلیه کشورهای حوزه خزر برنامه‌های جدی برای استفاده از ظرفیت‌های کانتینری در حوزه حمل و نقل دریایی دارند، بنابراین لازم است تا ظرفیت بنادر شمالی کشور را به این سمت توسعه دهیم.معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، تامین و توسعه کانتینرهای یخچالی و غیریخچالی، دوسربار کردن کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی و اعمال تخفیف تعرفه‌ای برای کشتی‌های رو-رو را برای توسعه ظرفیت‌های کانتینری بنادر شمالی ضروری دانست.

فرمانده مرزبانی استان بوشهر:

ضریب امنیت در کرانه‌های دریایی استان بوشهر مثال‌زدنی است

فرمانده مرزبانی استان بوشهر با بیان اینکه این استان دارای طولانی‌ترین مرز دریایی با خلیج‌فارس است گفت: ضریب امنیت عمومی به ویژه در کرانه‌های دریایی استان بوشهر مثال‌زدنی و شایسته افتخار است.به گزارش اقتصادسرآمد، سرهنگ یدالله شرفی در دیدار با مدیرکل شیلات استان بوشهر با تبریک هفته نیروی انتظامی حفاظت و حراست از مرزهای دریایی خلیج‌فارس را یکی از مأموریت‌های مرزبانی استان بوشهر دانست و اظهار داشت: این نیرو به انواع شناورهای نیمه سنگین مجهز است و آمادگی کامل برای برخورد با قاچاقچیان را در مرزها دارد.وی تقویت قدرت شناورهای مرزبانی را یکی از برنامه‌ها دانست و بیان کرد: در راستای تقویت ناوگان شناوری قرار است این نیرو به شناورهای تندرو تا ۳۵۰اسب بخار مجهز شوند.شرفی با اشاره به افزایش قدرت موتور قایق‌های صیادی استان بوشهر گفت: با موافقت وزیر کشور قدرت موتور قایق‌های صیادی این استان به ۱۵۰ اسب بخار افزایش می‌یابد.فرمانده مرزبانی استان بوشهر از برقراری امنیت پایدار در استان بوشهر و مرزهای دریایی خبر داد و افزود: ضریب امنیت عمومی به ویژه در کرانه‌های دریایی استان بوشهر مثال‌زدنی و شایسته افتخار است.

ناکامی دزدان دریایی در ربودن نفتکش ایرانی

حمله دزدان دریایی به یک فروند نفتکش ایرانی در خلیج عدن، پس از تبادل آتش سنگین بین ناوگروه ۷۸ نیروی دریایی ارتش و دزدان دریایی، ناکام ماند.به گزارش اقتصادسرآمد، دزد