اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۱۶ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۰

نگاه

بندرهای نوپای شرق هرمزگان درحال توسعه برای درآمدزایی

بخش اول

سرآمد اقتصاد

بندرهای شـــهید باهنر، شهید حقانی، پشت شـــهر و نخل ناخدای بندرعبـــاس، کریان، تیاب و کلاهی میناب، ســـیریک و جاسک جزو بندرهای شرق هرمزگان بوده که به جز بندرشـــهید باهنر باتوجه به اینکه این بندرهای نوپا در مراحل اولیه درآمد کمی دارند و یا درآمد ندارد، نیاز به توسعه زیرساختی برای درآمدزایی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، فعالیت این بندرها در گذشته به شکل ســـنتی بوده اما به تدریج با پیشرفت روزافزون در سال‌های اخیر به بندرهای چند منظوره از جمله صید وصیادی، تجاری و مسافری تبدیل شـــده‌اند که بیشتر فعالیت‌های تجاری از طریق بندرهای شهید باهنر، تیاب و جاسک صورت می‌گیرد.

بندرهای شـــرق هرمزگان می توانند باتوجه به سیاست های کلان سازمان بنادر و دریانوردی و اهداف اجرایی ســـازمانی، با وارد کردن بخش خصوصـــی در چرخه اقتصادی، باعث بهبود عملکرد مثبت مربوط به حرکت گردش کالا از طریق بندر و بهبود روابط کاری مشتریان محلی با فعالیت هـــای خطوط کشـــتیرانی، متصدیان ترمینال ها و صاحبان کالا گرند.

بندرشـــهید باهنر در مرکز اســـتان هرمزگان با قابلیت پهلودهی شناورهای نفتی، فله بر، روورو، جنرال کارگو، مســـافری و صیادی با ظرفیت بیـــش از ۴۰ هزار تن و آبخور ۱۱.۵ متر و بســـتر امن و ایمن برای دریانوردان بین المللی و نزدیکی بـــه مرکزهای خصوصی و دولتی شهرســـتان بندرعباس می تواند باتوجه به چشم انداز دیده شده و نگاه ویژه ســـازمان بنادرو دریانودی به این بندر، سهم ارزنده ای در حمل ونقل دریایی کالا به خود اختصاص می دهد.

اما بندرهای تیاب میناب، بندرسیریک و بندر جاسک از بنادر حاکمیتی و نوپای شرق هرمزگان هستند که مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان دراین راستا به خبرنگار ایرنا گفت: بدنبال توسعه و درآمدزایی از این بندرها هستیم؛ البته بندر جاسک و بندر سیریک فعالیت هایی زیرساختی و توسعه آن به صورت پی درپی انجام می شود اما بندر هرمز، شـــهید حقانی و تیاب در واقع بندرهایی هستند که فقط در بودجه مالی دیده می شود که نیاز به حمایت و توسعه اساسی دارند.

حمید رضا محمدحســـینی تختی افـــزود: تمام تلاش مان در وهله نخست توسعه بندرهای کوچک و ایجاد زیرســـاخت ها برای شهرســـتان های ســـاحلی شرق هرمزگان است که برای رفع این مشکل نیازمند اجرایی شدن رویه‌های گمرکی هستیم.

وی با اشـــاره به اینکه دســـتگاه های نظارتی اصرار بر مصوب شدن ایجاد بندر در شهرهای ساحلی را دارند، بیان داشت: اگر بخواهیم توسعه ای در بندرهای شرق هرمزگان صورت گیرد، باید رویه ی گمرکی تغییر کند و چنانچه این مهم انجام شود؛ توسعه نیز از سوی سازمان بنادر در این مناطق انجام می گیرد.

مدیر بنادر و دریانوردی شـــهید باهنر و شرق هرمزگان اظهارداشت: راه اندازی ساختمان بندری یکی مولفه های پرهزینه و سنگین برای توسعه زیرساخت های بندری به لحاظ نیاز به امکانات و تجهیـــزات بندری از جمله ساخت اســـکله ، لایروبی، برج کنترل، محوطه سازی و غیره اســـت و اگر بخواهیم درهر کدام از این مناطق ساحلی بندر ایجاد کنیم چون امکان بارگیری و سرمایه گذاری وجود ندارد، نه تنهـــا درآمد زا نبوده بلکه هزینه زیادی در برمی گیرد.

محمد حسینی تختی ادامه داد: هرکدام از بندرها باید با فاصله معین ساخته شوند و کار مخصوص به خودشان را انجام دهند و به اصطلاح از سفره همدیگر بر ندارند.

وی همچنین با اشـــاره به اینکه توســـعه دریایی بدون شـــناخت پهنه های آبی و هیدروگرافی ممکن نیست، اظهارداشت: نکته بعدی این اســـت که در حوزه ایجاد بندر نیاز به بررســـی های لازم دریایی، هیدروگرافی و رسوب گذاری اســـت و برای بندری که هیچ درآمدی ندارد، هزینه بر است.

مهم ترین فرصت های ســـرمایه گـــذاری در بندرهای شرق هرمزگان

هرچند بندرهای شـــرق هرمزگان بواســـطه نوپا بودن، درآمدزایی ناچیزی دارند اما هریـــک از این بندرهای کوچک با ایجاد سرمایه گذاری های بهینه به سهم خود می توانند نقش مهم و راهبردی در توسعه استان و ایران داشته باشند.

درحال حاضر اداره بنادر و دریانوردی شـــهید باهنر با بهره گیری از ۲ بندر تجاری و مســـافری در مرکز و پنج بندر تابعه در شـــرق هرمزگان در حوزه‌های مسافری، تجارت، صادرات و گردشگری دریایی فعالیت می کند؛ کاپوتاژ موادمعدنی، بانکرینگ سوخت، واگذاری پورت اپراتوری بندر تیاب، ارائه خدمات فنی مهندسی و توسعه گردشگری از مهم‌ترین فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندرهای شرق هرمزگان به حساب می آید.

مدیر بنادر و دریانوردی شـــهید باهنر و شرق هرمزگان دراین راستا اظهارداشت: معرفی ظرفیت‌ها و فرصت‌های ســـرمایه‌گذاری، شناســـایی و معرفی عوامـــل موثر بر سرمایه‌گذاری درحوزه گردشـــگری در بنادر مسافری زیرمجموعه از جمله بندر شهید حقانی و هرمز که نقش تعیین کننـــده‌ای در این حوزه دارد، تامیـــن منابع مالی توسعه صنعت گردشـــگری، تبادل دانش تخصصی و بررســـی راهکارهای نوین جذب صنعت توریســـم با توجه جابجایی بیش از ۳میلیون مســـافر و گردشگر در این بنادر از عمده فعالیت‌هـــای کلیدی در این بخش ها محسوب می‌شود.

محمد حســـینی تختی با بیان اینکه ســـواحل مکران به لحاظ موقعیت جغرافیایی و راهبردی در اتخاذ و جذب بازارهای بین المللی به عنوان توسعه و رشد اقتصاد مبتنی بر دریا به عنوان نقش کلیدی و تعیین کننده‌ای دارد، بیان کرد: بندر جاسک از نظر احداث پایانه نفتی کوه مبارک و

برررسی وضعیت علمی حوزه مهندسی دریا و اقتصاد دریامحور در گفتگو با دکتر زراعت گر رییس دانشکده مهندسی دریا

رتبه ۱۲ جهانی ایران در حوزه مهندسی دریا

»خروجی دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه امیرکبیر قابل توجه است

سرآمد اقتصاد

گروه اقتصاددریا – «تولیددانش» به طور عام و «تولید دانش بومی» به طور خاص، از اهم امور جامعه مدرن امروز است. سرعت گردش علم بسیار افزایش یافته و رقابت در تولید علم روز برای هر جامعه ای، از اهمیت راهبردی برخوردار شـــده اســـت. سرعت تولید علم بومی، شرط برد و باخت جوامع شده و در عصر جدید، جاماندن از تولید علم، به معنای جاماندن از همه عرصه های توسعه است. در این مسیر، وجود دانشکده های تخصصی و مراکز علمی و کم و کیف آن ها در تولید علم، اثر مستقیم بر آینده هر کشوری دارد. خوشبختانه در چارچوب دانش دریا، دانشکده مهندسی دریا از زیرمجموعه های دانشگاه امیرکبیر، در این مورد، روند جهشی و رو به رشدی داشـــته و از دهه ۶۰ تا کنون، فعالیت مفید و موفقی پیش رو داشته است.

«کیفیت تولید دانش، وضعیت علمی حوزه مهندســـی دریا، اوضاع دانشجویان و بازار کار آنها، ارزش افزوده اقتصاد دریامحور برای ایران از مواردی است که با دکتر حسن زراعت گر، رییس دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر به گفت و گو نشستیم:

وضعیت تولید دانش در حوزه مهندسی دریا

اقتصاد سرآمد: با ســـپاس از وقتی که برای این گفت و گو گذاشتید، برای شروع از «تولید دانش و وضعیت آن در کشور ایران» بفرمایید:

زراعت گر : ابتدا قدردانی می کنم از روزنامه اقتصاد سرآمد برای توجه ویژه و متمرکز بر مسائل مرتبط با اقتصاد دریایی.

دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر در سال ۱۳۶۶ به عنوان اولین دانشکده در حوزه مهندسی دریا تاسیس شد. در مقطع کارشناســـی با دو گرایش معماری کشتی و مهندسی کشتی و ماشین آلات دریایی (Marine Engineering). از دهه هفتاد در مقطع کارشناســـی ارشـــد در دو گرایش سازه و هیدرودینامیک، و دهه هشتاد مقطع دکترا تاسیس شد.

دانشگاه ها در دهه های مختلف جهت گیری های مختلفی داشته اند و تشخیص و تعیین رشته های دانشگاهی از این جهت گیری ها تبعیت کرده اند. در دهه های اوایل انقلاب اسلامی وقبل از آن، جهت گیری دانشگاه ها، جهت گیری آموزشی صرف بوده است اما در دهه های اخیر، گرایش جدی به این است که بتوان خروجی دانشکده ها را «کاربردی» (paplication)کرد. از دهه نود به بعد علاقه جدی به وجود آمد که پژوهش ها علاوه بر انتشار در قالب کتاب و مقاله، پژوهش هایی بر پایه تولید محصول شکل بگیرد که به آن «دانشگاه های نسل سوم» اطلاق می شود. پلی تکنیک و دانشکده مهندسی دریا از همین روند تبعیت کرده است. ما در دانشکده مهندسی دریا در این سه برهه، همین فرایند را پی گرفتیم و اگر منظور از این سئوال، انتشار مقالات و نشر یافته های جدید باشد، و اگر این معیار را به عنوان مبنا قرار دهیم– هر چند که این مبنای تشخیص توانایی های علمی یک کشور و بازتاب تمام دستاوردهای علمی این حوزه نخواهد بود– و این را فقط در حد یک فاکتور(معیار) برای تشخیص مسیر توسعه علمی کشور بدانیم، باید گفت که خروجی دانشکده مهندسی دریا، واقعا قابل توجه است. ایران، رتبه های مختلفی در سال های اخیر کسب کرده که متوسط رتبه چند سال اخیر در حوزه مهندسی دریا رتبه دوازده از بیست– را داراست که ناشی از فعالیت همه فعالان علمی در سراسر کشور است و به طور خاص، ناشی از فعالیت علمی دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر است.

رتبه ۱۲ جهانی ایران در حوزه مهندسی دریا

اقتصادسرآمد: یعنی می توانم چنین برداشت کنم که رتبه تولید دانش بومی ما در حوزه مهندسی دریا، رتبه ۱۲ در جهان است؟

زراعت گر: البته این نکته تولید دانش بومی، مقداری نامفهوم است و ما دانشگاهی ها چنین توضیح می دهیم که یافته های نوین ما که منتشر می شود در قالب مقاله یا کتاب و یا دیگر ابزارهای نشر، در حوزه انتشار یافته های علمی طبق آمار رسمی، رتبه ۱۲ جهان را داریم.

اقتصادسرآمد: منابع ما چقدر ترجمه ای هستند؟

زراعت گر: اگر بتوانم طور دیگری این سئوال را مطرح کنم که ذهن افکار عمومی نزدیک تر بشود به گفتار متخصص امر، باید بپرسم تولید دانش مهندسی دریا در ایران چقدر وابسته است به ترجمه؟ منابع علمی ما چقدر ترجمه ای و چه میزان تولید مستقیم دانشکده ها و استادان ما هستند؟ با این توضیح که در برخی علوم، ما به شدت ترجمه گرا هستیم و منابع تولید داخل در آن علم، به شدت محدود است و نیز، آنچه به عنوان منبع داخلی به وسیله استادان ایرانی نگارش یافته هم، متکی به آثار دیگران است.

سئوال سختی است که بتوان گفت ما در حوزه مهندسی دریا از کی و تا چد از منابع کشورهای دیگر استفاده کرده ایم و از چه زمانی منابع داخلی تولید کردیم. وقتی که دانش مهندسی دریا در ایران، قدمتی در حدود چهل سال– و یا کمتر– داریم و انتظار داشته باشیم که همه منابع (reference) در داخل باشد، به طور طبیعی انتظار درستی نیست و اصولا در هیچ کشوری چنین امکانی وجود ندارد. این گونه نیست که کشوری مدعی باشد یا بخواهد که صرفا از منابع داخلی استفاده کند؛ زیرا مهندسی دریا –مانند دیگر علوم– گستره جهانی دارد و همه از منابع همدیگر استفاده می کنند. اما اگر این توضیح می تواند روشنگر باشد که ما در دهه ۶۰ و ۷۰ وقتی وارد کلاس می شدیم، تمامی منابعی که برای تدریس استفاده می کردیم، منشاء خارجی داشتند تا جایی که مواردی بود که حتا برگردان فارسی هم نشده بود؛ اما امروزه در کلاس ها، اکثر استادان یا از کتاب خود و یا از جزوات با کیفیت و پرمحتوای خود– که مجموع یافته های خود اســـتاد است– استفاده می کنند و استفاده مستقیم از منابع غیر ایرانی بسیار اندک اســـت. به طور کلی، در حال حاضر من کمتر همکاری را می شناسم که صرفا از منابع خارجی اســـتفاده کند و از یافته های خود مرجعی ساخته و پرداخته نکرده باشد.

البته مانند همه پژوهشگران در سراسر دنیا، به طور طبیعی از همه منابع موجود در سطح دنیا استفاده می کنیم و تازه های علم را رصد می کنیم؛ اما عمدتا نتیجه و خروجی نهایی از آن همکاران فرهیخته و اندیشمند داخل کشـــور اســـت که یافته های نوین آن ها هم مرجع و منبع برای سایر استادان و پژوهشگران در سراسر دنیاست. به عبارت بهتر، ما در حوزه دانش مهندسی دریا فقط مصرف کننده نیستیم و با دنیای علم این فن، به تبادل رسیده ایم.

در حوزه مهندسی دریا با جهش علمی مواجه شده ایم؟

اقتصادسرآمد: از دهه ۶۰ که شروع جدی دانش ورزی و تولید دانش در فضای مهندسی دریا بوده تا امروز، زمان زیادی نگذشته است؛ چطور طی چند دهه، به سطح بالایی از تولید دانش در مهندسی دریا رســـیده ایم که با جهان هم ترازی می کنیم؟ اجازه بدهید مثالی بزنم: ما در صنعت چاپ به شدت وابسته ایم و بعد از حدود یکصد سال حضور صنعت چاپ در ایران، از هر حیث، به ویژه از نظر علمی و منابع علمی وابسته ایم. منابع داخلی در صنعت چاپ بسیار اندک و تولید دانش بسیار محدود مانده است. چه شـــده که در صنعت دریا، با جهش علمی مواجه شده ایم؟

زراعت گر: من نمی دانم که مقایســـه ای که کردید، چقدر درست اســـت و آیا اصولا این مقایسه معنادار هست یا نه. اما فارغ از مقایسه شما، ما در دانشـــگاه پلی تکنیک(امیرکبیر) رشد کرده ایم، جایی که بهترین های ایران در آن تدریس کرده و می کنند. کســـانی در این دانشگاه هستند که هم برای تدریس و هم برای تحصیل، از بهترین های ایران هستند و نیز یک حرکت جمعی هم در این دانشگاه و هم در سایر دانشگاه ها و دانشکده های سراســـر ایران شکل گرفته که موجب یک هم افزایی بزرگ شده است.

علاوه بر این، حرکت بزرگ در خارج دانشگاه وجود دارد که صنایع کوچک و بزرگ مرتبط هستند که انگیزاننده و جهت ده بوده و هستند.

فارغ التحصیلان این دانشکده(و سایر دانشکده های مطرح) از نخبگان و مسئولان عالی صنایع دریا می شوند که بدون دســـترســـی به آخرین یافته های علوم دریایی، نمی توانند موفق باشند؛ بنابراین همواره رابطه خود را با علم و تولید علم حفظ می کنند. به طـــور کلی تمامی بدنه صنایع دریایی، فرهیخته هستند و در سراسر کشور موجب حرکت شتابنده ای شده اند.

چرا خانواده ها برای فرزندانشان مشوق به رشته های پزشکی و خلبانی و ... هستند. مشوق رشته های دریایی نیستند؟

اقتصاد سرآمد – دانشکده ها زمانی موفق هستند که ورودی های پرانگیزه و تلاش گری داشته باشند که با اطلاع کافی، انتخاب رشته کرده باشند. آیا با شرایط کنکورگرایی و ورود به دانشگاه به هر قیمتی، ما دارای ورودی مناسب به دانشکده دریایی هستیم؟ آن چه ما بررسی کردیم این بود که بسیار هستند کسانی که بدون اطلاع از دریا و صنایع آن و حتا بازار کار و چگونه کار در آن، انتخاب رشته می کنند. بسیارند کسانی که رشته مهندسی دریا، انتخاب اول آنها نبوده و بنا به شرایط و روند کنکور وارد شده اند. چرا اطلاعات ورودی های دانشکده از آنچه می خواهند تحصیل کنند، کافی نیســـت؟ چرا خانواده ها همچنان مشوق به پزشکی و خلبانی و برخی مشاغل خشکی هستند و مشوق دریاگرایی فرزندانشان نیستند؟

زراعت گر: خروجی دانشکده مهندسی دریا، باید یک مهندس دریا باشد –نه دریانورد–. در این رابطه، اطلاعات کافی در افکار عمومی نیست و لازم است رسانه هایی مانند روزنامه شما، بیشتر به این مقوله ورود کنند و اطلاعات کافی به جامعه برسانند. وظیفه ماست که فرهنگ سازی و اطلاع رســـانی در حوزه دریا و مهندسی دریا را گسترش دهیم تا اســـتعدادهای بهتری برای تحصیل به دانشکده جذب کنیم.

اما چرا تا کنون به نحو مطلوب اتفاق نیفتاده و اطلاع رســـانی کافی صورت نگرفته، جواب آسانی ندارد؛ معیارهای گوناگونی را باید بررســـی کرد تا به جواب رســـید. همه ما مسئولیت داریم؛ از دانشکده تا رسانه ها و خوب اســـت با اطلاع رسانی مناســـب، کیفیت درک از مهندسی دریا– و دیگر بخش های مرتبط با دریا– را به جامعه مخاطب برسانیم تا شاهد وضعیتی بهتر از این باشیم.

ملاحظه داشته باشید که کشور ما در شمال و جنوب دریا دارد. یک نعمت و فرصت بزرگ. کشوری که دریا ندارد، از نظر حمل و نقل دچار مشکل و گرانی است؛ زیرا دریا بهترین و ارزان ترین مسیر ترانزیتی و باربری و حمل و نقل است. بیش از ۹۰درصد حمل و نقل جهانی از طریق دریا صورت می گیرد. ما از این موهبت بزرگ خدادادی برخوردار هســـتیم؛ با توجه به برخورداری ما از دریا، استفاده از صنایع دریایی نیز اجتناب ناپذیر اســـت؛ پس باید از تمامی عناصر و منافع این صنعت برخوردار شویم. بنادر، کشتیرانی و صنایع وابسته به آن، چه در طراحی، ساخت بدنه و تجهیزات و...، همچنین صنایع شیلات، نفت و گاز و... همه و همه منجر می شود به صنایع دریایی که فرصت بسیار وسیعی برای ایران و ایرانیان است و باید برای بهره برداری هر چه بیشتر از آن در همه زمینه ها کار و سرمایه گذاری کرد که زمینه افکار عمومی، اطلاعات عمومی خانواده ها و دانش جویان نیز از آن جمله است.

رابطه تحریم و صنایع دریایی ایران

اقتصادسرآمد: بررســـی نقش تحریم بر عناصر مرتبط با دریا در شرایط کنونی در خور توجه است؛ این موضع را ارزیابی بفرمایید:

زراعت گر: اولین حوزه ای که مورد تحریم قرار گرفت، دریا و بنادر ایران بود. خیلی جالب است بدانیم که در حوزه دریا، همه چیز تحریم شـــد و تمامی عناصـــر و ارکان مرتبط با دریا –خطوط کشتیرانی و بنادر، صنایع ســـاخت و تولید و حتا بخش های خصوصی– مورد تحریم کامل قرار گرفت؛ زیرا آن ها هم به خوبی می دانستند که دریا، شریان حیاتی یک کشور است و ما هم بهتر از آن ها می دانستیم که این شـــریان حیاتی را باید قوی و جاری و ساری داشته باشیم. بنابراین، باید سطح آموزش و نفراتی که آموزش می بینند باید بسیار بالا باشد تا بتوانند با وجود محدودیت ها، بیشترین بازدهی را داشته باشند.

برگزیده

طرح جامع برای بنادر گناوه و ریگ راهبرد توسعه اقتصاد دریا در شمال بوشهر

سرآمد اقتصاد

استفاده درست از ظرفیت‌های بنادر بویژه در جنوب کشور و اســـتان بوشهر با توجه ظرفیت های فراوان موجود، ســـنگ بنای مطمئنی برای تحقق اقتصاد دریا محور مبتنی بر پایداری و ارزش آفرینی اســـت که می تواند راهگشای توسعه اقتصادی و حل مشکلات اشتغال، درآمد زایی و رونق منطقه ای و ملی باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد،امروزه یکی از ابزارهای موثر کشورها بویژه مناطق در حال توسعه که گسترش صادرات را الگویی برای رشد و توسعه اقتصادی انتخاب کرده‌اند، تاسیس بنادر اســـت که می تواند در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی آنها، همبستگی مستقیمی بین توسعه بنادر و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی بالاتر رقم بزنند.

بنادر ازجمله عوامل تسریع در فرآیند توســـعه اقتصاد ملی و منطقه‌ای و یکی از حلقه‌های اصلی حمل‌ونقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا هستند و در سراســـر جهان به‌عنوان عاملی راهبردی برای کشورها به شمار می‌آیند و کشور ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده و به عنوان عاملی برای توسعه صادرات، ایجاد اشتغال و ارتقای جایگاه اقتصادی کشور همواره مورد توجه دولتمردان بوده است.

به طور حتم توســـعه بنادر کشور کلید پیشرفت اقتصادی اســـت که در این برهه، اســـتفاده مطلوب و مناسب از همه ظرفیت‌های بنادر ساحلی کشور باید به عنوان یک ضرورت مورد توجه قرار گیرد و این مهم زمانی محقق خواهد شد که نسبت به توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد شبکه مدرن حمل و نقل دریایی اقدام شود.

توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتقای تجهیزات و وسایل حمل و نقل دریایی علاوه بر اشتغال زایی و توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه، تاثیر قابل توجهی در بهبود تولید ناخالص داخلی کشور دربر خواهد داشت.

با توجه به ظرفیت‌های بسیار زیاد سواحل استان بوشـــهر و ۹۳۷ کیلومتر مرز ساحلی با سواحل خلیج فارس، توسعه متوازن و پایدار این مناطق ضروری است که در این ارتباط برنامه‌ریزی مدونی برای توسعه سواحل کشور بویژه در این استان با محوریت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور مدنظر قرار گرفته است.

در راستای توسعه بنادر اصلی و فرعی استان بوشهر، بندر بوشهر به عنوان بندر اصلی و ۱۰ بندرتجاری آن به عنوان بنادر فرعی طرح‌های توسعه‌ای پیش‌بینی شده‌اند که در قالب طرح جامع بنادر بازرگانی، توسعه بندر بوشهر تا افق ۱۴۰۴ و توسعه بنادر فرعی آن نیز طی سه گام در ۱۵ سال مدنظر قرار می گیرند.

طرح جامع بنادر گناوه و ریگ، راهبرد توسعه اقتصاد دریا در شمال استان بوشهر

توسعه بنادر فرعی می تواند نقش بسیار مهمی در توسعه دریامحور ایفا کند چرا که با توسعه آنها از یک طرف به رشد و شکوفایی مناطق همجوار کمک می‌شود و از سویی می‌توانند در پشـــتیبانی بنادر اصلی نقش مهمی در حمل و نقل شبکه‌ای ایفا کنند.در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت می گیرد که با توجه به این حجم گسترده ، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه های ارتباطی کشور در راستایی توسعه دریا محور امری الزامی است.باتوجه به اینکه استان بوشهر از لحاظ حمل و نقل دریایی و تجارت یکی از استان‌های مهم ساحلی کشور است، طرح جامع توسعه بنادر شمالی این استان با هدف ساماندهی فعالیت ها در افق ۱۵ساله مصوب شده است که با اجرای آن بسترهای لازم برای فعالیت ناوگان تجاری با تناژ بالاتر و ارایه خدمات دهی مطلوب‌تر فراهم خواهد شد.

بنادر شمالی استان به دلیل واقع شدن در خور و عمق کم، با مشکلات عدیده‌ای برای توسعه فعالیت‌های خود مواجه بوده‌اند و از لحاظ زیرساختی شرایط مناسبی ندارند به همین جهت طرح جامع آنها مصوب شده تا معضل موجود برای تردد ناوگان تجاری برطرف شود و دیگر متاثر از جزر و مد و رسوب‌گذاری نباشند.طرح جامع بنادر شمالی استان بوشهر شامل بنادر گناوه، دیلم و ریگ با هدف ساماندهی فعالیت ها در افق ۱۵ساله در هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در تیرماه سال ۱۴۰۰ وبا حضور ریاست اسبق سازمان بنادر وکشتیرانی کشور مصوب شده است.

اداره کل ثبت اسناد و املاک لرستان
آگهی موضوع ماده ۳ قانون ۱۳ آئین نامه تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقدسندرسمی

آرای صادره هیأت حل اختلاف قانون مذکورمستقردراداره ثبت اسنادواملاک شهرستان خرم‌آبادبه شرح ذیل:-پرونده کلاسه ۱۴۰۰۱۱۴۴۲۵۰۰۱۰۰۰۶۵۸ ورای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۵۰۰۱۰۰۰۴۶۵ مورخه ۱۴۰۱/۲/۸ به تقاضای نیلوفر فروزش کیا فرزند فرزاد نسبت به سه دانگ مشاع از ششدانگ یکباب ساختمان بمساحت ۲۰۸.۰۵ متر مربع مجزی شده از پلاک شماره ۲و۶فرعی از ۱۳۰۶ اصلی واقع در بخش ۱ شهرستان خرم آباد خروجی از مالکیت مالک اولیه پاپی محمد چگنی رسیدگی وتایید و انشاء گردید. مراتب دراجرای ماده ۳قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمان های فاقدسندرسمی در دونوبت به فاصله ۱۵ روزجهت اطلاع مالکین وسایرصاحبان حقوقی درروزنامه کثیرالانتشارومحلی آگهی می گردد در صورتی اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ نتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید. ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض . دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۱/۳/۱۶ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۱/۳/۳۱
صید آقا نجفوند دریکوندی - رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان خرم آباد

اداره کل ثبت اسناد و املاک لرستان
آگهی موضوع ماده ۳ قانون ۱۳ آئین نامه تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقدسندرسمی

آرای صادره هیأت حل اختلاف قانون مذکورمستقردراداره ثبت اسنادواملاک شهرستان خرم‌آبادبه شرح ذیل:-پرونده کلاسه ۱۴۰۰۱۱۴۴۲۵۰۰۱۰۰۰۶۵۴ ورای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۵۰۰۱۰۰۰۴۶۴ مورخه ۱۴۰۱/۲/۸ به تقاضایصبا فروزش کیا فرزند فرزاد نسبت به سه دانگ مشاع از ششدانگ یکباب ساختمان بمساحت ۲۰۸.۰۵ متر مربع مجزی شده از پلاک شماره ۲و۶فرعی از ۱۳۰۶ اصلی واقع در بخش ۱ شهرستان خرم آباد خروجی از مالکیت مالک اولیه پاپی محمد چگنی رسیدگی وتایید و انشاء گردید. مراتب دراجرای ماده ۳قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمان های فاقدسندرسمی در دونوبت به فاصله ۱۵ روزجهت اطلاع مالکین وسایرصاحبان حقوقی درروزنامه کثیرالانتشارومحلی آگهی می گردد در صورتی اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ نتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید. ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض . دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۱/۳/۱۶ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۱/۳/۳۱
صید آقا نجفوند دریکوندی - رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان خرم آباد

سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور
اداره کل نوسازی مدارس استان کردستان

فراخوان مناقصه عمومی

نوبت دوم

شناسه آگهی: ۱۳۳۰۰۲۳

اداره کل نوسازي مدارس استان کردستان در نظر دارد مناقصه عمومی خرید تجهیزات اداري و آموزشی و کمک آموزشی جهت هوشمندسازي مدارس استان کردستان به‌شرح جدول ذیل را طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشائی پاکت‌ها ازطریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه‌گران درصورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضاي الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار در سامانه ۱۴۰۱/۰۳/۰۱ می‌باشد. مهلت‌زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۵۰ و مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱۴مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۶ و زمان بازگشائی پاکت‌ها: ساعت ۹ صبح مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۷ می‌باشد.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت الف: ۰۸۷۳۳۲۸۷۲۷۶ و مرکز پشتیبانی و راهبری سامانه ۰۲۱۲۷۳۱۳۱۳۱

شماره مناقصه	موضوع مناقصه	نوع تجهیزات	تعداد	مبلغ برآورد (ریال)	مبلغ تضمین (ریال)	مدت اجراء	توضیحات
۲۰۰۱۰۰۳۴۶۷۰۰۰۰۲۶	خرید لب تاب جهت آموزش مجازی و هوشمندسازی مدارس استان کردستان	لپ‌تاپ	۳۰۰ دستگاه	۶۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۳،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۲ ماه	تامین‌کنندگان دارای صلاحیت (جواز کسب نمایندگی)
۲۰۰۱۰۰۳۴۶۰۰۰۰۲۵	خرید دیتا پروژکتور جهت آموزش مجازی وهوشمندسازی مدارس استان کردستان	دیتا پروژکتور به همراه پرده نمایش، پایه نصب و کابل HDMI	۳۰۰ دستگاه	۳۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۲ ماه	
۲۰۰۱۰۰۳۴۶۷۰۰۰۰۲۷	خرید دستگاه تکثیر جهت مدارس استان کردستان	تکثیر	۱۰۰ دستگاه	۱۲،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۶۲۵،۰۰۰،۰۰۰	۲ ماه	

اداره کل نوسازي مدارس استان کردستان