

# اقتصاد سرآمد

شنبه ۱۰ادی ۱۴۰۱-شماره ۱۵۳۹

## بین الملل

### فاو برای بنادر ایران هم تهدید و هم فرصت است



مدیر کل بنادر و دریانوردی آبادان با بیان اینکه وجود بندر فاو برای بنادر ما هم تهدید و هم فرصت است، گفت: حدود ۹۰ پست اسکله در بندر فاو عراق در حال ایجاد است و بناست یک شهر لجستیکی با تمام امکانات تا ۲۰۲۷ تکمیل شود که بازار منطقه شمال خلیج فارس را تحت تأثیر قرار می دهد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، کامبیز مالکی زاده در نشست خبری با اشاره به بندر فاو در عراق، توضیح داد: وجود بندر فاو برای بنادر ما هم تهدید و هم فرصت است، حدود ۹۰ پست اسکله در بندر فاو عراق در حال ایجاد است و بناست یک شهر لجستیکی با تمام امکانات تا ۲۰۲۷ تکمیل شود که بازار منطقه شمال خلیج فارس را تحت تأثیر قرار می دهد. الیته سازمان بنادر برای مقابله، ساخت بندر بزرگ خلیج فارس را در نظر گرفته که ۲۴۰۰ هکتار اراضی در یک قطعه و ۷۰۰ هکتار به بنادر امام خمینی اضافه می کند. بنابر گزارش ایستا، وی با بیان اینکه ظرفیت اسمی که برای بنادر سه گانه آبادان (آبادان اروند و چوبند) پیش بینی شده نزدیک به دو میلیون تن است، گفت: در حال حاضر آنچه باعث شده به این ظرفیت نرسیم، اتفاقات قدیمی است که بخش عمده به شرایط کرونا و محدودیت های برمی گردد که با بنادر مجاور از جمله عراق و کویت داشتیم و سخت گیری هایی که کویت برای تردد شناورهای ما داشت. این سخت گیری ها نتیجه اش این شد که مالکان شناورها که ۲۰۰ لنج بودند، به بنادر مجاور مانند اسکو و بوشهر و هر مکران کوچ کنند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی آبادان با بیان اینکه در حال حاضر با معضلات شهر آبادان بحث اشتغال است، گفت: اشتغال مردم آبادان برعکس تصور مردم که پالایشگاه و نفت است، بیشتر تجارت و بندر است. ما پیش از کرونا ۱۲۰۰ شناور داشتیم، اما بعد از کرونا این تعداد به ۳۰۰ کاهش یافت. اگر هر لنج ۱۰ تا ۸ خدمه داشته باشند، حدود ۱۲ هزار نفر مهاجرت کردند تا کارشان را از دست دادند که اگر این تعداد به تعداد خانوار ایرانی (حدود پنج نفر) ضرب شود، ۶۰ هزار سفر محدود شد. مالکی زاده خاطر نشان کرد: ما همه تلاش خود را برای این گذاشتیم که ظرفیت های بندر را احیا کنیم و در این مدت، آنچه تحویل گرفتن را دو تا سه برابر کردیم به حدود ۱۳۰ شناور برگشتیم. البته اصلا ارضی نیستیم و تلاش می کنیم این تعداد را افزایش دهیم. در مدت کرونا ایران و عراق می توانستند با کویت بازار تجاری داشته باشند، که به دلیل سخت گیری های کویت و عدم رعایت از سوی ایران، این بازار کاهش یافت، هر چند سایر کشورها استانداردها را رعایت می کردند و تجارتشان ادامه داشت. البته با حضور در نشست کویت، محدودیت ها کاهش پیدا کرد. وی ادامه داد: در بندر سه ویژگی سریع تر تخلیه و بارگیری (استران) ارزانتر و ایمن تر (از نظر نگهداری کالاهای شناور) مهم است که اگر در هر بندری رعایت شود، کالا و صاحب کالا و مالک به آن بندر منتقل می شود. با وجود این، در حال حاضر به جهت ساختار و فرم بسیار قدیمی و قدیمی که لنج ها دارند و چوبی هستند، محدودیت هایی برای ما وجود دارد از نظر حرکت هم استاندارد نیست و هزینه را افزایش می دهد.

### یک نوبت سوخت پالانه ای برای شناورها

#### کفایت نمی دهد

مدیر بنادر و دریانوردی آبادان با اشاره به ماهیت فرهنگی لنج، بیان کرد: فقط و امارات لنج هایشان را تفریحی کردند، ما هم نمی خواهیم لنج نسل را منقرض کنیم، اما لنج ها برای تجارت مضرت است. برای بهبود این موضوع، برنامه سازمان بنادر و قالب وجود آمده شده، تسهیلات مناسب با درصدهای پایین برای تجدید بناو گران در حرکت به سمت شناورهای فلزی است و حدود ۱۵ شناور فلزی هم در بندر داریم، هر چند چندان استقبال از این شناورهای فلزی نشده است و تعصب موجود دربار لنج به ۲۰۰۰ سال قبل برمی گردد. مالکی زاده با اشاره به اهمیت موضوع سوخت در رونق بنادر، گفت: سیاست مجموعه مبارزه با قاچاق سوخت و کالای این است که سوخت پالانه ای در بنادر آبادان فقط برای یک نوبت و سفر ملوانی اختصاص باید درحالی که برای بنادر دیگر مانند هرمزگان و بوشهر بین سه تا شش نوبت هم سوخت پالانه ای می دهند. سوخت غیرپالانه ای تا ۲۸ تا ۲۹ هزار تومان به ازای هر لیتر است، اما سوخت پالانه ای ۳۰۰ تومان است و با اختصاص یک نوبت، تنها یک سفر را می توان رفت و این موضوع برای شناورها صرفه ندارد. وی همچنین خاطر نشان کرد: باید توجه داشت تصمیمات و الگوهای که برای بنادر دیگر مانند بوشهر گرفته می شود، لزوماً برای بنادر خوزستان در آمد نخواهد داشت و از جمله اشتباهات در بحث تملنجی همین بوده که الگوی بندر بوشهر را برای خوزستان اجرا کردند. مدیر بنادر و دریانوردی آبادان درباره بندر اروند توضیح داد: بندر اروند نزدیک ترین بندر در محدوده خلیج فارس است و روبه روی بندر فاو قرار دارد و با ۲۴ هکتار اراضی بزرگ ترین بندر در محدوده آبادان محسوب می شود. در بندر آبادان به جهت محدودیت اراضی در بنادر آبادان برای ایام دهه فجر افتتاحیه نداریم و افتتاحیه ما به بنادر تابعه شامل اروندگان است و چهار پروژه شامل یک باب انبار ۲۰۰۰ متری، یک پست اسکله ۱۰۰۰ تنی، یک ساختمان آتش نشانی و اسفالت منطقه می شود و جمع و جدی که اختصاص دادیم، بالغ بر ۲۵۰ میلیارد تومان است. مالکی زاده ادامه داد: پروژه های بندر چوبند نیز یک باب انبار ۲۰۰۰ متری و ساختمان اداری با اعتبار ۷۰ میلیارد تومان و یک سری کارهای تعمیراتی با اعتبار حدود ۶۰ تا ۷۰ میلیارد تومان است. همچنین در قالب مسئولیت های اجتماعی، مساعدت هایی هم به شهر آبادان داشتیم که جاده های دسترسی به بنادر را با اعتبار حدود ۴۵ میلیارد اسفالت کردیم.



### مانورهای دریایی مشترک پکن-مسکو بیانگر سطح بالای هماهنگی هاست

سختگیری وزارت دفاع چین تأکید کرد، مانورهای مشترک پکن-مسکو موسوم به «تعامل دریایی ۲۰۲۲» بیانگر سطح بالای هماهنگی میان نیروهای دریایی این دو کشور است. به گزارش اقتصادسراسر آمد از اسپوتنیک، تان کفتی، در کنفرانسی خبری گفت: این مانورها کاملاً بیانگر سطح اعتماد متقابل و میزان بالای تعامل تاکتیکی میان روسیه و چین است که بیش از پیش باعث تعمیق همکاری ها و هماهنگی های استراتژیک میان این دو کشور شده است. وی افزود: این مانورها همچنین سطح بالای هماهنگی میان نیروهای دریایی این دو کشور را نشان دادند. روسیه و چین در طول ۱۰ سال انجام مانورهای مشترک، مجموعه کاملی از مکانیسم ها و روش های هماهنگی، ارتباطات و سازماندهی مانورهای مشترک را شکل داده اند. این سختگو در ادامه گفت: چین و روسیه یک سری مانور برای تضمین تردد امن و آزاد در مسیرهای دریایی استراتژیک انجام دادند که نشان داد این دو کشور عزم و توانایی خود را برای ا مقابله مشترک با تهدیدات علیه امنیت دریایی و همچنین تضمین صلح و ثبات در جهان و منطقه تقویت کرده اند.

### معمای دریایی که بااستی حل کرد: تحلیلی از روزنامه دریایی «اقتصاد سر آمد»

# قیمت ماهی در ایران به مراتب بیش تر امارات است! چرا؟



**گروه اقتصاد دریا – رابطه مستقیمی بین هزینه ها و قیمت تمام شده وجود دارد.** یعنی هر چه هزینه ها بیشتر باشد، قیمت تمام شده یک محصول هم بالا خواهد بود و برعکس، هر چه هزینه ها کمتر باشد، قیمت تمام شده هم کمتر خواهد بود این یک اصل است و تمامی کتب علم اقتصاد به آن پرداخته و آن را یک اصل ساده، اساسی و بنیادین می دانند. به قولی، دو دو تا چهار تا ست. این اصل در تمامی این اتفاق عجیب، تبدیل کند جز در ایران و امارات! این اتفاق عجیب، تبدیل شده است به یک معمای بزرگ ، که من آن را معمای بزرگ دریایی می نامم.

#### معما از چه قرار است؟

در تحلیلی که اقتصادسراسر آمد، تنها روزنامه دریایی ایران به آن می پردازد؛ آمده است: برای صید ماهی، لنج (کشتی) می خواهیم به علاوه تور و کارگر (صیاد) و سوخت. چهار رکن هزینه ساز در فرآیند صیادی که مجموع آن ها بخش مهمی از قیمت تمام شده را شامل می شوند.

بیشتر تجارت و بندر است. ما پیش از کرونا ۱۲۰۰ شناور داشتیم، اما بعد از کرونا این تعداد به ۳۰۰ کاهش یافت. اگر هر لنج ۱۰ تا ۸ خدمه داشته باشند، حدود ۱۲ هزار نفر مهاجرت کردند تا کارشان را از دست دادند که اگر این تعداد به تعداد خانوار ایرانی (حدود پنج نفر) ضرب شود، ۶۰ هزار سفر محدود شد. مالکی زاده خاطر نشان کرد: ما همه تلاش خود را برای این گذاشتیم که ظرفیت های بندر را احیا کنیم و در این مدت، آنچه تحویل گرفتن را دو تا سه برابر کردیم به حدود ۱۳۰ شناور برگشتیم. البته اصلا ارضی نیستیم و تلاش می کنیم این تعداد را افزایش دهیم. در مدت کرونا ایران و عراق می توانستند با کویت بازار تجاری داشته باشند، که به دلیل سخت گیری های کویت و عدم رعایت از سوی ایران، این بازار کاهش یافت، هر چند سایر کشورها استانداردها را رعایت می کردند و تجارتشان ادامه داشت. البته با حضور در نشست کویت، محدودیت ها کاهش پیدا کرد. وی ادامه داد: در بندر سه ویژگی سریع تر تخلیه و بارگیری (استران) ارزانتر و ایمن تر (از نظر نگهداری کالاهای شناور) مهم است که اگر در هر بندری رعایت شود، کالا و صاحب کالا و مالک به آن بندر منتقل می شود. با وجود این، در حال حاضر به جهت ساختار و فرم بسیار قدیمی و قدیمی که لنج ها دارند و چوبی هستند، محدودیت هایی برای ما وجود دارد از نظر حرکت هم استاندارد نیست و هزینه را افزایش می دهد.

#### بازار آزاد، تسهیلات مناسب با درصدهای پایین

مدیر کل بنادر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه سازمان بنادر برای لایروبی اروند رود آمادگی لازم را دارد، گفت که با این وجود تاکنون طرف عراقی آمادگی خود را اعلام نکرده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نورالله اسعدی در نشست خبری با بیان اینکه بندر خرمشهر یکی از بنادر بسیار مهم در جنوب غرب کشور است، افزود خرمشهر در تاریخ تجارت و حمل و نقل دریایی نقش مهمی ایفا کرده و امروز هم دارای فعالیت های گوناگون در حوزه تخلیه و بارگیری کالاهای مسافری و فله خشک است. وی با بیان اینکه قبل از جنگ، آوازه بندر خرمشهر به عنوان مهم ترین بندر دریایی مطرح بود، گفت: در سال ۱۳۵۵ عملکرد بندر خرمشهر نزدیک به پنج میلیون تن در سال بود، اما پس از جنگ زیرساخت های این بندر بعضاً نزدیک به ۱۰۰ درصد از بین رفت. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: از این رو سازمان بنادر اقدامات خوبی را از سال ۱۳۷۱ شروع کرد و در زمینه احیای بندر خرمشهر با پروژه هایی که توسط این سازمان اجرا شده،

بندر خرمشهر در سال گذشته، سه میلیون و ۲۰۰ هزار تن بود. اسعدی خاطر نشان کرد: پروژه های مختلفی از جمله احداث ترمینال کانتینری با مساحت ۱۵ هکتار و ظرفیت ۵۰۰ هزار TEU با سرمایه گذاری ۱۷۵ میلیاردی بخش اقتصادی انجام شده که این زیرساخت یک سری تجهیزات هم داشته است؛ از جمله دستگاه های ریب استاکر و ۱۰ دستگاه جزو این ترمینال به حساب می آید. همچنین ساخت ۳۳۰ متر اسکله با ظرفیت کشتی های لانت و ظرفیت ۱۰ هزار تنی – که در صورتی که عمق مناسب وجود داشته باشد، می تواند بارگیری کند – از پروژه های بندر خرمشهر است. وی ادامه داد: از مزیت های بندر خرمشهر، حمل و نقل چندوجهی است که از مهم ترین منتهای حمل و نقل است و ما در خرمشهر همه مدهای زمینی، آبی، ریلی و هوایی را داریم که بسیاری از بنادر این مزیت را ندارند و بندر خرمشهر از این جهت متمایز است. از مزیت های دیگر بندر خرمشهر، واقع شدن در منطقه آزاد اروند و نزدیک بودن به دو کشور عراق و کویت است که بخش عمده ای از صادرات و واردات ما از این دو کشور است و بخشی هم از شلمچه از مسیر خشکی انجام می شود. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر درباره صادرات و واردات این بندر توضیح داد: آمار ۹ ماهه بندر خرمشهر یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن است که ۹۰ درصد آن شامل صادرات است. واردات بندر خرمشهر در ۹ ماهه ۱۴۰۱ بالغ بر ۱۸۲ هزار تن به تناژ و TEU بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۲۸ درصد رشد داشته اما میزان صادرات تغییر چندانی نکرده است. تخلیه و بارگیری کانتینر هم ۱۵ هزار TEU است که رشد ۲ درصدی دارد. اسعدی با بیان اینکه بندر خرمشهر تادریا ۱۱۵ کیلومتر فاصله دارد، گفت: بندر خرمشهر در حوزه ایمنی آبراه، ایمنی قابل قبولی دارد. از جمله اقدامات برای ایمن کردن مسیر کشتی ها، خارج سازی مغرقه ها پس از جنگ تکمیلی بوده که سازمان بنادر ۱۸۵ مغرقه را از آبراه اروند و کارون بعد از جنگ خارج کرده است. سال گذشته نیز شش فروند مغرقه خارج سازی شده و در حال حاضر هم ۱۰ شناور مغرقه در آبراه ما وجود دارد و برای سال آینده هم قرارداد بستیم تا تامین اعتبار کنیم و باقی مغرقه های این در مسیر کشتی سازی خارج شود و دیگر شناور مغرقه ای در این مسیر نخواهد بود. البته طرف عراقی تاکنون خارج سازی انجام نداده است و وی با اشاره به طرح های توسعه ای بندر خرمشهر بیان کرد: پروژه های خوبی توسط سازمان بنادر اجرا شده که زمینه ساز تکمیل زیرساخت ها و روبنای بندر در پیشانی اسکله و پسکرانه های بندری بوده است. سال گذشته حدود ۱۰۰ میلیارد تومان پروژه بهره برداری کردیم و بخش دیگری از پروژه های که بر توسعه بندر تأثیر می گذارد در حال مطالعه است. در حوزه شهری هم بحث اسفالت در حال مطالعه است و به محض اینکه ردیف اعتبار بگیرد، انجام می شود. بخش خصوصی هم در بندر خرمشهر، در چند پروژه بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری کرده که برای ۱۴۰۰ نفر اشتغال مستقیم در پی داشته است. وی درباره میزان کالای مترو که در بندر خرمشهر اظهار کرد: حجم کالای مترو که در این بندر کاهش یافته که شامل خودرو، لاستیک و سایر اقلام از جمله لوازم خانگی است و همچنان به همکاری سازمان فروش اموال تملیکی نیاز دارد. به لحاظ تناژی حدود ۷۰۰۰ تن کالای مترو که باید از محوطه بندر خارج شود. در بخش واردات خودرو نیز برای اولین بار یک شناور خرمشهر و بنادر امام و آبادان در مجاورت بندر عراق هستیم، گفت: عراق با توسعه بندر فاو به دنبال تبدیل شدن به بندری مانند جبل علی است تا بتواند جریان چندسویه کالا از اروپا، آسیا و آفریقا جذب کند تا به یک کریدور اصلی تبدیل شود. باید به بندر خرمشهر توجه کنیم، زیرا وقتی تردد شناورها زیاد شود باعث می شود عراق فعالیت های تعطیل شده از جمله لایروبی و توسعه بندری که در انتهای مسیر آبراه است را از سر گیرد و باید با این اقدامات بندر فاو را کم اثر کنیم و با دادن امتیاز به بندر خرمشهر به ترافیق کشتیرانی دامن بزنیم.

#### بازار آزاد، تسهیلات مناسب با درصدهای پایین

مدیر کل بنادر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه سازمان بنادر برای لایروبی اروند رود آمادگی لازم را دارد، گفت که با این وجود تاکنون طرف عراقی آمادگی خود را اعلام نکرده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نورالله اسعدی در نشست خبری با بیان اینکه بندر خرمشهر یکی از بنادر بسیار مهم در جنوب غرب کشور است، افزود خرمشهر در تاریخ تجارت و حمل و نقل دریایی نقش مهمی ایفا کرده و امروز هم دارای فعالیت های گوناگون در حوزه تخلیه و بارگیری کالاهای مسافری و فله خشک است. وی با بیان اینکه قبل از جنگ، آوازه بندر خرمشهر به عنوان مهم ترین بندر دریایی مطرح بود، گفت: در سال ۱۳۵۵ عملکرد بندر خرمشهر نزدیک به پنج میلیون تن در سال بود، اما پس از جنگ زیرساخت های این بندر بعضاً نزدیک به ۱۰۰ درصد از بین رفت. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: از این رو سازمان بنادر اقدامات خوبی را از سال ۱۳۷۱ شروع کرد و در زمینه احیای بندر خرمشهر با پروژه هایی که توسط این سازمان اجرا شده،

بندر خرمشهر در سال گذشته، سه میلیون و ۲۰۰ هزار تن بود. اسعدی خاطر نشان کرد: پروژه های مختلفی از جمله احداث ترمینال کانتینری با مساحت ۱۵ هکتار و ظرفیت ۵۰۰ هزار TEU با سرمایه گذاری ۱۷۵ میلیاردی بخش اقتصادی انجام شده که این زیرساخت یک سری تجهیزات هم داشته است؛ از جمله دستگاه های ریب استاکر و ۱۰ دستگاه جزو این ترمینال به حساب می آید. همچنین ساخت ۳۳۰ متر اسکله با ظرفیت کشتی های لانت و ظرفیت ۱۰ هزار تنی – که در صورتی که عمق مناسب وجود داشته باشد، می تواند بارگیری کند – از پروژه های بندر خرمشهر است. وی ادامه داد: از مزیت های بندر خرمشهر، حمل و نقل چندوجهی است که از مهم ترین منتهای حمل و نقل است و ما در خرمشهر همه مدهای زمینی، آبی، ریلی و هوایی را داریم که بسیاری از بنادر این مزیت را ندارند و بندر خرمشهر از این جهت متمایز کرده و راهنمایی فکری داده باشیم، توجه بفرمایید به جایزه، یعنی یک فروند کشتی و بخاطر سپارید که: الف، ما کوشی برای شیدن جواب و عاملی برای الف، ما گفتیم جایزه یک فروند کشتی است، اما تفکیم چه نوعی، چه رنگی، با چه سوختی، با چه امکاناتی، با چه حجمی، با چه متراژی و... پس کشتی مورد نظر هر چیزی می تواند باشد، فقط

#### بازار آزاد، تسهیلات مناسب با درصدهای پایین

مدیر کل بنادر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه سازمان بنادر برای لایروبی اروند رود آمادگی لازم را دارد، گفت که با این وجود تاکنون طرف عراقی آمادگی خود را اعلام نکرده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نورالله اسعدی در نشست خبری با بیان اینکه بندر خرمشهر یکی از بنادر بسیار مهم در جنوب غرب کشور است، افزود خرمشهر در تاریخ تجارت و حمل و نقل دریایی نقش مهمی ایفا کرده و امروز هم دارای فعالیت های گوناگون در حوزه تخلیه و بارگیری کالاهای مسافری و فله خشک است. وی با بیان اینکه قبل از جنگ، آوازه بندر خرمشهر به عنوان مهم ترین بندر دریایی مطرح بود، گفت: در سال ۱۳۵۵ عملکرد بندر خرمشهر نزدیک به پنج میلیون تن در سال بود، اما پس از جنگ زیرساخت های این بندر بعضاً نزدیک به ۱۰۰ درصد از بین رفت. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: از این رو سازمان بنادر اقدامات خوبی را از سال ۱۳۷۱ شروع کرد و در زمینه احیای بندر خرمشهر با پروژه هایی که توسط این سازمان اجرا شده،

بندر خرمشهر در سال گذشته، سه میلیون و ۲۰۰ هزار تن بود. اسعدی خاطر نشان کرد: پروژه های مختلفی از جمله احداث ترمینال کانتینری با مساحت ۱۵ هکتار و ظرفیت ۵۰۰ هزار TEU با سرمایه گذاری ۱۷۵ میلیاردی بخش اقتصادی انجام شده که این زیرساخت یک سری تجهیزات هم داشته است؛ از جمله دستگاه های ریب استاکر و ۱۰ دستگاه جزو این ترمینال به حساب می آید. همچنین ساخت ۳۳۰ متر اسکله با ظرفیت کشتی های لانت و ظرفیت ۱۰ هزار تنی – که در صورتی که عمق مناسب وجود داشته باشد، می تواند بارگیری کند – از پروژه های بندر خرمشهر است. وی ادامه داد: از مزیت های بندر خرمشهر، حمل و نقل چندوجهی است که از مهم ترین منتهای حمل و نقل است و ما در خرمشهر همه مدهای زمینی، آبی، ریلی و هوایی را داریم که بسیاری از بنادر این مزیت را ندارند و بندر خرمشهر از این جهت متمایز است. از مزیت های دیگر بندر خرمشهر، واقع شدن در منطقه آزاد اروند و نزدیک بودن به دو کشور عراق و کویت است که بخش عمده ای از صادرات و واردات ما از این دو کشور است و بخشی هم از شلمچه از مسیر خشکی انجام می شود. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر درباره صادرات و واردات این بندر توضیح داد: آمار ۹ ماهه بندر خرمشهر یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن است که ۹۰ درصد آن شامل صادرات است. واردات بندر خرمشهر در ۹ ماهه ۱۴۰۱ بالغ بر ۱۸۲ هزار تن به تناژ و TEU بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۲۸ درصد رشد داشته اما میزان صادرات تغییر چندانی نکرده است. تخلیه و بارگیری کانتینر هم ۱۵ هزار TEU است که رشد ۲ درصدی دارد. اسعدی با بیان اینکه بندر خرمشهر تادریا ۱۱۵ کیلومتر فاصله دارد، گفت: بندر خرمشهر در حوزه ایمنی آبراه، ایمنی قابل قبولی دارد. از جمله اقدامات برای ایمن کردن مسیر کشتی ها، خارج سازی مغرقه ها پس از جنگ تکمیلی بوده که سازمان بنادر ۱۸۵ مغرقه را از آبراه اروند و کارون بعد از جنگ خارج کرده است. سال گذشته نیز شش فروند مغرقه خارج سازی شده و در حال حاضر هم ۱۰ شناور مغرقه در آبراه ما وجود دارد و برای سال آینده هم قرارداد بستیم تا تامین اعتبار کنیم و باقی مغرقه های این در مسیر کشتی سازی خارج شود و دیگر شناور مغرقه ای در این مسیر نخواهد بود. البته طرف عراقی تاکنون خارج سازی انجام نداده است و وی با اشاره به طرح های توسعه ای بندر خرمشهر بیان کرد: پروژه های خوبی توسط سازمان بنادر اجرا شده که زمینه ساز تکمیل زیرساخت ها و روبنای بندر در پیشانی اسکله و پسکرانه های بندری بوده است. سال گذشته حدود ۱۰۰ میلیارد تومان پروژه بهره برداری کردیم و بخش دیگری از پروژه های که بر توسعه بندر تأثیر می گذارد در حال مطالعه است. در حوزه شهری هم بحث اسفالت در حال مطالعه است و به محض اینکه ردیف اعتبار بگیرد، انجام می شود. بخش خصوصی هم در بندر خرمشهر، در چند پروژه بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری کرده که برای ۱۴۰۰ نفر اشتغال مستقیم در پی داشته است. وی درباره میزان کالای مترو که در بندر خرمشهر اظهار کرد: حجم کالای مترو که در این بندر کاهش یافته که شامل خودرو، لاستیک و سایر اقلام از جمله لوازم خانگی است و همچنان به همکاری سازمان فروش اموال تملیکی نیاز دارد. به لحاظ تناژی حدود ۷۰۰۰ تن کالای مترو که باید از محوطه بندر خارج شود. در بخش واردات خودرو نیز برای اولین بار یک شناور خرمشهر و بنادر امام و آبادان در مجاورت بندر عراق هستیم، گفت: عراق با توسعه بندر فاو به دنبال تبدیل شدن به بندری مانند جبل علی است تا بتواند جریان چندسویه کالا از اروپا، آسیا و آفریقا جذب کند تا به یک کریدور اصلی تبدیل شود. باید به بندر خرمشهر توجه کنیم، زیرا وقتی تردد شناورها زیاد شود باعث می شود عراق فعالیت های تعطیل شده از جمله لایروبی و توسعه بندری که در انتهای مسیر آبراه است را از سر گیرد و باید با این اقدامات بندر فاو را کم اثر کنیم و با دادن امتیاز به بندر خرمشهر به ترافیق کشتیرانی دامن بزنیم.

بیشتر برای بندر خرمشهر و رونق و افزایش ترافیق ورودی و خروجی در این بندر صورت گرفته است. اسعدی با بیان اینکه در حوزه سرزمینی، ما در خرمشهر و بنادر امام و آبادان در مجاورت بندر عراق هستیم، گفت: عراق با توسعه بندر فاو به دنبال تبدیل شدن به بندری مانند جبل علی است تا بتواند جریان چندسویه کالا از اروپا، آسیا و آفریقا جذب کند تا به یک کریدور اصلی تبدیل شود. باید به بندر خرمشهر توجه کنیم، زیرا وقتی تردد شناورها زیاد شود باعث می شود عراق فعالیت های تعطیل شده از جمله لایروبی و توسعه بندری که در انتهای مسیر آبراه است را از سر گیرد و باید با این اقدامات بندر فاو را کم اثر کنیم و با دادن امتیاز به بندر خرمشهر به ترافیق کشتیرانی دامن بزنیم.

## شیلات

### صدور ۲۰ گواهینامه دریانوردی برای بانوان صیاد جزیره هنگام



فرماندار قشم گفت: برای نخستین بار با همکاری ادارات شیلات و بنادر و دریانوردی این شهرستان مرزی ۲۰ گواهینامه دریانوردی برای بانوان صیاد جزیره هنگام صادر و تحویل آنان شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمد محمدحسینی به ایرنا افزود: از آنجاییکه بانوان زحمت کش و صیاد جزیره هنگام از سال ها پیش اقدام به صید ماهی با قایق به روش قلاب می کردند اما به دلیل نداشتن مجوزهای لازم از برخی مزیابا برخوردار نبودند، این گواهینامه های دریانوردی برای آنان صادر شده است. وی ادامه داد: همچنین با برنامه ریزی های انجام شده از سوسی اداره شیلات شهرستان مرزی قشم این اداره پیگیر برگزاری دوره ملوان صیاد برای بانوان جزیره هنگام است. جزیره هنگام با حدود ۵۰۰ نفر جمعیت در جنوب جزیره قشم قرار دارد. مردم جزیره هنگام با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه، فرصت های شغلی محدود برای کسب درآمد دارند و صیادی مهم ترین شغلی است که بومیان جزیره هنگام به آن اشتغال دارند. در سال های اخیر با رونق صنعت گردشگری در شهرستان قشم، جزیره هنگام به عنوان یکی از سایت های گردشگری مورد توجه گردشگران قرار گرفته است.

#### تولید تخم اصلاح شده ماهی قزل آلا

معاون توسعه آبیروبی و پروری سازمان شیلات ایران از تولید تخم تریپلوئید ماهی قزل آلا (تخم تمام ماده عقیم) در راستای اصلاح نژاد و روند رو به رشد آن به سوی خودکفایی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، «مهدی شکوری» در سی و یکمین جلسه شورای معاونین سازمان شیلات ایران افزود: قزل آلائی تریپلوئید (triploid) ماهیان رنگین کمان معمولی اما عقیم هستند و در سایر مشخصات با قزل آلائی رنگین کمان یکسان اند. با تغییر تعداد کروموزوم تخم ماهیان قزل آلائی رنگین کمان تبدیل به بچه ماهیان تریپلوئید می شوند که توانایی تولید مثل ندارند و تمام انرژی خود را بر روی رشد متمرکز می کنند. معاون توسعه آبیروبی و پروری سازمان شیلات ایران اظهار داشت: این بچه ماهیان نسبت به بچه ماهیان معمولی و بچه ماهیان تمام ماده به ترتیب ۴۰ تا ۵۰ درصد و ۲۰ درصد رشد بیشتری دارند، همچنین به دلیل عدم تولید و ترشح هورمون جنسی کیفیت گوشت این ماهیان به مراتب لذیذتر از ماهیان معمولی است. وی اضافه کرد: به دلیل اینکه این ماهیان عقیم می باشند و توانایی تولیدمثل ندارند، برای صید ورزشی در دریاچه ها نیز قابل استفاده اند. شکوری خاطر نشان کرد: به طور کلی از مزایای ماهی قزل آلائی تریپلوئید به مواردی از جمله این که رشد بیشتری نسبت به ماهی قزل آلائی معمولی و با تمام ماده قزل آلائی رنگین کمان دارد؛ به دلیل این که مشکلات تلفات ماهیان فرآیند ماهی بلوغ و تخمریزی را ندارند مقاومت بیشتری به بیماری و طول عمر بیشتری دارند. معاون توسعه آبیروبی و پروری سازمان شیلات ایران افزود: این نوع ماهی ترازیخته نیستند و برای مصرف انسانی مشکلی ایجاد نمی کنند؛ کیفیت گوشت بهتری نسبت به ماهیان معمولی دارند و در نتیجه بازارپسندی بهتری دارند.

#### آگهی فقدان سند مالکیت

آقای سعید ظهوری به موجب وکالتنامه شماره ۱۱۱۰۶۳ مورخه ۱۴۰۱/۰۸/۱۶ تنظیمی دفترخانه ۳۳۸ تهران به وکالت از رازم صبحی و شاهین ریاضی مالکین پلاک ثبتی ۳۸۶۰ فرعی از ۳۳۷۵ اصلی با اعلام مفقودی سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده ذیل شمار ۵۲۳۸۳ مورخه ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ تهران طی درخواست وارده شماره ۲۴۵۳۹ مورخه ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ تقاضای صدور سند المثنی مالکیت پلاک ثبتی ۳۸۶۰ فرعی از ۳۳۷۵ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران را نموده است که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می گردد: ۱- نام و نام خانوادگی مالک: رازم صبحی و شاهین ریاضی (بالمنصفه) ۲- شماره پلاک: ۳۸۶۰ فرعی ۳۳۷۵ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران ۳- علت غم شدن: جابجایی ۴- خلاصه وضعیت مالکیت: اسناد مالکیت شش دانگ یک دستگاه اپارتمان به مساحت ۱۶۹/۵ متر مربع که مقدار ۱۰ متر مربع آن به صورت دو بالکن است به پلاک ۳۸۶۰ فرعی از ۳۳۷۵ اصلی مفروز و مجزی شده از ۴۶۱۰ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۱ تهران بانضمام شش دانگ یک واحد پارکینگ قطعه ۱۱۳ قطعه بلوک ب به مساحت ۱۲/۵ متر مربع و انباری واقع ۱۳۷ تفکیکی به مساحت ۷/۵ متر مربع ذیل ثبت شماره الکترونیکی ۲۵۵۵۲۰۳۰۱۰۲۶۰۳۰۱۳۹۸۲ به شماره چاپی ۹۰۷۴۲۸ به نام شاهین ریاضی و ذیل ثبت صفحه ۲۵۳ دفتر ۲۹۷۱ به شماره چاپی ۱۵۱۴۹۰۹ بنام رازم صبحی هر کدام نسبت به سه دانگ مشاع از شش دانگ ثبت و صادر و تسلیم گردیده است. لذا با توجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی، معامله کرده کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ه روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت با سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد.

میم الف: ۱۵۰۳۲ شناسه آگهی: ۱۴۳۳۴۱۸

#### مهدی شعبانی – رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران از طرف مهدی قنبری مطلق

#### آگهی فقدان سند مالکیت

آقای منوچهر جدید الاسلام فرزند مختار به شماره ملی ۰۰۴۸۲۷۵۵۳۵ ب وکالت از طرف خانم منصوره/شاهرضا فرزند محمدعلی مستندبوکالتنامه شماره ۸۲۷۲۲-۱۸۰۱۸،۲۴۰۱۴ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۴۰۲ تهران با تسلیم تقاضا مشبویه به شماره ۰۲۹۵۸۴۰۱۲۵۵۶۰۱۸۵۶۰۱۴۰۱۸،۲۸۰۱۴ منضم به دو برگ استشهادیه جهت دریافت سند مالکیت المثنی که امضای شاهد سوم تحت شماره ترتیب ۷۴۹۶ و ۷۴۹۶-۱۴۰۱۸،۲۴۰۱۴ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۳۳۳ تهران تصدیق و گواهی امضاء شده است مدعی گردیده سند مالکیت یک قطعه خانه نوع ملک طلق به پلاک ثبتی ۱۶۲۸ اصلی، مفروز و مجزا شده از فرعی از اصلی مذکور، واقع در بخش ۰۲ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک نارمک تهران استان تهران به مساحت ۰ متر مربع (بدون قید مساحت و طول ابعاد اربعه) به مالکیت منصوره/شاهرضا فرزند محمدعلی شماره شناسنامه ۱۷۵۹ تاریخ تولد ۱۳۳۹،۵،۹ دارای شماره ملی ۰۰۴۷۵۹۲۷۳۷ با جز سهم ۴۱٪ سهم ۶۰٪ بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۴۳۵۱ تاریخ ۰۷/۳/۱۳۸۶ و ۴۳۵۵۸-۸۶،۷۳۰۰۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۴۰۲ شهر تهران استان تهران، موضوع سند مالکیت اصلی به شماره چاپی ۲۲۸۳۳۵ و ۲۲۸۳۴۵ که در صفحات ۴۶۵ و ۴۶۹ دفتر املاک جلد ۱۵۶ ذیل شماره ۱۶۳۸۸ بنام ابوالقاسم شیخ جعفر نوائی سه دانگ و بانو سیده بیگم میرباقر ثبت و سپس برابر سند قطعی ۲۹۸۴۷ مورخ ۴۴/۷ دفتر ۲۲ تهران به شرکت سهامی هنر انتقال و سپس برابر سند قطعی ۲۴۸۱۳ مورخ ۱۳۵۸/۴/۱۱ دفتر ۲۹۳ تهران به ملیحه قنبری و سپس برابر سند قطعی ۹۴۶۶۷ مورخ ۰۵/۲/۱۳۸۶ دفتر ۳۰۰ و ۹۴۷۴۲ مورخ ۱۳۸۶/۶/۱۲ دفتر ۳۰۰ تهران به محمد علی شاهرضا انتقال و سپس شش دانگ به مالک فوق الذکر انتقال قطعی یافته است ثبت گردیده است، به علت جابجایی و نقل مکان مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی پلاک موصوف را نموده است، لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک روزنامه کثیرالانتشار (همین روزنامه) آگهی می شود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد. بدیهی است اصل سند مالکیت پس از رؤیت و ملاخطه به ارائه دهنده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی شود. در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی، المثنی سند مالکیت پلاک

مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید.

میم الف: ۱۵۰۳۰۰ شناسه آگهی: ۱۴۳۳۳۹۵

#### غلامرضا غضنفری – سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نارمک تهران

از طرف فرهاد فاتح