سرآمد اقتصاد

یکشنبه-۲۳ دی ۱۴۰۳-سال هشتم-شماره ۲۱۱۴

شیلات

آغاز بیمه مراکز تکثیر بچه ماهیان گرمابی در خوزستان

مدیرکل شیلات خوزستان از آغاز بیمه‌گذاری مراکز تکثیر بچه ماهیان گرمابی در این استان خبر داد.
به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی سوری با اشاره به اینکه بچه ماهیان گرمابی تولید شده در مراکز تکثیر استان قبل از فروش و تحویل به مراکز پرورش بیمه می‌شوند، تصریح کرد: پوشش بیمه کشاورزی در بخش آبزیان یکی از مهم‌ترین راهکارها برای مدیریت مؤثر مخاطرات و افزایش ضریب امنیت سرمایه‌گذاری به شمار می‌رود.
سوری افزود: در سال جاری، با برگزاری کمیته‌های تخصصی و بررسی سازوکارهای اجرای این طرح، بیمه پایه یا تمام خطر تمامی خسارت‌های ناشی از حوادث طبیعی نظیر سیل، زلزله، خشکسالی و شیوع بیماری‌های نوظهور، به ویژه kHV، در مراکز تکثیر بچه ماهیان گرمابی استان پوشش داده خواهد شد.
مدیرکل شیلات خوزستان بیان کرد: این اقدام با هدف حمایت از چرخه تولید، تأمین امنیت غذایی و سلامت مصرف‌کنندگان در فصل تکثیر پیش رو انجام می‌شود.
وی همچنین حوزه آبزی‌پروری را یکی از اقتصادی‌ترین راه‌های تولید پروتئین سالم در سبد غذایی خانوار و از محورهای توسعه و اشتغال در استان دانست و گفت: در حال حاضر، هشت مرکز تکثیر بچه ماهیان گرمابی در استان، شامل ۲ مرکز فعال دولتی و ٦ مرکز خصوصی، با ظرفیت تولید سالانه بیش از ۷۰ میلیون قطعه بچه ماهی در حال فعالیت هستند.
سوری در پایان یادآور شد که بیمه تکمیلی برای تولیدکنندگان اختیاری است و خدمات بیشتری را در این زمینه پوشش می‌دهد.

شناسایی ۱۱ هزار حلقه چاه و استخر برای توسعه آبزی‌پروری در بوشهر

مدیرکل شیلات استان بوشهر گفت: ظرفیت جدید توسعه آبزی پروری در شهرستان‌های دیر، تنگستان، دشتی و دشتستان شامل هشت‌هزار حلقه چاه و سه‌هزار استخر شناسایی شده است.
به گزارش اقتصادسرآمد، عقیل امینی به ایرنا اظهار کرد: استان بوشهر یکی از قطب‌های برجسته پرورش آبزی با برخورداری از ۹۰۰ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس از ظرفیت‌های منحصر به فردی برای توسعه اقتصاد دریامحور برخوردار است.
وی بیان کرد: امسال از سطح شش هزار و ۱۰۰ هکتار زمین ذخیره‌سازی میگو ۱۷ هزار تن میگوی پرورشی در استان برداشت شده است.
مدیرکل شیلات بوشهر ادامه داد: پارسال در پنج واحد فعال استان ۱۳۸ تن میکرو جلبک تولید شد و این ظرفیت نقش مهمی در زنجیره ارزش محصولات دریایی دارد.
امینی گفت: ایجاد اشتغال پایدار و تقویت اقتصاد دریایی با استفاده از منابع موجود در بوشهر در اولویت برنامه‌های توسعه‌ای شیلات قرار دارد.
مدیرکل شیلات استان بوشهر افزود: دو میلیارد و ۸۰۰ میلیون قطعه لارو میگو در مراکز تکثیر آبزیان استان بوشهر تولید شد که دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون قطعه آن در استخرهای پرورشی سواحل استان ذخیره‌سازی و مابقی به استان‌های همجوار ارسال شده است.
امینی یادآور شد: در استان بوشهر با استقرار ۸۹ قفس ظرفیت پرورش ماهی در قفس استان به ۱۲ هزار و ۷۵۰ تن در سال رسیده است.وی اظهار کرد: این دستاوردها، به‌ویژه در زمینه تولید میگو، ماهی و جلبک، نقشی کلیدی در افزایش تولید، ایجاد اشتغال و ارتقای بهره‌وری منابع طبیعی استان ایفا می‌کند.

قوه قضائیه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان تهران
اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک تهرانپارس
هیات موضوع تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی

برابر رأی شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۷۹۰۰۰۹۸۴ مورخ ۱۴۰۳/۰۶/۰۵ در خصوص پرونده کلاسه ۱۴۰۲۱۱۴۴۰۱۰۷۹۰۰۰۲۱۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای محمد علی عبدی سندانی به شناسنامه شماره ۱۴ کد ملی ۱۶۵۲۰۷۳۴۴۲ متولد ۱۳۲۹ صادره سراب فرزند نورمحمد نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۴۱/۷۴ مترمربع از پلاک ثبتی شماره ۴۷۵ فرعی از ۸۴ اصلی (که دو دانگ عرصه آن وقف است) واقع در تهران بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک تهرانپارس خریداری از مالک رسمی (نوراله قنبر عباسی) محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار 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 و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۰/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۱/۸
شناسه آگهی: ۱۸۶۳۰۵۶ میم الف: ۱۶۰۸۱
رضا النجری - رئیس ثبت اسناد و املاک تهرانپارس

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد؛

خیز دولت چهاردهم برای مردمی‌سازی بنادر

آشتی «شهر بندر» در سواحل ایران تحقق می‌یابد؟

سرآمد **گروه اقتصاد دریا - امید اسماعیلی** - در حاشیه بازدیدهای اعضای هیات دولت چهاردهم از ظرفیت‌های موجود در جنوب استان سیستان و بلوچستان، زمزمه‌هایی مبنی بر جانمایی برای احداث بنادر جدید هم شنیده شد. براساس صحبت‌های مطرح شده از سوی اعضای دولت به نظر می‌رسد که برنامه‌ریزی‌های آنها برای ایجاد بنادر جدید، همسو با حفظ هویت جامعه محلی و درگیر کردن آنها در رونق بنادر است. به نظر می‌رسد هرچند دیر، اما حرکت بنادر ایران برای تبدیل شدن به «شهر بندر» در حال آغاز شدن است.
به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، «در بندر چابهار همزمان با طرح توسعه و اتصال خطوط ریلی به آن، توجه به معیشت مردم در اولویت قرار دارد. برای جلوگیری از آسیب‌رساندن به معیشت مردم، طرح توسعه بندر شهید بهشتی تا مرحله دوم پیگیری می‌شود و به دنبال مکان‌یابی بنادر دیگر در این منطقه هستیم». این جملات، بخشی از صحبت‌های فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در جریان بازدید میدانی به همراه مسعود پزشکیان، رئیس جمهور از بندر شهید بهشتی چابهار است.
توجه به موضوع نقش جوامع محلی ساکن در محدوده اطراف بنادر تجاری کشور، موضوعی است که در تمام سال‌های گذشته کمتر مورد توجه قرار داشته است. بسیاری معتقدند که بنادر تجاری ایران از همان ابتدای تاسیس خود را در حصاری دور از مردم و شهرها حبس کردند و همین مساله به مرور زمان تبدیل به یکی از نقاط ضعف بنادر کشور شد. حضور فعال مردم در فعالیت‌ها و فرآیندهای اقتصادی بنادر موضوعی است که می‌تواند زمینه‌ساز رونق بیشتر بنادر باشد. رونق این بنادر تجاری اگر با نقش‌آفرینی مردم صورت گیرد، می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصادی و معیشتی ساکنان حاشیه بنادر باشد.
برنامه دولت چهاردهم در جانمایی بنادر جدید در استان سیستان بلوچستان اگر انطور که وزیر راه و شهرسازی وعده داده است با در نظر گرفتن معیشت جامعه محلی ساکن آن منطقه باشد و بتواند زمینه‌ساز حضور فعال گروه‌های مختلف مردم در بنادر را فراهم کند، شاید تبدیل به نخستین گام‌های اجرایی برای «مردمی‌سازی بنادر» کشور و همچنین تلاشی مثبت جهت ایجاد «شهر بندر» در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان باشد.

مردمی‌سازی اقتصاد به چه معناست؟

سال‌هاست که «مردمی‌سازی اقتصاد» در جامعه مطرح شده و از آن به‌عنوان راهکاری برای پیشرفت اقتصادی کشور یاد می‌شود. منظور از اقتصاد مردم‌محور، اقتصادی است که در آن مردم محور فعالیت های اقتصادی قرار دارند؛ به عبارت بهتر، اقتصادی مردم‌محور است که در آن حضور آگاهانه، داوطلبانه، فعالانه، جمعی و فردی و متناسب با توان و ظرفیت هر یک از اقشار جامعه، در تمامی عرصه‌های اقتصادی کشور، در سه ساحت تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و اقدام محقق شده باشد و برآیند این حضور منجر به ایجاد ارزش افزوده و شکوفایی اقتصادی در مسیر تحقق اهداف کلان اجتماع شود. کارشناسان معتقدند که راه‌های مختلفی وجود دارد که بخواهیم اقتصاد را مردمی کنیم. به عبارت ساده تر، برای افزایش مشارکت مردم در اقتصاد، راه‌های گسترده‌ای از سوی اقتصادهای مختلف دنبال و نتایج مختلفی در این راستا کسب شده است. اگر بخواهیم اقتصاد ایران را مردمی کنیم، باید دولت جای خود را به مردم و بنگاه‌های خصوصی دهد، مشروط بر اینکه جایی که دولت خارج می شود و بنگاه‌ها و مردم قرار است جای آن را بگیرند لازم است دولت نظارت خود را دوچندان کند؛ در غیر این صورت منجر به سوءاستفاده بنگاه از مباحث اقتصادی می‌شود.

حرکت اقتصاد دریا به سوی مردم

از سوی دیگر نقش حکمرانی مردم و توزیع گسترده قدرت در جامعه برای دستیابی به اقتصاد مردمی به عنوان یکی از راهکارهای افزایش اعتماد به سیستم اداره کشور و همچنین رشد سرمایه اجتماعی، مدت‌هاست مورد توجه بخش های مختلف حاکمیت قرار گرفته است. در این میان اصلی ترین تحول می تواند تغییر رویکرد دولت ها از دولت پاروزن به دولت سکاندار، از دولت رقیب مردم به دولت حامی، از دولت منبع محور به دولت بهره ور و از دولت مجوزمحور به دولت ثبت محور باشد. اقتصاد مردمی که سال هاست در ادبیات سیاسی جمهوری اسلامی ایران مطرح شده، جنبه های مختلف مدیریتی دارد که نیازمند بهره گیری از تجربیات بین المللی موفق در این زمینه است.

نقش شهر بندرها در توسعه جوامع محلی

برهم خوردن توازن منطقه‌ای در کشور، یکی از موانع اصلی بر سر راه توسعه ملی به شمار می‌رود که محصول آن شکل گیری یک نظام شهری ناکارآمد و از هم گسیخته است. این در حالی است که کشور ایران دارای ظرفیت قابل توجهی درت وسعه شهرهای ساحلی است اما کماکان بسیاری از شهر بندرهای ایرانی از لحاظ مدیریتی واقتصادی، وابسته به تصمیمات مرکز هستند و انگونه که باید نتوانسته‌اند از فرصت‌ها و ظرفیت‌های بندرگاهی خود استفاده کنند. از طرف دیگر بنادر و شهرهایی که در همجوار آنها واقع شده‌اند، با تغییرات قابل توجهی روبرو هستند. ارتباط میان شهر و بندر، رابطه بسیار پیچیده‌ای است که تاثیرات چندجانبه در ابعاد مختلف فرهنگی-اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی را شامل می‌شود. شهرهای بندری، میراث تاریخی غنی دارند، اما در شرایط متغیر اقتصادی که اغلب از سمت دریا و تجارت دریایی بر شهر-بندرها تحمیل شده است، مجبور شده‌اند امکانات و شکل ظاهری شهری خود را تغییر دهند تا بتوانند با چالش‌های جدید محلی، ملی و بین‌المللی روبرو شوند. کارشناسان می گویند برای برون رفت از چالش‌های پیش روی بندر شهرها در ایران، بهره‌گیری از تجربیات دیگر شهر-بندرها و فعالیت در چارچوب دستور کار جهانی توسعه پایدار امری اجتناب‌ناپذیر است.

اهمیت ایجاد تعامل بین شهرها و بنادر

بنادر در کشورهای مختلف دنیا جایگاه بی نظیری دارند و شهر اصلی اقتصادی به شمار می روند اما متاسفانه در کشور ما کماکان چنین رویکردی وجود ندارد و نتوانسته ایم از این فرصت به نحو مطلوب استفاده کنیم. در مسیر این توسعه یکی از مسائل مهم، اتصال هرچه سریع تر بنادر کشور به ریل است. هرچند در حال حاضر در کشور دارای بنادری هستیم که به ریل متصل شده‌اند اما مهم است این اتفاق در مورد سایر بنادر و برنامه‌های آتی در زمینه جانمایی بنادر جدید نیز مورد توجه ویژه قرار گیرد و از زمان آغاز عملیات اجرایی آنها، هرچه زودتر برای به پایان رسیدن و اتصال آنها به شبکه ریلی کشور تصمیم‌سازی شود. در این مسیر توسعه بنادر کشور یکی دیگر از موارد لایروبی و حل مسائل ترافیکی در بنادر کشور است که این موضوع به رشد و شکوفایی آنها خواهد انجامید.

ویژگی‌های شهر بندرها چیست؟

فراهم کردن دسترسی آسان به کالا و خدمات برای شهروندان و همچنین ایجاد فرص های امرار معاش برای آنها همسو با توسعه فعالیت‌های بندری که منجر به افزایش اشتغال ساکنان و کاهش فقر در شهر از مهمترین اهداف ایجاد شهر بندرهاست. از طرف دیگر ترکیب خدمات و کارکرد شهر با بندر، توانایی رقابت برای جذب سرمایه‌گذاران و مهاجران را افزایش خواهد داد و با افزایش تولید ناخالص داخلی شهر، ارزش اقتصادی شهر-بندر افزایش پیدا می‌کند. همچنین به جهت برخورداری شهر از بندر به عنوان کانون تجارت، با گسترش خطوط مواصلاتی با شهرها و روستاها و مناطق پیرامونی، دسترسی به بازارها تسهیل و موجب رونق اقتصادی بیشتر شهر-بندر می‌شود. همچنین با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین در استفاده از ظرفیت زیرساخت‌های طبیعی و ایجادی بندر، صرفه‌جویی در مصرف انرژی برای ساکنان پیرامونی بندر را پدید خواهد آورد. یکی دیگر از ویژگی های مهم این است که با تعریف مشاغل متنوع شهری- بندری، حضور زنان در را در مشاغل مربوطه افزایش و به برابری جنسیتی عینیت بخشد. همچنین با ایجاد مسیرهای پیاده و تفرجگاه‌های عمومی در محدوده بنادر، به حق دسترسی مردم به دریا و آب هویت داده و سلامت روانی و فیزیکی مردم کمک کند.

بازتاب

دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد مطرح کرد:

منطقه آزاد سیستان بهترین گزینه برای سرمایه‌گذاری فعالیت‌های ترانزیتی و تجاری است

سرآمد دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در ادامه سفر دولت وفاق، در نشست بررسی مسائل شمال استان سیستان و بلوچستان با حضور دکتر پزشکیان، هیئت وزیران، مسئولین استان سیستان و نمایندگان مجلس شورای اسلامی گزارشی از روند راه‌اندازی منطقه آزاد سیستان ارائه داد و گفت: ما اصطلاحا در مناطق آزاد وقتی دو فرآیند را اجرایی می کنیم می گوییم آن منطقه راه‌اندازی شده است. منطقه آزاد سیستان طی بیست روز اخیر به سامانه ثبت شرکت‌ها وصل شده و در این مدت شش شرکت در این منطقه به ثبت رسیده است. منطقه آزاد سیستان بعد از منطقه آزاد اینچه برون دومین منطقه آزادی است که طی یک ماه اخیر راه‌اندازی شده است.
به گزارش اقتصادسرآمد، رضا مسرور از اجرای فرآیند گمرکی به عنوان دومین فرآیند اجرا شده در این منطقه آزاد اشاره کرد و افزود: دومین فرآیند، فرآیند گمرکی است، وقتی گمرک سازمان منطقه آزاد سیستان در مرز قرار می گیرد و رویه‌های تجاری و ترانزیت را اجرایی می کند معتقدیم که کل فرآیند گمرکی در منطقه اجرایی شده است. ما بدون کار تبلیغاتی در منطقه آزاد سیستان عملا کار اجرایی آن را شروع و راه‌اندازی کردیم.
وی در ادامه از علاقمندان به سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد سیستان بخصوص همکاری با کشور افغانستان دعوت کرد با توجه به مزیت‌های قانونی، این منطقه بهترین مکان برای کارهای ترانزیتی و تجاری است.
دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی افزود: اشتباهاتی که در مناطق آزاد دیگر انجام شده است در این منطقه پیش نخواهد آمد، منطقه آزاد سیستان طبق آنچه مشاور طرح تهیه کرده به دلیل جلوگیری از اتلاف سرمایه، ۱۶۰ کیلومتر فنس‌کشی را انجام نخواهیم داد، بلکه به صورت لکه‌هایی تحت عنوان پایانه‌های لجستیک که گمرک در آن مستقر است صورت خواهد گرفت.
رضا مسرور بر انجام اقدامات تخصصی در منطقه آزاد سیستان تاکید کرد و گفت: در برخی از مناطق آزاد دیگر کالای همراه مسافر و واردات خودرو انجام شده ولی در ده منطقه آزاد جدید، صرفا کارهای تخصصی و رویه‌هایی که مربوط به ترانزیت و صادرات است انجام خواهد شد.
وی افزود: طرح جامع منطقه آزاد سیستان تا پایان سال‌جاری در شورای‌عالی تصویب می‌شود و شاهد اتفاقات مثبتی در این منطقه خواهیم بود.
دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی افزود: در دیداری که با سفیر افغانستان داشتم، مقرر شد با همراهی سفیر افغانستان ماه آینده دومین سفر به منطقه آزاد سیستان داشته باشیم و اتفاقات خوبی را در این منطقه آزاد شاهد باشیم.

دریچه

استاندار گیلان خواستار شد:

علل علمی پس‌روی آب دریای خزر را احصا کنید

سرآمد استاندار گیلان خواستار انجام مطالعات علمی با همکاری مراکز تحقیقاتی و پژوهشی کشورهای حاشیه دریای خزر درباره علل و عوامل پس روی و پیش روی آب دریا شد و گفت: عوامل این پس روی احصا شود.
به گزارش اقتصادسرآمد، هادی حق شناس در کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان گیلان، با اشاره به موضوع پس روی آب دریای خزر و کاهش تراز آبی، اظهار کرد: سازمان بنادر و دریانوردی متولی صدور مجوز کشتیرانی در دریاست؛ از این رو صدور مجوز فعالیت هر نوع قایق و یدک کش و لایروب نیز بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی خواهد بود.
وی همچنین سازمان بنادر و دریانوردی را متولی هرگونه ساخت و ساز در تالاب انزلی دانست و افزود: امروز با پدیده پس روی آب دریا مواجه هستیم و بخش هایی از تالاب انزلی خشک شده، اما همچنان صدور هرگونه مجوز ساخت و ساز بر عهده سازمان بنادر است.
استاندار گیلان با بیان اینکه سابقه کشتیرانی در تالاب انزلی تا بندر پیربازار وجود داشت، عنوان کرد: اگرچه به واسطه پس روی آب دریا، شاهد انتقال اسکله هستیم، اما همچنان باید این مناطق را بخشی از دریا ببینیم.
حق شناس خواستار انجام مطالعات علمی با همکاری مراکز تحقیقاتی و پژوهشی کشورهای حاشیه دریای خزر درباره علل و عوامل پس روی و پیش روی آب دریا شد و خاطرنشان کرد: اگرچه در قرن اخیر با افزایش مستمر دما مواجه بودیم، اما از سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۵٦ پس روی چهار متری دریای خزر اتفاق افتاده و تا سال ۸٤ مجددا شاهد پیش روی دو و نیم متری بودیم.وی کاهش تراز دریای خزر را صرفا ناشی از گرمایش و تبخیر ندانست و بیان کرد: رودخانه ولگا تامین کننده ۸۰ درصد آب دریای خزر است و لذا هرگونه تغییر در ورودی این دریاچه بزرگ، بر رفتار آن اثرگذار است.
استاندار گیلان، عمیق ترین قسمت دریای خزر را مربوط به سواحل ایران دانست و تاکید کرد: پس روی آب دریا به کشورهای مجاور آن خسارت وارد می کند و مهمترین خسارت آن در حوزه کشتیرانی است.
حق شناس با تاکید بر لزوم تامین منافع مردم در حوزه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)، یادآور شد: اداره کل بنادر و دریانوردی استان اطلاعات لازم درباره رفتار دریای خزر را از مرکز تحقیقات علوم شیلاتی دریافت کند.حسین یونسی، مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان نیز، با تاکید بر لزوم پایش و ساماندهی مناطق ساحلی، عنوان کرد: به دنبال حفاظت از محیط زیست ساحلی و دریایی و جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز در این مناطق هستیم.