

مدیر عامل «اوستا هوشیار»؛ درباره هوشمندسازی بنادر

به سر آمد» می گوید:

«دیجیتال، هوشمند و سبز» الزامات ارتقای بنادر ایران

از بنادر نسل سوم ایران تا بنادر نسل پنجم جهان

فصله گروه بنادر- همراهی با دریای مدرن امروزی که هر روز با سرعت بیشتر به سوی تحولات و دگرگونی های فنی و علمی پیش می تازد، دغدغه مدیران حرفه ای است. به تعبیر یک دانشمند مدیریت؛ «یک مدیر حرفه ای هر روز باید از نو متولد شود.» جاماندگی از قافله علم و فناوری، می تواند هر کسب و کاری را زمین بزند و حتی محو کند. این است که نگاه به پدیده های روز و به اصطلاح «به روز شدن» در دنیای رقابتی امروز بسیار معنادار و مهم است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، پدیده هوشمندسازی در فعالیت های بندری از هر گونه و دسته ای که باشد از آن موارد مهمی است که مدیران حرفه ای فعال در این عرصه ها باید به آن توجه کنند. به این منظور برای کسب آگاهی بیشتر به سراسر یکی از شرکت های معتبر و خوشنام حوزه حمل و نقل رفتم تا بیشتر درباره «هوشمندسازی» بدانیم:

شرکت اوستا هوشیار در یک نگاه

شرکت هوشمندسازی «اوستا هوشیار» در این نوشتار مبنای تحلیل و گفت وگویی صمیمانه رسانه دریایی و حمل و نقل «سراسر آمد» با مدیر عامل این شرکت شده است تا اطلاعات ارزشمندی به مخاطبان خود تقدیم داریم. این شرکت یک مجموعه فاور در حوزه مدیریت حمل و نقل چندوجهی و هوشمندسازی لجستیک است. فعالیت شرکت اوستا توسعه سامانه های **its** و **tos** در قاب استانداردهای جهانی است که قادر است مدیریت هوشمند کالا و لجستیک را از مبدأ تا **o2d** با تمامی جزئیات جهت بهینه سازی و خودکارسازی تمامی فرایندهای بندری برای مشتریان خود فراهم کند. در همین رابطه با مهندس علی اصغر مهراذ- بنیانگذار و مالک شرکت «اوستا هوشیار»- به گفت وگو نشستیم تا بدانیم آیا هوشمندسازی یک انتخاب است یا یک ضرورت؟ آیا صاحبان کسب و کار دریایی، بندردری، حمل و نقل و لجستیک، باید به سمت هوشمندسازی بروند یا می توان از آن گذشت؟ به طور کلی، هوشمندسازی چیست، چه ضرورتی دارد و آینده ما را به کجا می برد؟

ضرورت هوشمندسازی چیست؟

می دانیم که هوشمندسازی پدیده ای است که به جای انسان می نشیند و دقیق تر و کم هزینه تر از انسان، تحلیل می کند، پیش بینی می کند، تصمیم می گیرد و دستور اجرا به ربات ها صادر می کند تا در کمترین زمان، با کمترین هزینه ممکن یک فعالیت شروع و به انجام برسد. این فناوری روز دنیاست، اما آیا حوزه دریایی و بندری و حمل و نقل ما هم به این پدیده نیاز دارد؟

«مهراذ» در این باره می گوید: صنعت بندری در سطح جهانی به سمت دیجیتالی شدن کامل، استفاده گسترده از اینترنت اشیا، تحلیل های هوشمند (digital twin) تجهیزات خودکار و زیرساخت های ارتباطی پرسرعت حرکت می کند. آینده بنادر، «دیجیتال، هوشمند و سبز» است؛ یعنی بندری که در آن تبادل داده بدون توقف، پایش لحظه ای تجهیزات، مدیریت انرژی و پیش بینی هوشمندانه عملیات، جایگزین روش های سنتی خواهد شد.

این پدیده، ضرورتی غیر قابل انکار برای تمامی فعالان دریایی و حمل و نقلی کشور است؛ هم از نظر مدیریت و هم از نظر کاهش هزینه ها، افزایش سرعت و کارایی شرکت هاست نه فقط در ایران، بلکه



چه باید کرد؟ داده های بنیادین اگر دقیق و صحیح نباشد، هوشمندسازی کارایی نخواهد داشت. از این چالش چگونه می توان گذر کرد؟ «مهراذ» بر این باور است که: «به طور کلی داده ها اولیه برای شروع کار هوشمندسازی وجود دارد؛ اما باید در دو اقدام مهم، این چالش را پشت سر گذاشت: یکی آنکه صاحبان کسب و کار در حوزه دریا- چه کشتی باشد، چه فعالیت های بندری ...- به پدیده هوشمندسازی خیلی توجه کنند و برای استفاده از آن جدی باشند و مطرح است که ایران برای رسیدن به بنادر نسل دیگر اینکه شرکت ها- مانند شرکت هوشمندسازی اوستا- تدابیر و ابزارهای لازم برای دستیابی و تولید داده ها را فراهم کند تا مشاوری کامل و دقیق برای صاحبان کسب و کار باشد. با این دو حرکت می توان چالش کمبود و نقص داده ها را جبران کرد.» «مهراذ» تاکید می کند: «نباید در جریان هوشمندسازی تعلل کرد؛ زیرا سرعت این فناوری فرصت تعلل به کسی در سطح جهان نمی دهد که بخواهد به ما بدهد. بنابراین، با هر مقدار داده و امکانات باید شروع کرد و کار را در فرایند زمانی مناسب به پایان رساند. هرچه هست، تعلل در همراهی با این پدیده جهانی نه ممکن است و نه عاقلانه.»

مدیر عامل «اوستا هوشیار» در این باره می گوید: «ایران ظرفیت بالایی در حمل و نقل منطقه ای دارد؛ اما باید با بنادر نسل جدید جوابگویی نیاز منطقه باشد؛ در غیر این صورت، سایر بنادر و کریدورها، جایگزین آن خواهند شد. رسیدن به بنادر نسل جدید مستلزم گذر از چند مرحله است: اول: دیجیتالی سازی یکپارچه فرایندها از ورود کشتی تا تحویل کالا

دوم: استانداردسازی تبادل داده میان گمرک، اپراتورها، شرکت های حمل و نقل و پایانه ها سوم: تجهیز بنادر به زیرساخت های IOT برای پایش محموله و تجهیزات چهارم: اتصال پرسرعت و پایدار 5G و فیبر نوری برای انتقال سریع و لحظه ای داده ها پنجم: ایجاد مراکز داده محلی و تقویت امنیت سایبری ششم: آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی در کنار سرمایه گذاری بر فناوری.

کشتی ها و هوشمندسازی

«سراسر آمد» می دانیم که کشتی ها عامل اصلی حمل و نقل هستند و بدون وجود آن ها، عملا کشورها در فقر و محدودیت اقتصادی قرار می گیرند. این عنصر حیاتی برای اقتصاد ایران و جهان در عصر هوشمندسازی چه وضعیتی دارد؟

«مهراذ» در این باره می گوید: «کشتی ها اغلب براساس قوانین جهانی مدیریت می شوند. با روند رو به رشد هوشمندسازی در دنیای کنونی ممکن است در آینده نزدیک، کشتی هایی که از تکنولوژی روز بهره مند نیستند را به همه یا برخی بندرها راه ندهند. هرچه به سمت قوانین جهانی پیش برویم، ضرورت هوشمندسازی بیشتر می شود. این است که مالکان کشتی ها باید به طور جدی به موضوع هوشمندسازی توجه کنند. اگر برای کسی در این باره ابهامی هست یا می خواهد بداند که چگونه باید در مسیر هوشمندسازی قرار گیرد، می تواند از خدمات مشاوره ای رایگان شرکت اوستا استفاده کند.»

داده ها، مهم ترین چالش هوشمندسازی ایران

«سراسر آمد» می دانیم که هوشمندسازی و استفاده از

هوش مصنوعی متکی است بر داده های کامل و دقیق، اما به نظر نمی رسد این داده ها در بنادر و حتی در کشتی های ما وجود داشته باشد. با این چالش

بلاکچینی بخش خصوصی

«سراسر آمد»: دانستیم که بخش خصوصی مشتاق است

اقدامات سازمان حفاظت محیط زیست برای کنترل آلودگی های دریایی در شمال و جنوب ایران

آغاز نصب دستگاه های پردازش آب توازن در ناوگان دریایی ایران



تا بتوانند آب توازن خود را داخل تصفیه خانه های این بنادر تخلیه کنند. این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست کشور در ادامه گفته های خود از آغاز نصب دستگاه های پردازش آب توازن در ناوگان دریایی کشور به منظور حفاظت از محیط زیست آب های کشور خبر داد.

به گفته صدیقی، بنادر اصلی از جمله بندر شهید رجایی، بندر امام و بندر بوشهر در حال حاضر امکان تخلیه آب توازن کشتی ها را در تصفیه خانه های بنادر دارند و از سوی دیگر امکانات جدیدی در حال حاضر ایجاد شده که بر اساس آن تجهیزات برای ورود آب توازن در تصفیه آنها روی کشتی ها نصب می شود و هم اکنون کشتی ها ملزم به مجهز کردن خود به این تجهیزات هستند.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، تاکید کرد: تقریباً در همه بنادر اصلی کشور این امکانات فراهم شده و همچنین تجهیزات جدیدتری نیز روی کشتی ها نصب می شود؛ این روند بر اساس برنامه ای مشخص و دوره ای، از جمله تا سال ۲۰۲۰ میلادی دنبال شده و همچنان ادامه دارد.

شنبه- ۲۹ آذر ۱۴۰۴ - سال یازدهم- شماره ۲۲۷۹

دریا پایانه

بنادر

نخستین سفر یک کشتی گارد ساحلی هند (ICG) به بندر چابهار؛

ناوسارتاک گارد ساحلی هند وارد بندر چابهار شد



ناو سارتاک گارد ساحلی هند (IndiaCoastGuard@)، از نسوع شناور گشتی فراساحلی، در تاریخ ۲۵ آذر ماه ۱۴۰۴ (۱۶ دسامبر ۲۰۲۵) در چارچوب مأموریت اعزام برون مرزی (OSD Overseas Deployment) خود به کشورهای حوزه خلیج فارس، وارد بندر چابهار، ایران شد.

به گزارش اقتصادسراسر امدر اساس این گزارش، این رویداد، نخستین سفر یک کشتی گارد ساحلی هند (ICG) به بندر چابهار به شمار می رود؛ بندری عمیق و راهبردی که دسترسی مستقیم دریایی هند به ایران، افغانستان و آسیای مرکزی را فراهم می کند. این بندر اقیانوسی با کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب (INSTC) و چشم انداز MAHASAGAR هند هم راستا است. این پهلوگیری شامل تبادل های حرفه ای با نهادهای حوزو دریایی ایران، آموزش های مشترک در حوزه جست و جو و نجات (SAR) اجرای قانون دریایی و نمایش واکنش به آلودگی های دریایی است. در جریان این پهلوگیری، برنامه های برای تبادل های حرفه ای میان نهادهای دریایی ایران و هند پیش بینی شده است که شامل آموزش های مشترک جست و جو و نجات دریایی، همکاری در اجرای قانون در دریا و نمایش توانمندی ها در مقابله با آلودگی های دریایی می شود. تحلیلگران معتقدند این حضور دریایی، نشانه ای از تمایل دهلی نو برای تقویت نقش خود در امنیت دریایی منطقه و بهره گیری از ظرفیت های ژئوپلیتیکی بندر چابهار در معادلات تجاری و راهبردی است. این رویداد همچنین می تواند به افزایش سطح همکاری های عملیاتی و اعتمادسازی متقابل میان ایران و هند در حوزه های دریایی، امداد و نجات و حفاظت از خطوط کشتیرانی بین المللی منجر شود.

صنعت بندری

در سطح

جهانی به سمت

دیجیتالی شدن

کامل، استفاده

گسترده از

اینترنت اشیا،

تحلیل های هوشمند

(digital twim)

تجهیزات خودکار

وزیرساخت های

ارتباطی پرسرعت

حرکت می کند. آینده

بنادر، «دیجیتال،

هوشمند و سبز»

است

قوة قضائیه- سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

اداره کل ثبت اسناد و املاک مازندران

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم راحله عوض پور کارکودی طبق سند و کالت شماره ۸۲۴۱۹ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۷دفتر اسناد رسمی ۱۰۵ شیراز از طرف آقای عبدالصمد گلریز خاتمی با ارائه دو برگ استشهادیه که در دفتر اسناد رسمی شماره ۸۵نوشهر تصدیق شده است اعلام داشته مقدار سه دانگ مشاع از شش دانگ عرصه و اعیان زمین محصور پلاک ۸۳فرعی از ۲۲ اصلی پخش ۱۰ ثبت نور که در دفتر ۱۵۴، فصحده ۸۱ و پهنه ۱۹۷۰۳ به شماره سریال ۳۶۶۸۰۴ آقای عبدالصمد گلریز خاتمی ثبت و صادر گردیده بود به علت جابه جایی مفقود شده لذا درخواست صدور سند العثنی نموده است در اجرای ماده ۱۱۲۰ آیین نامه اصلاحی قانون ثبت و تبصره های ذیل آن مراتب در یک نوبت آگهی می گردد چنانچه اشخاصی مدعی انجام معامله یا وجود اصل سند مالکیت مذکور نزد خود می باشند ظرف مدت ده روز از تاریخ انتشار این آگهی می بایست اعتراض خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله به اداره ثبت محل ارائه و رسید آن را دریافت نمایند. بدیهی است چنانچه پس از اتمام مدت مقرر اعتراض ارائه نگردد یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت و یا سند معامله ارائه نگردد این اداره مطابق مقررات اقدام به صدور سند مالکیت العثنی خواهد نمود.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۹/۲۹

علی سعادتی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نور

شناسه آگهی: ۲۰۷۵۳۲۲

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و

ساختمان های فاقد سند رسمی حوزه ثبتی قائمشهر

نظر به دستور مواد ۳ و ۱ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی قائمشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
املاک متقاضیان واقع در قریه کوشیکلا پلاک ۱۵ اصلی پخش ۴- ۱۱۸ فرعی به نام آقای هوشنگ عاشوری تلوک نسبت به شش دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۳۹۸/۷۴ مترمربع خریداری مع الواسطه از وراث عمران عاشوری مالک رسمی، لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی و ماده ۱۲ آئین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی /اکثیرالانتشار در شهر منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موقوف به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه معترض به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۲ آئین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۹/۲۹ تا تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۱۰/۱۴

مرتضی قاسم پور - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائمشهر

شناسه آگهی: ۲۰۷۳۹۹۷