



فصل برداشت میگوی پرورشی در خوزستان با تولید بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ تن به پایان رسید؛ رقمی که نسبت به سال گذشته افزایش نشان می‌دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مدیرکل شیلات استان خوزستان در این باره گفت: در سال زراعی جاری، از سطح یک‌هزار و ۳۴ هکتار مزارع پرورش میگو در استان، ۲ هزار و ۵۸۰ تن محصول برداشت شد.

سید شریف موسوی افزود: در این دوره ۶۷ مزرعه پرورش میگو در مجتمع چوبنده آبادان، مجتمع ۳۹۵ هکتاری هندیچان، مزارع منفرد آبادان و آب‌های

نامتعارف شهرستان خرمشهر فعال بوده‌اند.

وی با اشاره به میانگین تولید ۲.۵ تن در هکتار گفت: این میزان تولید با وجود خشکسالی و افزایش ششوری آب، نتیجه مدیریت صحیح مزارع، برنامه‌ریزی مناسب، نظارت کارشناسان و رعایت دستورالعمل‌های فنی و زیست‌محیطی است و نسبت به سال گذشته ۱۱۷ تن افزایش دارد.

موسوی در ادامه بر ضرورت رعایت دستورالعمل‌های ایلامی تأکید کرد و از پرورش دهندگان خواست با مدیریت کیفیت آب، کنترل تراکم ذخیره‌سازی، مصرف هدفمند نهاده‌ها و تعامل نزدیک با کارشناسان، زمینه پایداری تولید و افزایش بهره‌وری در سال‌های آینده را فراهم کنند.

اختصاص ۱۷۰میلیاردریال اعتبار پتروشیمی‌های پارس به پروژه شیلاتی‌بوشهر

در آیین امضای تفاهم‌نامه مسئولیت اجتماعی پتروشیمی‌های پارس ۱۷۰میلیارد ریال برای اجرای پروژه‌های زیرساختی شیلاتی در استان بوشهر تخصیص یافت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عقیل امینی در این باره گفت: با امضای تفاهم‌نامه پروژه‌های مسئولیت اجتماعی شرکت‌های پتروشیمی منطقه پارس که در محل پتروشیمی هنگام برقرار شد، مبلغ ۱۷۰میلیارد ریال برای اجرای پروژه ترمیم موج‌شکن، لایروبی و بهسازی تأسیسات اسکله سیراف اختصاص یافت. عقیل امینی افزود: این پروژه در حوزه خدمات زیربنایی و اسکله‌ای تعریف شده و نقش مهمی در افزایش ایمنی تردد شناورها، تسهیل فعالیت صیادان و بهبود شرایط بهره‌برداری از زیرساخت‌های شیلاتی شهرستان کنگان خواهد داشت.

وی با تأکید بر اهمیت این اقدام گفت: تخصیص اعتبار یادشده نشان‌دهنده عزم جدی شرکت‌های پتروشیمی منطقه پارس در ایفای مسئولیت اجتماعی و حمایت عملی از جوامع ساحلی و صیادی استان است.امینی ضمن قدردانی از مسئولان استانی و منطقه‌ای خاطر نشان کرد: شیلات بوشهر با همکاری دستگاه‌های اجرایی و مجموعه پتروشیمی‌های منطقه، روند اجرای این پروژه را پیگیری خواهد کرد. وی ابراز امیدواری کرد با اجرایی تفاهم‌نامه، زیرساخت‌های شیلاتی ارتقا یافته و توسعه پایداری در بندر صیادی سیراف محقق شود.

«آگهی موضوع ماده ۳قانون وماده ۱۴آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی واراضی وساخته‌های فاقدسندرسی»

برابررای شماره ۸۰۸۳، ۱۳۰۶، ۱۴۰۴۶، ۳۰۱۲۰۶، مورخه۱۴۰۴/۰۸/۱۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی وساخته‌های فاقد سندرسی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای منوچهر خان احمدی فرزند عباسعلی بشماره شناسنامه ۳ صادره از اسدآباد نسبت به شدادنگ یک ساختمان مسکونی به مساحت ۵۷۸۱ مترمربع پلاک ۲۴۸۴۴ فرعی از ۱۴۲ اصلی مورخ ۱۳۵۹ فرعی از ۱۴۲ اصلی پلاک ۳۵۹۹ فرعی از ۱۴۲ اصلی واقع در سلطان آباد خریداری از مالک رسمی آقای احمد فیذر محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مردم مراتب در دونیت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سندملکیت 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،طرف 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 سندملکیت صادر خواهد شد.س ۰۹،تاریخ انتشار نوبت اول:۱۴۰۴/۰۹/۱۷، تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۴/۰۹/۳۰

علی رحیمی پردنجانی-رئیس ثبت اسناد واملاک بهارستان

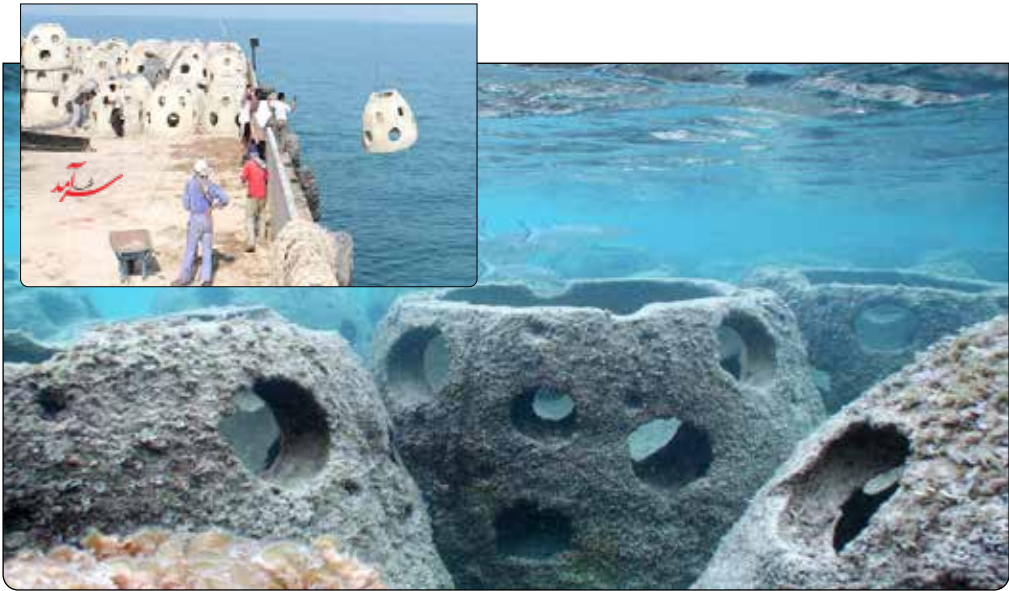
قوه قضاییه- سازمان ثبت اسناد واملاک استان اصفهان اداره کل ثبت اسناد واملاک استان اصفهان آگهی موضوع ماده ۳ قانون وماده ۱۴ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی وساختمان های فاقد سندرسی

برابر ا ا صادره هیات های اول دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمان های فاقد سندرسی مستقر در واحد ثبتی نجف آباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان محرز گردیده است. لذا مشخصات متقاضیان واملاک مورد تقاضا به شرح زیر به منظور اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود.در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند ملکیت متقاضیان اعتراضی داشته باشند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را در اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید طرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. رای شماره ۷۸۱۶ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۰ -خاتم زهرآزمایی درکالی به شناسنامه شماره ۱۲۲ کدملی ۰۸۵۳۲۹-۱۰۹۱۶-۱ صادره فرزند محمدحسین در شدادنگ یک باب خانه به مساحت ۱۰۷.۱۵ مترمربع قسمتی از پلاک شماره ۴۱۳ اصلی واقع در قطعه ۱۰ بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک اصفهان - بموجب یک فقره قولنامه عادی به تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۲ از طرف اسماعیل حکیمی و سیمه عرب تمامت یک باب خانه به مساحت ۱۰۶.۱۷ مترمربع به زهرآزمایی درکالی واگذار گردیده است.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۹/۱۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۱۰/۰۳

شناسه آگهی: ۲۰۶۳۲۱۴

مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نجف آباد



گروه شیلات- سعید قلیچی – در شرایطی که فشار بر منابع طبیعی دریاها و کاهش ذخایر آبزیان به یکسی از چالش‌های اصلی امنیت غذایی کشورها تبدیل شده توسعه زیستگاه‌های مصنوعی دریای به‌عنوان یکی از راهبردهای نوین در مدیریت پایدار منابع آبزی، بیش از پیش در کانون توجه سیاست‌گذاران حوزه اقتصاد دریامحور قرار گرفته است. ایران با برخورداری از سواحل گسترده در خلیج فارس و دریای عمان، ظرفیت بالقوه‌ای برای بهره‌گیری هدفمند از این ابزار راهبردی در مسیر توسعه پرورش آبزیان دارد.

به گزارش «اقتصاد سراسرآمد»، ایران سالانه مقادیر زیادی ماهی و محصولات دریایی وارد می‌کند. توسعه آبرزی‌پروری دریایی با کمک زیستگاه‌های مصنوعی می‌تواند تولید داخلی را افزایش دهد و تراز تجاری را بهبود بخشد. ایجاد اشتغال و توسعه مناطق ساحلی: پروژه‌هایی مانند پرورش ماهی در قفس دریایی در استان‌های ساحلی به‌ویژه در سواحل خلیج فارس و دریای عمان هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده‌اند. بررسی‌های نشان می‌دهد که ترکیب این روش با زیستگاه‌های مصنوعی، بهره‌وری را چندبرابر می‌کند. در سطح استراتژیک، توسعه پایدار آبرزی‌پروری در ایران نه تنها امنیت غذایی داخلی را تضمین می‌کند، بلکه می‌تواند به دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه کمک کند؛ به شرطی که مسائل زیست‌محیطی مدیریت شود. صید بی‌رویه، رعایت نکردن اصول صحیح بهره‌برداری از دریا، ورود پسماند‌ها و فاضلاب‌های صنعتی و شهری، تخلیه آب توازن کشتی‌ها در دریا، حفاری‌ها و تخریب‌های واردشده توسط شرکت‌های نفت و گاز در دریا و... از جمله مواردی است که توسط بشر طی دهه‌ها به ذخایر و محیط‌زیست دریا آسیب رسانده است. در این رابطه ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی یکی از روش‌های بسیار مهم در بازسازی ذخایر و برداشت قانونمند و پایدار است. کشورهای مختلفی از زیستگاه‌های مصنوعی استفاده می‌کنند و هرکدام دیدگاه‌ها و مقاصد خاصی را مدنظر داشته‌اند.

استفاده از زیستگاه مصنوعی دریایی در ایران از سال

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

سرمایه‌گذاری پنهان برای زیستگاه‌های مصنوعی آبزیان

یک کارشناس شیلات در مصاحبه با «سراسرآمد»: توسعه زیستگاه‌های مصنوعی انتخابی استراتژیک برای امنیت غذایی

آن‌ها، اثرات تخریبی و سوء در محیط دریا نداشته باشد. جبران بخشی از فشار بر ذخایر آبزیان بر اثر برداشت بی‌رویه، ترمیم و کمک به احیای ذخیره‌گاه‌ها و حفظ ذخایر آبزیان، ایجاد توازن در اکوسیستم، حفظ جمعیت روستایی و ساحل‌نشینان، صید و صیادی پایدار، تثبیت اشتغال و کمک به امنیت غذایی و پدافند غیرعامل از مهم‌ترین اهداف ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی آبزیان است و به اجرای طرح بازسازی ذخایر آبزیان کمک می‌کند.

پیوند محیط‌زیست، اقتصاد و امنیت غذایی

زیستگاه‌های مصنوعی سازه‌هایی مهندسی‌شده هستند که با استقرار در بستر دریا، شرایط زیستی مشابه زیستگاه‌های طبیعی را برای تجمع، تخم‌ریزی و رشد آبزیان فراهم می‌کنند. این سازه‌ها علاوه بر کارکرد زیست‌محیطی، به‌طور مستقیم در افزایش بهره‌وری اقتصادی فعالیت‌های شیلاتی و آبرزی‌پروری نقش دارند. تجربه کشورهای پیشرو نشان می‌دهد که ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی می‌تواند تا چندبرابر، تراکم زیستی و بازده صید و پرورش آبزیان را افزایش دهد؛ موضوعی که در نهایت به کاهش هزینه تولید و افزایش پایداری اقتصادی منجر می‌شود.

عباس حیدری، کارشناس حوزه شیلات در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد، درباره اهمیت راهبردی زیستگاه‌های مصنوعی در پرورش آبزیان و شیلات می‌گوید: «با توجه به محدودیت منابع آب شیرین و افزایش هزینه‌های تولید در پرورش آبزیان خشکی محور، حرکت به سمت توسعه پرورش آبزیان در دریا به یک ضرورت راهبردی تبدیل شده است.

زیستگاه‌های مصنوعی می‌توانند بستر مناسبی برای تکثیر صید مسئولانه و آبرزی‌پروری دریایی فراهم کرده و به‌عنوان حلقه واسط میان صید طبیعی و پرورش صنعتی عمل کنند. این رویکرد، ضمن کاهش فشار بر ذخایر طبیعی، امکان افزایش تولید پایدار پروتئین دریایی را برای کشور فراهم می‌سازد.»

باید در خاطر داشته باشیم که در اسناد بالادستی کشور، تامین امنیت غذایی به‌عنوان یکی از ارکان امنیت ملی

دریچه



معاون استاندار سیستان و بلوچستان:

«چابهار» محور راهبردی تجارت کشور در خارج از خلیج فارس است

معاون استاندار سیستان و بلوچستان و فرماندار ویژه شهرستان چابهار با تأکید بر جایگاه راهبردی این بندر، گفت: بندر چابهار به‌عنوان بندر تها اقیانوسی کشور، مهمترین بندر تجاری ایران در خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز است و نقشی بی‌بدیل در تأمین امنیت اقتصادی، توسعه صادرات و پایداری زنجیره تأمین کشور ایفا می‌کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا نورا به ایرنا اظهار کرد: موقعیت ژئوپلیتیکی بندر چابهار در شمال دریای عمان و دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد بین‌المللی، این بندر را به نقطه‌ای راهبردی برای مبادلات تجاری ایران با کشورهای منطقه و فرامنطقه‌ای تبدیل کرده است؛ به‌گونه‌ای که در شرایط جنگ، بحران‌های منطقه‌ای و محدودیت‌های کشتیرانی در خلیج فارس، چابهار به‌عنوان مسیر امن تنفس اقتصادی کشور عمل می‌کند.

وی افزود: نزدیکی چابهار به کشورهای افغانستان، پاکستان و حوزه آسیای میانه و قرار گرفتن در کریدورهای مهم ترانزیتی شمال – جنوب و شرق – غرب، ظرفیت‌های این بندر را در حوزه ترانزیت و ترانشیپ کالا به‌طور چشمگیری افزایش داده است و با تکمیل اتصال ریلی، نقش آن در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی پررنگ‌تر خواهد شد. فرماندار چابهار با اشاره به پیشینه تاریخی این بندر، گفت: چابهار از دیرباز کانون داد و ستد، دریاوردی و تجارت در سواحل مکران بوده و شواهد تاریخی همچون قلعه پر تغالی‌ها در منطقه تیس، گواه اهمیت راهبردی این بندر در قرون گذشته است؛ زمانی که قدرت‌های تجاری اروپا برای تسلط بر مسیرهای بازرگانی شرق، توجه ویژه‌ای به این منطقه داشتند. وی با بیان اینکه طرح جامع تأسیس بندر چابهار در سال ۱۳۵۲ مطرح شد، تصریح کرد: هرچند پس از انقلاب اسلامی به‌دلیل محدودیت‌های مالی بخشی از طرح‌ها تأخیر اجرا شد، اما ساخت اسکله‌ها، موج‌شکن‌ها و راهاندازی بندر شهیدکلاتری و بندر شهیدبهبشتی، چابهار را به یکی از مهمترین بنادر کشور تبدیل کرد. نورا ادامه داد: بندر شهیدبهبشتی در سال‌های جنگ تحمیلی و به‌دلیل قرار گرفتن در خارج از خلیج فارس و دوری از کانون بحران، نقش مؤثری در صادرات و پشتیبانی اقتصادی کشور ایفا کرد و این تجربه نشان داد که توسعه سواحل مکران و بندر چابهار یک ضرورت راهبردی برای کشور است.

وی با اشاره به مزیت‌های طبیعی بندر چابهار بیان کرد: وجود آب‌های عمیق در خلیج چابهار، امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه کمتر و صرفه اقتصادی بالاتر را فراهم کرده است؛ مزیتی که بسیاری از بنادر دنیا از آن برخوردار نیستند و این موضوع ظرفیت توسعه فیزیکی آینده بندر را تضمین می‌کند. فرماندار چابهار گفت: بندار جنوبی سیستان و بلوچستان از جمله چابهار، گواتر، بریس و پسابندر، در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ از مراکز فعال دریاوردی و تجارت با بنادر پاکستان و هندوستان بوده‌اند و وجود دفاتر گمرکی و پستی در این بنادر، نشان‌دهنده رونق مبادلات دریایی در آن دوره است.

بازتاب



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران:

برای فعالیت حداقلی کریدور شمال – جنوب نیازمند کشتی واگن، لکوموتیو، تجهیزات بندری و کامیون هستیم

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: بنادر شمالی در سال بیش از ۳۰ میلیون تن قابلیت تخلیه، بارگیری و انبارش دارند، ولی سال گذشته حدود ۶ میلیون تن بوده است و این یعنی می‌توانیم تا ۵ برابر پشتیبانی کنیم. همچنین در جنوب کشور نیز نزدیک بر ۳۰۰ میلیون تن قابلیت تخلیه و بارگیری و انبارش داریم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پل‌مه به ایسنا اظهار کرد: برای اینکه کریدور شمال – جنوب به حداقل ممکن فعالیت برسد نیازمند کشتی، واگن، لکوموتیو، تجهیزات بندری و کامیون هستیم و باید مدیریت طراحی حمل صورت گیرد. خوشبختانه تمام این سخت‌افزارها و نرم‌افزارها در اختیار ما است. البته حجم باری که در کریدور شمال – جنوب از مسیر ایران می‌گذرد کم است که اگر حجم بار افزایش یابد امکانات لازم برای پشتیبانی را داریم. وی افزود: بنادر شمالی در سال بیش از ۳۰۰ میلیون تن قابلیت تخلیه و بارگیری و انبارش دارند، ولی سال گذشته حدود ۶ میلیون تن بوده است و این یعنی می‌توانیم تا ۵ برابر پشتیبانی کنیم. همچنین در جنوب کشور نیز نزدیک بر ۳۰۰ میلیون تن قابلیت تخلیه، بارگیری و انبارش داریم.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصریح کرد: اگر این اتفاق بیفتد که بار ورودی خروجی روسیه از مسیر ایران بیش از آنچه که تا امروز بوده حتی تا مرز ۴۰ میلیون تن افزایش یابد قابلیت پشتیبانی داریم.

وی با بیان اینکه در بخش زیرساخت دو انقطاع ریلی داریم، اظهار کرد: ریل ما از طریق سرخس می‌تواند بار را به روسیه برود و هیچ محدودیتی وجود ندارد. از طریق بندرامیرآباد نیز به همین ترتیب است. برای ارتباط ریل از آذربایجان به ایران بین رشت و آستارا انقطاع ریلی داریم که در صدد ساخت آن هستند.

پل‌مه در پایان گفت: همچنین برای اینکه چابهار را پیوند ریلی به کریدور شمال – جنوب دهیم بخشی از حداقل‌های راه‌انداز تا چابهار هنوز کامل نشده است. اگر این اتفاق بیفتد به‌طور قطع ظرفیت پشتیبانی افزایش پیدا می‌کند. وی در پاسخ به این سوال که اسنپ یک چه اثری در بخش کشتیرانی کشور گذاشته است؟ گفت: اسنپ یک به تنهایی باعث افزایش هزینه‌ها و مدت زمان جابه‌جایی بار نمی‌شود، بلکه تحریم باعث آن است. قبل از اینکه اسنپ یک بخواهد اجرایی شود با تحریم مواجه بودیم. تحریم باعث می‌شود کشتی‌های اصلی به ایران نیایند و در بنادر اطراف از جمله جبل علی بروند. طبیعتاً وقتی در آنجا تخلیه و بارگیری اضافه صورت گیرد هزینه مضاعفی صورت می‌گیرد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پایان اضافه کرد: حدود ۳۰ درصد به هزینه به واسطه تحریم‌ها در دریا اضافه می‌شود.