سرآمد اقتصاد

دوشنبه- ۲ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۲

مصطفی فاطمی به سرآمد خبر داد:

برگزاری حدود ۴۰۰ رویداد گردشگری در کشور؛ ۳۸۵ رویداد با مشارکت مردم برگزار شد

یعقوب شیدایی گماســـایی - مدیرکل گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از برگزاری حدود ۴۰۰ رویداد گردشگری در استان‌های مختلف کشور خبر داد و گفت: بخش عمده این برنامه‌ها با مشارکت مردم و در قالب جشنواره‌ها، نمایشگاه‌ها و تورهای گردشگری برگزار شده است. مصطفی فاطمی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد، با اشاره به اجرای برنامه‌های متنوع برای رونق گردشگری داخلی در استان‌های کشور اظهار کرد: در چارچوب برنامه‌های پیش‌بینی‌شده، حدود ۴۰۰ رویداد گردشگری در استان‌های مختلف برگزار شده که حدود ۳۸۵ مورد از آن‌ها در دسته رویدادهای مردمی قرار می‌گیرند. مدیرکل گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با بیان اینکه این برنامه‌ها در قالب جشنواره، نمایشـــگاه و تورهای گردشگری اجرا شـــده‌اند، افزود: هدف از برگزاری این رویدادها، فعال‌سازی ظرفیت‌های گردشگری استان‌هایی بود که در دوره جنگ با کاهش تعداد مسافران و افت فعالیت‌های گردشگری مواجه شده بودند.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

ظرفیت بنادر شمالی روی کاغذ «گره‌های عملیاتی» در واقعیت!

ظرفیت اسمی بنادر شمالی توان عملیاتی متناسب ندارند



سرآمد **گروه تحلیل - امید اسماعیلی** - تجارت خارجی ایران سال‌ها بر محور بنادر جنوبی شکل گرفته و بخش عمده واردات کشور از این مسیر انجام شده است؛ الگویی که در شرایط عادی به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های گسترده‌تر، مزیت‌های عملیاتی داشته، اما در زمان بروز بحران، وابستگی به چند گلوگاه اصلی را به یک نقطه ضعف تبدیل کرده است. بحران چهل‌روزه اخیر نیز بار دیگر ضرورت استفاده از مسیرهای جایگزین را مطرح کرد و بنادر شمالی را در مرکز توجه سیاست‌گذاران قرار داد. با این حال، آن‌چه در جریان تغییر مســـیر واردات آشـــکار شد، فاصله میان ظرفیت اعلام‌شده بنادر خزر و آمادگی واقعی آن‌ها برای پذیرش حجم بیشتری از کالا بود؛ فاصله‌ای که ریشه آن را باید در سال‌ها تأخیر در توســـعه تجهیزات، حمل‌ونقل و زیرساخت‌های پشتیبان جست‌وجو کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، وزارت امور اقتصادی و دارایی در جریان بحران چهل‌روزه، با هدف استمرار تأمین کالا و کاهش فشار بر مسیرهای جنوبی، فعال‌سازی کریدورهای جایگزین و استفاده بیشتر از بنادر شمالی و مرزهای زمینی را دنبال کرد. در همین چارچوب، بر اساس اعلام وزارت اقتصاد، میانگین زمان ترخیص کالاهای اساسی از حدود ۱۷ روز به ۹ روز کاهش یافت؛ اقدامی که در شرایط اضطراری به تسریع ورود کالا کمک کرد. با این حال، کاهش زمان ترخیص تنها بخشی از مسئله بود و مشکلات مربوط به ظرفیت تخلیه، انبارداری و انتقال کالا همچنان از موانع اصلی توسعه نقش بنادر شمالی به شمار می‌روند.

در واقع، تغییر مسیر واردات به شمال، آزمونی برای سنجش توان عملیاتی بنادر خزر بود؛ آزمونی که نشان داد داشتن ظرفیت اسمی به معنای آمادگی برای پذیرش و جابه‌جایی ســـریع محموله‌ها نیست.

«ظرفیت اسمی» فاصله با واقعیت عملیاتی

بر اساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت اسمی بنادر شمالی کشور حدود ۳۰ میلیون تن است، رقمی که در نگاه نخست می‌تواند تصویری از توان قابل توجه این بنادر در تجارت خارجی ارائه دهد. با این حال، مدیرعامل ســـازمان بنادر در آبان امسال، افزایش ظرفیت تخلیه کالاهای اساسی تا سقف ۱۷ میلیون تن را به نوسازی تجهیزات، ارتقای زیرساخت‌ها و آماده‌سازی امکانات عملیاتی مشروط دانست. همین تأکید نشان می‌دهد که ظرفیت اعلام‌شده هنوز به‌طور کامل در اختیار عملیات واقعی قرار نگرفته است.

مسئله اینجاست که اگر زیرساخت‌های موجود برای استفاده از ظرفیت فعلی کافی نیست، اعلام هدف افزایش تخلیه کالا بدون ارائه برنامه زمان‌بندی‌شده برای تأمین تجهیزات و رفع موانع، چه کمکی به حل مشکل خواهد کرد؟

مقایسه ظرفیت بنادر شمالی و جنوبی نیز ابعاد این محدودیت را روشن‌تر می‌کند. از مجموع ظرفیت اسمی حدود ۳۰۰ میلیون تنی بنادر کشـــور، نزدیک به ۲۷۰ میلیون تـــن در جنوب و ۳۰ میلیون تن در شـــمال قرار دارد. بنابراین، بنادر شـــمالی از نظر ظرفیت اسمی نیز قابل مقایسه با مجموعه بنادر جنوبی نیستند و نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت جایگزین کامل آن‌ها شوند. با این حال، همین ظرفیت محدود نیز در صورت بهره‌برداری مناسب می‌تواند بخشی از بار وارداتی کشور را پوشش دهد؛ مشروط بر این که امکانات لازم برای استفاده از آن فراهم باشد.

«تجهیزات، انبارها و حمل‌ونقل» سه گره اصلی بنادر خزر

یکی از مهم‌ترین موانع در افزایش سهم بنادر شمالی، محدودیت تجهیزات تخلیه و بارگیری اســـت. جابه‌جایی کالاهای اساسی به‌ویژه غلات و نهاده‌های دامی به تجهیزات تخصصی، ســـرعت مناسب تخلیه و امکانات کافی برای انتقال محموله از اسکله به انبار نیاز دارد. کمبود یا فرسودگی تجهیزات در هر یک از این مراحل می‌تواند زمان توقف کشتی‌ها را افزایش دهد و هزینه تمام‌شده واردات را بالا ببرد.

در کنار آن، ظرفیت انبارداری و نگهداری کالا نیز با اهمیت ویژه‌ای روبه‌روست. افزایش ورود محموله‌ها زمانی امکان‌پذیر است که فضای کافی برای تخلیه، ذخیره‌سازی و نگهداری استاندارد کالا وجود داشته باشد. در غیر این صورت، حتی اگر کشتی‌ها امکان پهلوگیری داشته باشند، محدودیت انبارها و پایانه‌ها به مانعی برای ادامه عملیات تبدیل خواهد شد.

اما مشکل تنها در محدوده بندر باقی نمی‌ماند. کالا پس از تخلیه باید با هزینه و زمان قابل قبول به مراکز مصرف و صنایع منتقل شود. کمبود ناوگان حمل‌ونقل، محدودیت کامیون و وابستگی زیاد به جاده، از جمله مشکلاتی است که می‌تواند مزیت انتقال کالا از بنادر شمالی را کاهش دهد.

در چنین شرایطی، توسعه بندر بدون توسعه پسکرانه‌های آن، راه‌حل کاملی برای افزایش ظرفیت تجارت نیست. بندر باید به مجموعه‌ای از انبارها، پایانه‌های حمل‌ونقل و شبکه‌های ارتباطی متصل باشد تا عملیات تخلیه به خروج سریع کالا منتهی شود.

راه‌آهن رشت ـ آستارا؛ حلقه مفقوده کریدور شمال

یکی دیگر از موانع مهم در توسعه تجارت شمال کشور، تکمیل نشدن اتصال ریلی رشت به آستاراست. این پروژه به طول حدود ۱۶۲ کیلومتر، حلقه مهمی در اتصال شبکه ریلی ایران به جمهوری آذربایجان و مسیرهای تجاری روسیه محسوب می‌شود.

در شرایط فعلی، پایان یافتن شبکه ریلی در رشت به این معناست که برای انتقال بار به آســـتارا و ادامه مسیر به سمت کشورهای شـــمالی، همچنان باید از حمل‌ونقل جاده‌ای استفاده شود. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه، نیازمند جابه‌جایی مجدد محموله و صرف زمان بیشتر است.

تأخیر در تکمیل این پروژه بر توان رقابتی کریدورهای تجاری ایران اثر می‌گذارد. در شرایطی که کشـــورهای منطقه برای جذب بار ترانزیتی و توسعه مسیرهای تجاری خود سرمایه‌گذاری می‌کنند، ناقص ماندن اتصال‌های ریلی می‌تواند بخشی از مزیت جغرافیایی ایران را بلااستفاده نگه دارد.

از ســـوی دیگر، کاهش تراز آب دریای خزر و محدودیت آبخور برخی بنادر نیز بر توان عملیاتی آن‌ها اثرگذار است. این شرایط، ضرورت لایروبی مستمر، نگهداری کانال‌های دسترسی و استفاده از شناورهای متناسب با عمق آب را افزایش داده است. بنابراین، نمی‌توان توسعه ظرفیت بنادر شمالی را صرفاً با افزایش تجهیزات ساحلی دنبال کرد؛ شرایط دریایی و محدودیت‌های فنی شناورها نیز باید در برنامه‌ریزی لحاظ شود.

چرخش وزارت اقتصاد؛ اصلاح موقت یا تغییر پایدار؟

همانطور که می‌دانید در جریان بحران چهل‌روزه، کاهش زمان ترخیص کالا از ۱۷ روز به ۹ روز یکی از مهم‌ترین نتایج اعلام‌شده در حوزه تجارت خارجی بود. این اتفاق نشـــان داد که بخشی از تأخیرهای گمرکی با هماهنگی دستگاه‌ها و تغییر رویه‌های اجرایی قابل کاهش است. با این حال، پرسش اساسی این است که چرا برای کوتاه کردن فرآیندهای اداری باید منتظر بروز بحران ماند؟

تعدد مجوزها، موازی‌کاری دستگاه‌ها، مشکلات اسناد تجاری و طولانی بودن فرآیندهای اداری، از انتقادهای همیشگی فعالان اقتصادی به نظام گمرکی کشور بوده است. اگر در شرایط اضطراری امکان تسریع در ترخیص وجود دارد، استمرار این اصلاحات باید به یکی از تعهدات وزارت اقتصاد و دستگاه‌های مرتبط تبدیل شود.

در عین حال، نباید کاهش زمان ترخیـــص را با افزایش ظرفیت واقعی بندر یکســـان دانست. ترخیص ســـریع‌تر می‌تواند زمان توقف کالا را کاهش دهد، اما کمبود تجهیزات تخلیه، محدودیت انبارها و مشکلات انتقال بار را برطرف نمی‌کند. این دو موضوع به سیاست‌های مکمل نیاز دارند و ارزیابی عملکرد وزارت اقتصاد نیز باید فراتر از اعلام کاهش تعداد روزهای ترخیص باشد.

از سوی دیگر، مسئولیت توسعه بنادر شمالی تنها بر عهده وزارت اقتصاد نیست. سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت راه و شهرسازی، گمرک و دستگاه‌های مرتبط با تجارت خارجی هر یک در بخشی از این زنجیره مسئولیت دارند. نبود برنامه مشترک و تقسیم روشـــن وظایف می‌تواند موجب شود که اصلاح یک بخش، به دلیل حل نشدن مشکل در بخش دیگر، اثر مورد انتظار را نداشته باشد.

بنادر شمالی هنوز جایگزین آماده نیستند

تجربه بحران چهل‌روزه نشان داد که تغییر مسیر واردات به سمت شـــمال، اقدامی ضروری برای کاهش وابستگی به بنادر جنوبی بود، اما این تغییر به معنای آمادگی کامل بنادر خزر برای پذیرش بار بیشتر نیست. ظرفیت اسمی ۳۰ میلیون تنی، در کنار نیاز اعلام‌شده به نوسازی تجهیزات برای رســـیدن به هدف تخلیه ۱۷ میلیون تن کالای اساسی، خود گویای فاصله میان امکانات موجود و اهداف اعلام‌شده است.

اکنون پرسش اصلی متوجه دستگاه‌های مسئول است: چرا با وجود سال‌ها تأکید بر توسعه بنادر شـــمالی، تجهیزات متناســـب با ظرفیت مورد ادعا تأمین نشده، زیرســـاخت‌های انبارداری و حمل‌ونقل همچنان محدود است و پروژه‌های مهمی مانند راه‌آهن رشت ـ آســـتارا به نتیجه نهایی نرسیده‌اند؟

بنادر شمالی ایران به دلیل قرار گرفتن در حاشیه دریـــای خزر و دسترســـی به بازار کشـــورهای همسایه، ظرفیت مهمی برای تأمین کالا، صادرات و ترانزیـــت دارند؛ اما ایـــن موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. تا زمانی که تجهیزات، شبکه حمل‌ونقل، زیرساخت‌های پشـــتیبان و رویه‌های گمرکی متناسب با نیاز تجارت توســـعه نیابند، ظرفیت اعلام‌شده این بنادر بیشتر از آن که در عمل به کار گرفته شود، در گزارش‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای باقی خواهد ماند. بحران اخیـــر این واقعیت را آشـــکار کرد که مســـئله اصلی فقط یافتن مسیر جایگزین نیست؛ مســـئله، آماده نبودن مسیر جایگزین برای زمانی است که اقتصاد کشـــور به آن نیاز پیدا می‌کند.

آگهی تحدید حدود اختصاصی

نظر به اینکه وراث مع الواسطه و بلاواسطه مرحوم محسن ضابطیان حسینی درخواست ثبت و صدور سند مالکیت جهت سهام خود در پلاکهای ثبتی ۱۲۳ و ۱۲۵ و ۱۲۶ و ۱۲۹ و ۳۵۹ و ۳۶۰ و ۳۹۵ الی ۴۰۶ و ۴۱۲ و ۴۱۳ فرعی از ۲۴۴ الی ۲۴۸ اصلی موسوم به مزرعه اسلام قلعه بخش ۵ مشهد و باقیمانده پلاک مذکور را بعمل آورده اند بموجب ماده ۱۴ قانون ثبت تحدید حدود پلاکهای مذکور مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۲۴ ســـاعت ۱۰ صبح بعمل خواهد امد لذا به کلیه مجاورین و سایر مالکین و صاحبان حقوق ارتفاقی وسایر اشخاص ذینفع اخطار میگردد که در روز و ساعت مقرر در این اگهی در محل حضور یابند و در صورت عدم حضور هر یک از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنها در موقع مقرر مطابق ماده ۱۵ قانون مذکور با حدود اظهار شده توسط مجاورین تحدید خواهد شد و اعتراضات مالکین یا مجاورین مطابق ماده ۲۰ قانون ثبت از تاریخ تنظیم صورتجلسه تحدیدی تا ۳۰ روز پذیرفته خواهد شدم الف: ۱۱۰۲۸

علی سپهری- رییس ثبت اسناد و املاک احمد آباد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۰۳۰۰۱۰۸۳ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحدثبتی حوزه ثبت ملک مشهدناحیه یک تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای حمید جعفرزاده فرزند شعبان بشماره شناسنامه ۲۰۷۷ صادره از مشهددر دودانگ مشاع از ششدانگ اعیان یک باب ساختمان به مساحت ۶۴.۰۵ متر مربع که عرصه آن موقوفه آستان قدس میباشدقسمتی از پلاک باقیمانده ۳۷۳۷ فرعی از ۲۵۶ اصلی بخش ۹ حوزه ثبت ملک مشهد واقع در مشهد - بلوار فاطمیون - فاطمیون ۹ پلاک ۱۳ خریداری از مالک رسمی آقای شعبان، محمود و ابوالقاسم جعفرزاده 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 شدم الف: ۱۱۰۷۹

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۷

هادی نیکوفکر- رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک مشهد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۵۶۵ ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۰۳۰۰۱۵۶۵ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحدثبتی حوزه ثبت ملک مشهدناحیه یک تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم زیبا کامیاب نژاد فرزند محمدبشماره شناسنامه ۹۴۱ صادره از مشهددر ششدانگ یک باب ساختمان به مساحت ۲۹۲.۲۵ متر مربع قسمتی از پلاک ۲۲۹ فرعی از ۲۲۷ اصلی اراضی گل ختمی واقع در بخش ۹ حوزه ثبت ملک مشهد واقع در مشهد- محمد آباد بین محمد محمد آباد ۳۰ و ۳۲ پلاک ۳۹۰ خریداری از مالک رسمی آقای سید جلال نبویان محمد آباد 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 تســـلیم 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 شدم الف: ۱۰۵۰۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲

هادی نیکوفکر- رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک مشهد