



نگاره تحلیلی – امید اسماعیلی – همانطور که می‌دانید تنگه هرمز برای اقتصاد جهانی فقط یک آبراه نیست؛ یک مسیر حیاتی در شبکه تجارت دریایی است که هر تغییر در شرایط آن می‌تواند آثار خود را از بازار انرژی تا قیمت کالاهای مصرفی نشان دهد. در سال‌های اخیر، افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه بار دیگر یک واقعیت مهم را آشکار کرده است؛ اینکه امنیت دریایی، بخشی جدایی‌ناپذیر از اقتصاد و لجستیک جهانی است. در نگاه نخست، افزایش تنش در یک منطقه دریایی ممکن است تنها یک موضوع امنیتی به نظر برسد، اما در عمل نخستین واکنش در بازارهای حمل‌ونقل، بیمه و تجارت مشاهده می‌شود. زمانی که سطح ریسک یک مسیر دریایی افزایش پیدا می‌کند، هزینه حرکت کالا نیز افزایش می‌یابد؛ از حق بیمه جنگ کشتی‌ها گرفته تا کرایه حمل، زمان انتظار در بنادر و هزینه نگهداری کالا.

بررسی اقتصادسراسرآمد نشان می‌دهد که تداوم نااطمینانی در خلیج فارس می‌تواند فشار مضاعفی بر زنجیره‌های تأمین منطقه وارد کند؛ زنجیره‌ای که بخش مهمی از انرژی، مواد اولیه و کالاهای اساسی جهان به آن وابسته است.

بیمه کشتی‌ها؛ اولین واکنش به افزایش ریسک بازار بیمه دریایی همواره یکی از حساس‌ترین بخش‌ها در برابر بحران‌های ژئوپلیتیکی بوده است. شرکت‌های بیمه با ارزیابی ریسک مسیرهای دریایی، هزینه پوشش بیمه‌ای را تعیین می‌کنند و هر چه احتمال تهدید برای کشتی‌ها افزایش یابد، هزینه بیمه نیز افزایش پیدا می‌کند. در شرایط پریسک، بیمه جنگ و پوشش‌های مربوط به مناطق خاص می‌تواند به یکی از هزینه‌های مهم عملیاتی کشتی‌ها تبدیل شود. این هزینه در نهایت تنها بر دوش

بازتاب

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران:

بنادر شمالی پیشران لجستیک کشور

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به عملکرد موفق بنادر شمالی در جذب کالاهای ترانزیتی و استفاده از مزایای مناطق آزاد، از تداوم مشکلات بازرگانان ایرانی در بنادر کراچی و جبل علی برای بازگشت کانتینرها خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، پیمان سندنجدی از تلاش برای تنوع‌بخشی به مسیرهای ورود کالا خبر داد و گفت: با وجود برخی شرایط نیمه‌فعال که از گذشته باقی مانده، در حال حاضر زیرساخت‌های لجستیکی در مسیرهای مختلف در حال طراحی و تقویت است؛ برای نمونه در مسیر ترکیه، علاوه بر بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود، قراردادهای جدیدی برای استفاده از بنادر این کشور منعقد شده است که با تسهیل‌گری اتاق بازرگانی، شرایط ورود کالا از این مسیر بهبود خواهد یافت. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به دستاورد اخیر در حوزه حمل‌ونقل ریلی، اظهار داشت: اتفاق بسیار مثبتی که امروز شاهد آن هستیم، راماندازی روزانه ۲ رام قطار از اینچه‌برون و از طریق بندر خشک خارگوس قزاقستان به سمت بندر خشک آپرین است.

وی ادامه داد: این اقدام به‌معنای تسریع جدی در جابه‌جایی کالاهایی است که از شرق آسیا وارد کشور می‌شوند و خبر بسیار نویدبخشی برای فعالان اقتصادی محسوب می‌شود. سندنجدی در ادامه با تأکید بر چالش‌های موجود در برخی بنادر خارجی، گفت: در خصوص کالاهایی که نزدیک به سه ماه است در گمرک کراچی پاکستان دپو شده‌اند، هنوز با مشکلات جدی مواجه هستیم. وی اظهار داشت: رقمی بین ۳ هزار تا ۸ هزار کانتینر کالا متوقف مانده در این نقطه عنوان می‌شود که با وجود رازینی‌های گسترده از طریق سفارت و پیگیری‌های دیپلماتیک، همچنان برای حل نهایی و خروج این کالاها در تلاش هستیم. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران در خصوص وضعیت کانتینرهای متوقف در بندر جبل علی امارات نیز تصریح کرد: در حال حاضر بیش از ۱۰ هزار کانتینر ایرانی در این بندر وجود دارد و هرچند مسیری برای جابه‌جایی کانتینرها باز شده است، اما چالش اصلی ما، اختلافات قراردادی میان صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی و جرایم سنگین انبارداری (دموراز) است. وی از مذاکره میان صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی برای کاهش این هزینه‌ها خبر داد و ابراز امیدواری کرد که با حل این مشکل بتوان هرچه سریع‌تر این کالاها را به کشور منتقل کرد. وی با مقایسه وضعیت بنادر شمالی و جنوبی کشور، افزود: واقعیت این است که بنادر شمالی کشور در حال حاضر بسیار فعال‌تر و کارآمدتر از سایر نقاط عمل می‌کنند. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران بیان‌داشت: بندر انزلی با بهره‌گیری از امتیازات منطقه آزاد، تخفیفات ویژه‌ای بسه صاحبان کالا ارائه کرده که موجب شده حجم ورود کالا از روسیه و چین به این بنادر نسبت به گذشته افزایش چشمگیری داشته باشد. سندنجدی خاطر نشان کرد: در مقابل، بندر چابهار با وجود همه پتانسیل‌هایش، به دلیل مسافت طولانی و مشکلات تردد کامیون‌ها، نتوانسته خروجی مطلوبی داشته باشد.

وی تأکید کرد: تا زمانی که خط آهن چابهار-سراهدان تکمیل نشود، برنامه‌ریزی برای بهره‌برداری کامل از چابهار دشوار است؛ بنابراین در شرایط فعلی، بنادر شمالی کشور بار اصلی لجستیک و واردات را به خوبی به دوش می‌کشند.

«سراسرآمد»بررسی می‌کند؛

صورت‌حساب‌پنهان برای حمل‌ونقل دریایی

«افزایش هزینه بیمه کشتی‌ها» نرخ تصاعدی تجارت دریایی در منطقه

بنادر منطقه» رقابت در شرایط عدم قطعیت

افزایش ریسک در خلیج فارس، بنادر منطقه را نیز وارد مرحله جدیدی از رقابت کرده است. امروز موفقیت یک بندر تنها با ظرفیت تخلیه و بارگیری سنجیده نمی‌شود، بلکه عواملی مانند امنیت، سرعت عملیات، اتصال به شبکه حمل‌ونقل و توان مدیریت بحران اهمیت بیشتری پیدا کرده است. بنادر بزرگی مانند جبل علی، صحرار و بندر شهید رجایی، در یک شبکه منطقه‌ای به هم پیوسته فعالیت می‌کنند. هرگونه افزایش هزینه یا کاهش اطمینان در مسیرهای دریایی می‌تواند بر تصمیم صاحبان کالا برای انتخاب مسیرهای تجاری اثر بگذارد.

برای ایران، این مسئله اهمیت ویژه‌ای دارد. بندر شهشید رجایی به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری کشور، نقش مهمی در تجارت خارجی و اتصال ایران به بازارهای جهانی دارد. اما در شرایط جدید، صرف داشتن ظرفیت بندری کافی نیست؛ بلکه باید توان عملیاتی، خدمات لجستیکی و انعطاف‌پذیری آن نیز افزایش یابد.

تنگه هرمز و آزمون تاب‌آوری لجستیکی ایران تحولات منطقه بار دیگر اهمیت مفهوم «تاب‌آوری لجستیکی» را برجسته کرده است. کشوری که دارای اقتصاد دریایی قدرتمند است، تنها کشوری نیست که ساحل و بندر دارد؛ بلکه کشوری است که بتواند در شرایط بحران، جریان کالا را حفظ کند.

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مسیرهای مهم لجستیکی منطقه را دارد. اتصال خلیج فارس و دریای عمان به آسیای مرکزی، قفقاز و شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، یک مزیت مهم ژئوپلیتیکی محسوب می‌شود.

اما استفاده از این مزیت نیازمند تغییر نگاه است. توسعه اقتصاد دریایه فقط به ساخت اسکله و افزایش ظرفیت بندری محدود نمی‌شود؛ بلکه نیازمند توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، تقویت ناوگان، توسعه خدمات بیمه‌ای، ایجاد

درپچه

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست:

سالانه ۲۰ سانتیمتر از آب دریای خزر کاهش می‌یابد

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: روند کاهش تراز آب دریای خزر از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ شدت بیشتری گرفته و به حدود ۲۰ سانتیمتر در سال رسیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد رضا لاهیجان زاده افزود: بر اساس مصوبه شورای عالی محیط زیست، موضوع اراضی تازه پدید آمده ناشی از پسروی آب دریای خزر، مورد تأکید قرار گرفته و هدف از این مصوبه، جلوگیری از هرگونه تصرف و دست‌اندازی به این اراضی است که با توجه به حساسیت موضوع، این مصوبه با تأکید بر لازم‌الاجرا بودن به استانداران استان‌های شمالی ابلاغ شده است.

وی درباره اینکه آیا مصوبه شورای عالی محیط زیست برای اجرا نیازمند تصویب هیئت دولت است یا خیر، توضیح داد: اگرچه از نظر حقوقی برخی مصوبات در موارد خاص نیازمند طی مراحل دیگری هستند، اما مصوبه اخیر شورای عالی محیط زیست در واقع تأکیدی بر اجرای قوانین موجود است و به تصویب مجدد در دولت نیاز ندارد. لاهیجان زاده افزود: بر اساس بررسی‌های انجام شده، روند کاهش تراز آب دریای خزر از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ شدت بیشتری گرفته و به حدود ۲۰ سانتیمتر در سال رسیده است، در صورت تداوم این روند تا سال ۲۰۵۰، بیشترین آثار آن در بخش شمالی دریای خزر و سواحل کشورهای روسیه، قزاقستان و جمهوری آذربایجان مشاهده خواهد شد، اما در سواحل ایران نیز به ویژه در استان گلستان، محدوده تالاب گمیشان و بندر ترکمن، پسروی آب و آزاد شدن اراضی با شدت بیشتری در حال وقوع است. در برخی مناطق، خط ساحلی از چند ده متر تا صدها متر عقب‌نشینی کرده است.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست:

سالانه ۲۰ سانتیمتر از آب دریای خزر کاهش می‌یابد

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: روند کاهش تراز آب دریای خزر از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ شدت بیشتری گرفته و به حدود ۲۰ سانتیمتر در سال رسیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد رضا لاهیجان زاده افزود: بر اساس مصوبه شورای عالی محیط زیست، موضوع اراضی تازه پدید آمده ناشی از پسروی آب دریای خزر، مورد تأکید قرار گرفته و هدف از این مصوبه، جلوگیری از هرگونه تصرف و دست‌اندازی به این اراضی است که با توجه به حساسیت موضوع، این مصوبه با تأکید بر لازم‌الاجرا بودن به استانداران استان‌های شمالی ابلاغ شده است.

وی درباره اینکه آیا مصوبه شورای عالی محیط زیست برای اجرا نیازمند تصویب هیئت دولت است یا خیر، توضیح داد: اگرچه از نظر حقوقی برخی مصوبات در موارد خاص نیازمند طی مراحل دیگری هستند، اما مصوبه اخیر شورای عالی محیط زیست در واقع تأکیدی بر اجرای قوانین موجود است و به تصویب مجدد در دولت نیاز ندارد. لاهیجان زاده افزود: بر اساس بررسی‌های انجام شده، روند کاهش تراز آب دریای خزر از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ شدت بیشتری گرفته و به حدود ۲۰ سانتیمتر در سال رسیده است، در صورت تداوم این روند تا سال ۲۰۵۰، بیشترین آثار آن در بخش شمالی دریای خزر و سواحل کشورهای روسیه، قزاقستان و جمهوری آذربایجان مشاهده خواهد شد، اما در سواحل ایران نیز به ویژه در استان گلستان، محدوده تالاب گمیشان و بندر ترکمن، پسروی آب و آزاد شدن اراضی با شدت بیشتری در حال وقوع است. در برخی مناطق، خط ساحلی از چند ده متر تا صدها متر عقب‌نشینی کرده است.

لاهیجان زاده تأکید کرد: با استناد به قانون اراضی مستحذث و ساحلی مصوب ۲۹ تیر ۱۳۵۴، اراضی که در نتیجه پایین رفتن سطح آب دریا، دریاچه‌ها یا سایر جریان‌های آبی پدید می‌آیند، مشمول این قانون هستند، همچنین در ماده ۴ این قانون تصریح شده است که اراضی ایجادشده پس از تصویب قانون، به حرم قانونی اضافه می‌شوند و در مواد بعدی نیز تأکید شده است که این اراضی، اراضی آزاد و قابل تملک اشخاص نیستند، حتی اگر در گذشته اسنادی برای آنها صادر شده باشد، هرگونه واگذاری یا تصرف بدون مجوز دولت فاقد وجاهت قانونی است.

وی افزود: بر همین اساس، گزارش‌هایی درباره احتمال دست‌اندازی برخی شهرداری‌ها، دستگاه‌های اجرایی یا اشخاص حقیقی و حقوقی به اراضی تازه پدید آمده دریافت شده بود که این موضوع در شورای عالی محیط زیست مطرح شد، در این جلسه، رئیس‌جمهور دستور داد ضمن رعایت کامل قانون، از هرگونه تجاوز، تصرف و دست‌اندازی به این اراضی جلوگیری شود، زیرا تصمیم‌گیری درباره نحوه مدیریت و واگذاری این اراضی صرفا در اختیار دولت است و هیچ شخصی یا نهادی به صورت مستقل حق واگذاری یا انجام فعالیت در آنها را ندارد.

معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست تأکید کرد: مصوبه شورای عالی محیط زیست در این زمینه، صرفا تأکید بر اجرای قانون موجود است و به تصویب مجدد هیات دولت نیاز ندارد. البته در برنامه هفتم پیشرفت، درباره برخی موضوعات احکامی پیش‌بینی شده است، اما این موارد ارتباطی با مصوبه اخیر درباره اراضی تازه پدید آمده دریای خزر ندارد.



شنبه ۳ مرداد ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۴۲

اقتصاد دریا

۷

شیلات

مدیرکل شیلات هرمزگان: باوجود آسیب‌ها، فعالیت صیادی در استان همچنان استمرار دارد



مدیرکل شیلات هرمزگان، از خسارات قابل توجه به بخش شیلات استان و آسیب دیدن و از بین رفتن تعدادی از شناورهای صیادی در پی حملات نظامیان آمریکایی خبر داد و تأکید کرد: با وجود این آسیب‌ها، فعالیت صیادی در استان همچنان استمرار دارد و متوقف نشده است.

به گزارش اقتصادسآمد، مسعود بارانی، در حاشیه بازدید از اسکله‌های شیلاتی استان، که با حضور اکبر فتحی، معاون وزیر جهاد کشاورزی، و محسن یکتاپور، مدیرکل جهاد کشاورزی هرمزگان، صورت گرفت، اعلام کرد: حملات متجاوزان آمریکایی خسارات جدی به بخش شیلات استان وارد کرده است. بارانی با اشاره به آسیب‌های وارده به جامعه صیادی استان، گفت: یکی از بخش‌هایی که در اثر این حملات آمریکا آسیب جدی دید، بخش شیلات بود که عمده خسارت‌ها به جامعه صیادی استان که در نوار ساحلی ساکن هستند، وارد شد.

وی افزود: تعداد زیادی از شناورهای صیادی به طور کامل از بین رفتند و بخشی دیگر نیز بین ۲۰ تا ۵۰ درصد دچار خسارت شدند. بیشترین خسارت به شناورهای لنج در شهرستان جاسک و بیشترین قایق صیادی در جزیره قشم وارد شده است. مدیرکل شیلات هرمزگان تأکید کرد: متأسفانه در اثر این خسارات، بیش از ۲۰۰ نفر از صیادان بیکار شده و ابزار صید خود را از دست داده‌اند.

همکاری شیلات سیستان و بلوچستان و سپاه سلمان برای توسعه آبی‌پروری و اشتغال پایدار



تفاه‌نامه همکاری بین اداره کل شیلات (آب‌های داخلی) سیستان و بلوچستان با معاونت بسیج مساجد و محلات سپاه سلمان با هدف توسعه آبی‌پروری، ایجاد اشتغال پایدار و تقویت امنیت غذایی در مناطق کمتر برخوردار استان روز پنجشنبه امضا شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس علیزاده ر حاشیه امضای تفاه‌نامه همکاری میان اینس اداره‌کل و معاونت بسیج مساجد و محلات سپاه سلمان در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا اظهار کرد: این تفاه‌نامه با هدف بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی و مردمی برای توسعه فعالیت‌های آبی‌پروری در آب‌های داخلی، افزایش تولید و تقویت اقتصاد بومی در مناطق کمتر برخوردار استان منعقد شده است.

عباس علیزاده با بیان اینکه توسعه آبی‌پروری از اولویت‌های اداره کل شیلات سیستان و بلوچستان، به‌شمار می‌رود، افزود: در قالب اینن تفاه‌نامه، شیلات مسئولیت ارائه آموزش‌های تخصصی، نظارت فنی بر اجرای طرح‌ها، انتقال دانش و تجربه های فنی، ارائه مشاوره به بهره‌برداران و تأمین بجهت‌ماهی گرم‌ماهی مورد نیاز واحدهای جدید را بر عهده خواهد داشت. مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان ادامه داد: هدف از این همکاری تنها راه‌اندازی واحدهای تولیدی نیست بلکه تلاش می‌شود با ارائه خدمات فنی و نظارتی، کیفیت تولید، بهره‌وری و پایداری اقتصادی طرح‌ها افزایش یافت و زمینه کاهش خطرپذیری سرمایه‌گذاری و سودآوری بیشتر برای تولیدکنندگان فراهم شود..

آگهی نوبتی سه ماهه اول سال ۱۴۰۵

بموجب ماده ۵۹ این‌نامه قانون ثبت املاک مشروحه ذیل واقع در بخش ۲۲-۱۲ رومبه حوضه ثبتی بیرانشهر که در سه اول سال ۱۴۰۵ تقاضای ثبت شده جهت اطلاع عموم آگهی میگردد.

ششدانگ یک باب مغازه مساحت ۹۶/۱۳ متر مربع تحت پلاک ۳۳۳۴ فرعی از ۲۶ اصلی بخش ۲۲ رومبه خاتم سکنیه به‌زاد فرزندی به شماره ملی ۴۲۱۰۶/۲۸۹۹۰ واقع در شهرستان بیرانشهر - خیابان امام لذا مطابق ماده ۱۶ قانون ثبت، گواهی‌که نسبت به ملک فوق اعتراض‌ناشدند می‌توانند اعتراض خود را از تاریخ نوبت اول به‌مدت ۹۰ روز مستقیماً به‌اداره ثبت بیرانشهر تسلیم و رسید دریافت‌کنند ورنه ضمناً چنانچه ملک با‌املاک قبل از انتشار آگهی دعوایی در دادگاه‌اقامه شده باشد برابر ماده ۱۷ قانون ثبت ذینفع می‌تواند گواهی مسعبر بر دعوا از دادگاه‌اخذ و در مهلت مقرر به اداره ثبت بیرانشهر تحویل نماید والا حق و ساقط خواهد شد و بموجب ما این‌نامه اصلاحی قانون ثبت معترض باید ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ تقدیم اعتراض داد‌خواست به مرجع قضایی تقدیم و اینصورت متقاضی ثبت یا‌نماینده قانونی وی می‌تواند به دادگاه مربوطه ۳۰ روز منتشر خواهد شد. لذا مطابق ماده ۱۶ قانون ثبت، گواهی‌که نسبت به ملک فوق اعتراض‌ناشدند می‌تواند مستقیماً به‌اداره ثبت یا‌نماینده قانونی دعوا در دادگاه‌اقامه شده باشد برابر ماده ۱۷ قانون ثبت ذینفع می‌تواند گواهی مسعبر بر اقامه دعوا از دادگاه‌اخذ و در مهلت مقرر به اداره ثبت بیرانشهر تحویل نماید والا حق و ساقط خواهد شد و بموجب ماده ۸۶ این‌نامه اصلاحی قانون ثبت معترض باید ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ تقدیم اعتراض داد‌خواست به مرجع قضایی تقدیم و در غیر اینصورت متقاضی ثبت یا‌نماینده قانونی وی می‌تواند به دادگاه مربوطه مراجعه و گواهی عدم تقدیم داد‌خواست دریافت و به‌اداره ثبت مربوطه تحویل نماید این آگهی در نوبت فاصله ۲۰ روز منتشر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: شنبه ۲۰/۵/۱۴۰۵
تاریخ انتشار نوبت دوم: دوشنبه ۲۰/۵/۱۴۰۵

حبیب الهامی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک بیرانشهر