سرآمد اقتصاد
سه‌شنبه-۲۷مرداد ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۵۶۱

بنادر

تاکید استاندار بر استفاده از آموزش‌های تخصصی دریایی در گیلان

استاندار گیلان با تأکید بر ضرورت توجه دانشگاه آزاد اسلامی به اقتصاد دریاپایه با اشاره به ظرفیت‌های مغفول مانده آموزش عالی در حوزه دریایی استان گفت: در بندرانزلی ظرفیت‌هایی وجود دارد که متأسفانه مورد استفاده مطلوب قرار نگرفته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، هادی حق‌شناس در بیست‌ونهمین جلسه هیأت امنای دانشگاه آزاد اسلامی استان افزود: حتی در خصوص موضوع گفته شده با وزیر علوم مکاتبه و گفت‌وگو کرده‌ام؛ چراکه توسعه آموزش‌های دریایی در گیلان می‌تواند بخشی از نیاز کشور را تأمین کند.

وی ادامه داد:دانشگاه آزاد اسلامی گیلان می‌تواند با بهره‌گیری از ظرفیت ساحلی و دریایی استان در توسعه رشته‌های مرتبط با اقتصاد دریاپایه، تربیت نیروی انسانی متخصص و ایجاد پیوند میان دانشگاه و صنعت دریایی نقش‌آفرینی کند.

وی با اشاره به ظرفیت‌های کم‌نظیر گیلان در حوزه حمل‌ونقل و تجارت گفت: گیلان از معدود استان‌های کشور است که هم‌زمان از مرز دریایی، زمینی، هوایی و ریلی برخوردار است و این ظرفیت می‌تواند زمینه‌ساز توسعه همه‌جانبه استان باشد.

استاندار گیلان با تأکید بر ضرورت توجه دانشگاه آزاد اسلامی به اقتصاد دریاپایه افزود: یکی از موضوعاتی که امروز باید با نگاه ویژه دنبال شود، اقتصاد دریاپایه است؛ موضوعی که در سیاست‌های ابلاغی و تأکیدات رهبر معظم انقلاب نیز مورد توجه قرار گرفته و دانشگاه‌ها می‌توانند نقش مهمی در تحقق آن داشته باشند.

حق‌شناس با بیان اینکه گیلان ظرفیت بسیار مناسبی برای توسعه آموزش‌های تخصصی دریایی دارد، تصریح کرد: دانشگاه گیلان در این زمینه اقداماتی انجام داده و برخی رشته‌ها را راه‌اندازی کرده است، اما ظرفیت‌های موجود در استان بسیار بیشتر از این میزان است و باید از آن استفاده کرد.

وی با اشاره به ظرفیت‌های مغفول مانده آموزش عالی در حوزه دریایی استان گفت: در بندرانزلی ظرفیت‌هایی وجود دارد که متأسفانه مورد استفاده مطلوب قرار نگرفته است و حتی در این خصوص با وزیر علوم مکاتبه و گفت‌وگو کرده‌ام، چراکه توسعه آموزش‌های دریایی در گیلان می‌تواند بخشی از نیاز کشور را تأمین کند.

استاندار گیلان با اشاره به بازار کار گسترده صنعت دریانوردی در جهان خاطرنشان کرد: امروز بخش قابل توجهی از دریانوردان جهان را نیروهای هندی، پاکستانی و فیلیپینی تشکیل می‌دهند؛ در حالی که صنعت دریانوردی می‌تواند برای جوانان ایرانی نیز فرصت‌های شغلی و درآمدی قابل توجهی ایجاد کند.

حق‌شناس ادامه داد: بسیاری از افرادی که در سال‌های گذشته در حوزه دریانوردی تحصیل کرده‌اند، امروز به سن بازنشستگی رسیده‌اند و نیروهای متخصص جدید باید جایگزین آنان شوند؛ بنابراین توسعه رشته‌های تخصصی مانند ناوبری و مهندسی کشتی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

وی با اشاره به فعالیت حدود ۱۱۰ فروند کشتی در دریای خزر گفت: اگر ظرفیت هر کشتی را از نظر تعداد نیروی انسانی مورد نیاز محاسبه کنیم، مشخص می‌شود که چه تعداد نیروی متخصص و دانش آموخته در رشته‌های دریایی مورد نیاز است و دانشگاه‌ها می‌توانند این نیاز را تأمین کنند.

استاندار گیلان تأکید کرد: دانشگاه آزاد اسلامی استان گیلان می‌تواند با بهره‌گیری از ظرفیت ساحلی و دریایی استان، در توسعه رشته‌های مرتبط با اقتصاد دریاپایه، تربیت نیروی انسانی متخصص و ایجاد پیوند میان دانشگاه و صنعت دریایی نقش‌آفرینی کند.

مجتبی ملکی، رئیس دانشگاه آزاد اسلامی استان گیلان نیز در این جلسه با تأکید بر ضرورت تقویت نقش دانشگاه در حل مسائل جامعه بر توسعه آموزش‌های مهارت‌محور، تربیت نیروی انسانی متخصص و حرکت دانشگاه به سمت فعالیت‌های مسئله‌محور تأکید کرد.

وی با اشاره به ظرفیت‌های ویژه گیلان در حوزه دریا، صنعت، کشاورزی و گردشگری افزود: دانشگاه آزاد اسلامی استان می‌تواند با شناسایی ظرفیت‌های بومی و نیازهای منطقه، زمینه اجرای طرح‌های علمی و پژوهشی کاربردی را فراهم کند و در این مسیر، توسعه رشته‌ها و آموزش‌های مورد نیاز اقتصاد دریاپایه نیز باید با جدیت دنبال شود.

شناورها و لنج‌های داخلی تهدید محیط زیست خلیج فارس

خطر تشکیل کیست در مخزن آب توازن

گروه زیست دریایی - لیلا مرگن - رسانه‌های خارجی درباره خطرات ناشی از توقف طولانی مدت کشتی‌ها در خلیج فارس و امکان انتقال گونه‌های مهاجم ناشی از انتقال موجودات زنده چسبیده به بدنه غوطه‌ور کشتی (زیست چسبی) یا موجودات داخل آب توازن کشتی‌ها هشدار می‌دهند و بر این باورند که هر لحظه امکان انفجار یک بمب ساعتی در خلیج فارس وجود دارد. کارشناسان ایرانی اما معتقدند که درباره آب توازن کشتی‌ها قوانین سختگیرانه‌ای توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (Imo) وضع شده است و بسیاری از نفتکش‌های گیرافتاده در خلیج فارس هم تخلیه شده‌اند. البته به گفته آنها، مجلس در حال بررسی قوانینی است که از کشتی‌های متخلف، غرامت دریافت شود.

کشتی‌های غول پیکری که آب اقیانوس‌ها را می‌شکافند تا با عبور از تنگه هرمز، به قلب انرژی جهان برسند، مهمانان ناخوانده‌ای را با خود به همراه می‌آورند. به بخش‌های غوطه‌ور آنها در آب، موجودات ریزی می‌چسبند که شانس کیلومترها مهاجرت را ندارند اما با اتصال به بدنه کشتی‌ها، از یک نیمکره به نیمکره دیگر زمین منتقل می‌شوند. این همه ماجرا نیست، آب توازن کشتی‌ها هم فضای دیگری است که امکان نقل و انتقال این مهمانان ناخوانده را فراهم می‌کند. رسانه‌های خارجی درباره تبعات این نقل و انتقالات از اصطلاح انفجار بمبی ساعتی در خلیج فارس استفاده می‌کنند.

سکون کشتی‌ها عامل رشد و نمو گونه‌های غیربومی

برخی منابع خارجی نوشته‌اند که توقف چند روز یا چند هفته‌ای کشتی‌ها در آب‌های خلیج فارس تحت تاثیر جنگ، باعث می‌شود که میکروب‌ها، جلبک‌ها و سایر جانداران دریایی که می‌توانند به قسمت‌های غوطه‌ور کشتی‌ها چسبیده و آنجا رشد و نمو کنند،به این اکوسیستم وارد شوند و احتمال بروز خسارت برای گونه‌های بومی و حتی انسان را تشدید می‌کنند.

آن‌ها بر این باورند که در اکثر بنادر، کشتی‌ها به‌طور متوسط دو روز معطل می‌مانند اما گرفتاری شناورها در نزدیکی تنگه هرمز و لنگر انداختن طولانی مدت، مثل یک بمب ساعتی عمل خواهد کرد. حتی این احتمال وجود دارد که تخلیه آب توازن کشتی‌ها، زمینه بلوم جلبکی در آب‌های جنوبی ایران را فراهم کنند. اما آیا ایران برای خطرات ناشی از نقل و انتقال موجودات زنده از مسیر نفتکش‌ها، برنامه‌ای ندارد؟

مطالعاتی در جریان است

احمدرضا لاهیجان زاده معاون محیط دریایی و تالاب‌های سازمان محیط زیست در گفت‌وگو با هفت صبح توضیح می‌دهد که همکارانش در استان‌های جنوبی و دانشگاه‌های کشور، روی موضوعات مرتبط با بلوم جلبکی مطالعات زیادی انجام داده‌اند و این موضوع، دارای سابقه‌ای طولانی است. به گفته لاهیجان زاده، قانونی در سال ۱۳۷۲ برای حفاظت از دریاها تصویب می‌شود که یک قانون مترقی است.در آن مقطع اعلام می‌شود که اگر کشتی‌ها و شناورها در دریا آلودگی ایجاد کنند، مشمول جریمه می‌شوند. آن سال‌ها شرایطی وجود داشته که کمتر به این موضوع توجه می‌شود اما جنگ اخیر باعث شده که تمرکز روی بحث تنگه هرمز و آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها بیشتر شود؛ یعنی کشتی‌هایی که آلودگی ایجاد می‌کنند، باید جرایم مربوط را پرداخت کنند.

معاون محیط زیست دریایی می‌گوید که اکنون فضایی مهیا شده که کشتی‌ها به شکل کنترل شده به سمت خلیج فارس بیایند و هر کدام ضوابط محیط زیستی را رعایت نکنند، مشمول جرایم سنگین خواهند شد. قانون مرتبط با دریافت این جرایم، فعلا در کمیسیون تخصصی مربوطه در مجلس، در دست بررسی است. به گفته لاهیجان زاده، در صورت تصویب این قانون، بر اساس یکی از بندهای آیین‌نامه، دولت باید نحوه محاسبه جریمه کشتی‌های متخلف را استخراج کند. نهایی شدن این قانون در آینده خیلی به موضوعات مرتبط کمک می‌کند.

خطر تشکیل کیست در مخزن آب توازن

محمدرضا فاطمی استاد دانشگاه و اکولوژیست دریا نیز در گفت‌وگو با هفت صبح درباره احتمال آلوده شدن دریا به دلیل توقف طولانی مدت کشتی‌ها و مخاطرات ناشی از تخلیه آب توازن در آب‌های جنوب کشور، یادآوری می‌کند که در حال حاضر بسیاری از نفتکش‌هایی که در خلیج فارس گیر افتاده بودند، از این منطقه تخلیه شده و کشتی‌های جدید به آنجا وارد شده‌اند.

او اضافه می‌کند که آب توازن در کشتی‌ها به دلیل آنکه نور دریافت نمی‌کند، بسیاری از فیتوپلانکتون‌ها و جلبک‌های خود را بعد از یک تا دو هفته از دست می‌دهد. بنابراین آب توازن از این ناحیه مخاطره‌ای ندارد؛ اما برخی باکتری‌ها همچنان داخل آب توازن کشتی‌ها می‌مانند. موضوع مخاطره آمیز درباره آب توازن، تشکیل سیست یا کیست توسط برخی فیتوپلانکتون‌ها مثل داینوفلاژل‌ها (چرخان تاژکداران) است که ممکن است به حالت نهفته بروند و در بستر مخزن آب توازن، شرایطی مثل خواب زمستانه را طی کنند. این کیست‌ها وقتی شرایط مساعد می‌شود، شروع به رشد و شکوفایی می‌کنند.

وجود قوانین بین‌المللی برای کنترل مضرات آب توازن

البته این اکولوژیست دریا توضیح می‌دهد که بر اساس مصوبات IMO خلیج فارس یک منطقه ویژه زیست محیطی است. در دنیا چند منطقه ویژه زیستی داریم که قوانین خاص خود را از نظر اکولوژیک دارند و شناورها باید از نظر محیط زیستی در زمان ورود به این مناطق، برخی نکات را رعایت کنند. از جمله اینکه شناورها حق ندارند آب توازن خود را در دریا بریزند.

اگر یک کشتی در این مناطق بماند، حق ندارد آب توازنش را در خلیج‌فارس بریزد. در چنین محیط‌هایی، در مناطق خشکی یک تسهیلات دریافت آب توازن ایجاد می‌کنند و باید کشتی‌ها آب توازن را در منبع‌های داخل خشکی پمپاژ کنند، بعد از تخلیه مخزن هم مجددا آب از خلیج فارس دریافت می‌شود. به گفته فاطمی، کشتی‌ها وقتی می‌خواهند وارد خلیج فارس شوند، قبل از تنگه هرمز آب توازن خود را خالی می‌کنند و مجددا از دریای عمان آبگیری می‌کنند.

این آب جدید، تقریبا تمام شرایط زیست محیطی و موجودات منطقه خلیج فارس و دریای عمان را در بر دارد و سبب می‌شود که یک موجود بیگانه مهاجم وارد خلیج فارس نشود. این قوانین الزامی است و با توجه به این الزامات، حتی اگر آب توازن در مواقع اضطراری در دریا تخلیه شود، خطرات ناشی از آب توازن به حداقل می‌رسد و مشکلی برای اکوسیستم خلیج فارس ایجاد نمی‌کند. این اکولوژیست دریا تاکید می‌کند که کشتی‌ها هیچ گونه فاضلاب و پسماند خود را داخل دریا نمی‌ریزند زیرا علاوه بر اینکه سیستم تصفیه فاضلاب دارند و آب را بازچرخانی می‌کنند، تمام زباله‌های جامد و پسماند خود را هم در کوره‌ها می‌سوزانند.

فاطمی خطر شناورهای ایرانی و لنج‌های خودی را خیلی بیشتر از کشتی‌های قاره پیما توصیف می‌کند و بر این باور است که باید مواظب تبعات شناورهای ایرانی باشیم.

اگرچه قوانین بین‌المللی پیشگیرانه برای تبعات محیط زیستی حضور کشتی‌ها در خلیج فارس وجود دارد و در ایران هم در حال تدوین قانون برای دریافت غرامت از کشتی‌های متخلف هستیم؛ اما برخی آسیب‌های وارد شده به محیط زیست به دلیل ورود یک گونه غیر بومی مهاجم، با هیچ عدد و رقمی قابل جبران نیست.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

مراودات دریایی ایران با کشورهای خلیج فارس همچنان برقرار است

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل و خدمات دریایی، متناسب با شرایط ایجادشده، با محدودیت و کاهش فعالیت مواجه شده‌اند و بخشی از ناوگان و تجهیزات دریایی نیز آسیب دیده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکیبی‌نسب مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به باشگاه خبرنگاران جوان، اظهار داشت: طی یک سال اخیر، کسب‌وکارهای مختلف مرتبط با حمل‌ونقل و فعالیت‌های دریایی از جمله کشتیرانی، خدمات بندری و دریایی، سوخت‌رسانی، خدمات لجستیکی، شرکت‌های نمایندگی و پشتیبانی، مالکان و بهره‌برداران شناورها و سایر فعالان این حوزه، متناسب با شرایط ایجادشده با محدودیت و کاهش فعالیت مواجه شده‌اند.

وی افزود: با توجه به شرایط ویژه حاکم بر منطقه و کاهش مقطعی تردد و فعالیت‌های دریایی، بخشی از ناوگان و تجهیزات دریایی نیز دچار آسیب شده است. بررسی و ارزیابی میزان خسارت‌ها در حال انجام است و بازسازی و احیای ظرفیت‌های آسیب‌دیده در دستور کار قرار دارد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: در این چارچوب، حمایت از نوسازی و تأمین ناوگان، به‌ویژه شناورهای خدماتی و مسافری، از طریق ظرفیت‌های اعتباری و تسهیلاتی سازمان در حال پیگیری است.شکیبی‌نسب همچنین گفت: برای حفظ و تداوم فعالیت‌های بندری و دریایی، برنامه‌های استمرار کسب‌وکار و اقدامات لازم برای افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌ها و تجهیزات پیش‌بینی و اجرا شده است.

وی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت مراودات دریایی و بندری ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس و به‌ویژه امارات متحده عربی، اظهار کرد: مراودات دریایی و بندری جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس همچنان برقرار است و تردد شناورها و تبادل کالا میان بنادر ایران و بنادر کشورهای منطقه در حال انجام است.معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: کشورهای حوزه خلیج فارس، به‌ویژه امارات متحده عربی و عمان، از جمله شرکای مهم ایران در حوزه حمل‌ونقل و تجارت دریایی محسوب می‌شوند و طی ماه‌های اخیر نیز تردد شناورها و عملیات صادرات و واردات میان بنادر ایران و این کشورها استمرار داشته است.شکیبی‌نسب درباره روابط دریایی و تجاری ایران و امارات نیز گفت: ارتباطات دریایی و تجاری میان دو کشور در چارچوب روال‌های جاری ادامه دارد و تردد شناورها و جابه‌جایی کالا میان ایران و امارات برقرار است.

قوه قضائیه-سازمان ثبت استاد و املاک کشور
حوزه ثبت ملک منطقه دوساری
اداره کل محترم فرهنگ و ارشاد اسلامی استان مازندران

به پیوست متن آگهی قانون تعیین تکلیف جهت درج در یکی از روزنامه های محلی و کثیر الانتشار به حضور ارسال می گردد.
آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی شهرستان ساری برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۴۵۶۰۰۱۴۲۳ مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۲۴ که در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی منطقه دو ساری تحت تصرفات مالکانه زهره موزون فرزند حسن به شماره ملی ۲۰۸۰۸۶۱۶۳۸ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین زراعی (۲۰۰ متر کاربری مسکونی و ۹۷/۰۴ متر کاربری زراعی و ۱۵۶ متر مابقی خارج از بافت) پلاک ۱۸۸۹ فرعی قسمتی از پلاک ۵۴۹ فرعی به مساحت ۴۵۳/۰۴ متر مربع قسمتی از پلاک ۱۰ اصلی واقع در قریه ماهفروز محله بخش ۵ ثبت ساری
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 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 مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول : ۱۴۰۵/۰۵/۱۲ تاریخ انتشار نوبت دوم : ۱۴۰۵/۰۵/۲۷
شناسه اگهی ۲۲۴۲۵۴۰

یاسر ملکی-مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملکه منطقه دوساری

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه:
۱-آقای محمد مراد مهرو، فرزند نورمحمد، شماره شناسنامه ۰۶۷۰۲۴۶۱۲۳
۲-آقای خلیل پورمند، فرزند ارازمحمد، شناسنامه ۰۶۷۰۱۷۱۳۵۲
(بالسویه و بالمناصفه)، باستناد دو برگ استشهاد محلی که امضای شهود آن توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۴۵ بجنورد گواهی امضا شده، منضم به تقاضای کتبی جهت دریافت یک برگ سند مالکیت المثنی نوبت اول به این اداره مراجعه کرده و مدعی است اسناد مالکیت ششدانگ پلاک ۳۳۸۵ فرعی از ۱۵۵ اصلی، واقع در بخش دو بجنورد، به آدرس بجنورد، روستای محمدعلی پهلوان، خیابان بهشتی، بهشتی ۴، و به شماره‌های چاپی ۷۷۸۰۸۷ ب/۱۴۰۴ و ۷۷۸۰۸۸ ب/۱۴۰۴، به علت نامعلوم مفقود شده است.
و با بررسی دفتر املاک معلوم شد سند مالکیت اولیه، ذیل شماره دفتر الکترونیک ۱۴۰۴۲۰۳۰۷۰۰۵۰۰۷۲۱۴ و شماره چاپی ۷۷۸۰۸۷ ب/۱۴۰۴ به نام محمد مراد مهرو، و شماره دفتر الکترونیک ۱۴۰۴۲۰۳۰۷۰۰۵۰۰۷۲۱۵ و شماره چاپی ۷۷۸۰۸۸ ب/۱۴۰۴ به نام خلیل پورمند صادر و تسلیم گردیده است و دفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد.
لذا طبق ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت، مراتب یک نوبت آگهی و متذکر می گردد هر کسی نسبت به ملک مورد آگهی معامله‌ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود باشد، بایستی ظرف ده روز از انتشار این آگهی، اعتراض کتبی خود را به‌پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله رسمی به این اداره تسلیم نماید. بدیهی است در صورت عدم وصول اعتراض در مهلت مقرر، و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی، نسبت به صدور سند مالکیت و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد و سند مالکیت اولیه از درجه اعتبار قانونی ساقط است.
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۵/۲۷ شناسه آگهی : ۲۲۵۲۷۶۵

علیرضا حاج محمدی رییس ثبت اسناد و املاک منطقه دو بجنورد