

«سرآمد» بررسی کرد؛

چرا جانمایی انبارهای بندر امیرآباد تعیین تکلیف نمی‌شود

گره‌های اجرایی در مسیر توسعه دروازه تجاری به اوراسیا

سید گروه گزارش – امید اسماعیلی – در شرایط کنونی محاصره دریایی و قفل شدن بندر جنوب کشور، ورود بنادر شمال برای مقابله با این مهم امری ضروری است و خوشبختانه این همت نیز در مدیریت بکارگیری ظرفیت‌های اولیه بندر شمال وجود دارد در همین راستا و برای پرداختن به این مهم نگاهی اجمالی به وضعیت بندر امیرآباد به عنوان ظرفیت بسیار عظیم برای جابجایی، ترانزیت یا واردات و صادرات کالا به عنوان بندری که به ریل متصل است خواهیم داشت.
اجرا شده؛ با این حال بررسی هانشان دهد که در یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی آن یعنی بندر امیرآباد، چالش‌هایی مدیریتی، زیرساختی، گمرکی، حمل‌ونقل و هماهنگی میان دستگاه‌ها می‌تواند سرعت تبدیل یک بندر بزرگ به هاب تجارت و زنجیره تأمین شمال کشور را تعیین کند.

پس از نزدیک به دو دهه رفت‌وآمد اداری، منطقه آزاد تجاری – صنعتی مازندران سرانجام با ابلاغ اساسنامه در سال ۱۴۰۲ وارد مرحله اجرایی شده منطقه‌ای سه‌لکهای با مجموع مساحت یک هزار و ۶۰۵ هکتار که ۱۰۶۰ هکتار آن در محدوده بندر امیرآباد، ۴۶۱ هکتار در محدوده ساحلی چیکرود-میرود و ۸۴ هکتار در محوطه بندر نوشهر قرار دارد.

اما تصویب و ابلاغ اساسنامه پایان مسیر نیست؛ چراکه آزمون اصلی منطقه آزاد مازندران اکنون در نقطه‌ای آغاز شده که باید مزیت‌های قانونی منطقه آزاد را به سرمایه‌گذاری، تولید، صادرات، ترانزیت و کاهش هزینه زنجیره تأمین تبدیل کند؛ آزمونی که بخش مهمی از آن در بندر امیرآباد رقم خواهد خورد.
امیرآباد بزرگ‌ترین لکه منطقه آزاد مازندران و در عمل مهم‌ترین زیرساخت لجستیکی این منطقه است. به نظر می‌رسد هر مانعی که در مسیر بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های این بندر وجود داشته باشد، مستقیماً بر عملکرد منطقه آزاد اثر خواهد گذاشت.

براساس گزارش‌های منتشرشده درباره روند شکل‌گیری منطقه آزاد ۱۰۶۰ هکتار محدوده امیرآباد در اختیار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. همین موضوع از سال‌های قبل، بحث درباره نحوه تفکیک مدیریت بندر، اراضی منطقه آزاد و محدوده فعالیت‌های صنعتی را به یکی از مسائل پروژه تبدیل کرده بود. این مسئله از آن جهت اهمیت دارد که منطقه آزاد برای جذب سرمایه‌گذار به زمین قابل و انگذاری، زیرساخت، دسترسی و امکان احداث تأسیسات نیاز دارد؛ در حالی که اراضی بندری تابع مقررات و الزامات خاص خود هستند.

در کنار مسئله مالکیت و مدیریت اراضی، حضور نیروی در یایی از تنش در امیرآباد نیز موضوعی است که در



کشور است که به شبکه ریلی متصل است و همزمان از زیرساخت بندری، پست‌رانه، دسترسی جاده‌ای و امکان اتصال به کریدورهای تجاری منطقه برخوردار است.
براساس گزارش‌های منتشرشده، دو بندر امیرآباد و نوشهر در مجموع حدود ۶۸ درصد مبادلات تجاری دریایی شمال ایران را انجام می‌دهند. همچنین ظرفیت بندری این دو بندر در مجموع حدود ۶.۵ میلیون تن اعلام شده است.

در مورد امیرآباد، گزارش‌های رسمی و اظهارات مسئولان بندری از وجود ۱۵ پست اسکله، ظرفیت اسمی حدود ۱۰ میلیون تن، اتصال به شبکه ریلی و برخورداری از زیرساخت حمل‌ونقل چندوجهی حکایت دارد. همچنین این بندر در مسیر کریدور بین‌المللی شمال – جنوب قرار گرفته است. به این ترتیب، منطقه آزاد مازندران قرار نیست فعالیت خود را از یک زمین خالی آغاز کند.
بخش قابل توجهی از زیرساخت لازم برای شکل‌گیری یک مرکز لجستیکی بزرگ پیش از این در امیرآباد ایجاد شده است.

اهمیت منطقه آزاد برای زنجیره تأمین
اهمیت اقتصادی منطقه آزاد مازندران را نباید صرفاً در معافیت‌های گمرکی یا تسهیل واردات جست‌وجو کرد. مزیت اصلی آن می‌تواند در اتصال حلقه‌های مختلف زنجیره تأمین کشور شکل بگیرد. مازندران و استان‌های شمالی کشور از ظرفیت‌های قابل توجه کشاورزی، صنایع غذایی، شلیات، صنایع تبدیلی و خدمات برخوردارند، در حالی که کشورهای حاشیه دریای خزر، روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی نیز بازارهای مهمی برای بخشی از تولیدات ایران به شمار می‌روند.
برخی کارشناسان باور دارند که اگر کالا و مواد اولیه از طریق امیرآباد وارد شود، در پست‌رانه انبار یا فرآوری شود، از طریق ریل یا جاده به واحدهای تولیدی برسد و محصولات نهایی دوباره از مسیر بندر به بازارهای اوراسیا صادر شوند، منطقه آزاد می‌تواند از یک محدوده گمرکی به یک حلقه واقعی در زنجیره تأمین کشور تبدیل شود. این همان نقطه‌ای است که منطقه آزاد مازندران می‌تواند ارزش اقتصادی ایجاد کند.
مدیرعامل سازمان منطقه آزاد مازندران نیز پیش‌تر هدف اصلی ایجاد این منطقه را توسعه روابط اقتصادی و تجاری با کشورهای حوزه اوراسیا و CIS اعلام کرده بود.

منطقه آزاد مازندران در ماه‌های اخیر از مر حله ایجاد ساختار اداری وارد مرحله فعالیت تجاری شده است. در شهریور ۱۴۰۵ نخستین محموله تجاری با استفاده از مزیت‌های منطقه آزاد از طریق بندر امیرآباد وارد شد و

عوارض مربوط به آن به حساب سازمان منطقه آزاد واریز شد.
مدیرعامل سازمان منطقه آزاد این اتفاق را یکی از نخستین گام‌های عملیاتی منطقه دانست و تأکید کرد که تسهیل مبادلات و تأمین مواد اولیه، قطعات و تجهیزات مورد نیاز واحدهای تولیدی از اهداف اصلی منطقه آزاد است.

ضرورت تکمیل حمل‌ونقل تر کبیی

اتصال امیرآباد به شبکه ریلی یکی از مهم‌ترین مزیت‌های آن در میان بنادر شمالی است. این اتصال می‌تواند هزینه حمل کالا به داخل کشور را کاهش دهد و همزمان امکان استفاده از بندر در مسیرهای ترانزیتی را تقویت کند. با این حال، تحقق چنین مزیتی نیازمند افزایش سهم واقعی ریل در حمل بار است.
مدیرعامل منطقه آزاد مازندران با اشاره به اتصال امیرآباد به شبکه ریلی، انتقال بخشی از بار از جاده به ریل را ضروری دانسته و توسعه حمل‌ونقل ترکیبی را در دستور کار اعلام کرده است. در همین حال، تکمیل زیرساخت‌های مرتبط با اسکله رو –

رو نیز در دستور کار سازمان بنادر قرار دارد.

بندر، ریل، جاده، انبار و پست‌رانه زمانی مهم‌ترین اقتصادی ایجاد می‌کنند که یک کالا بتواند با کمترین توقف و هزینه از کشتی به واگن، کامیون، انبار و در نهایت کارخانه یا بازار مقصد منتقل شود. در شرایط فعلی، بخش مهمی از بار امیرآباد از طریق جاده جابه‌جا می‌شود. افزایش سهم ریل و فعال شدن کامل حمل‌ونقل ترکیبی می‌تواند هم هزینه‌های لجستیک را کاهش دهد و هم فشار بر شبکه جاده‌ای را کم کند.
موضوع اسکله رو – رو نیز از همین منظر اهمیت دارد. توسعه این زیرساخت می‌تواند امکان جابه‌جایی مستقیم تر کامیون و واگن و اتصال بهتر شبکه دریایی به شبکه زمینی را فراهم کند.

با وجود اهمیت ریل، جاده همچنان بخش اصلی زنجیره حمل‌ونقل امیرآباد خواهد بود. کالاهایی که از بندر وارد کشور می‌شوند، برای رسیدن به مراکز تولید و مصرف نیازمند شبکه جاده‌ای مناسب هستند و صادرات محصولات استان نیز در بسیاری از موارد به حمل جاده‌ای متکی خواهد بود. از این رو، توسعه دسترسی‌های جاده‌ای، اصلاح گلوگاه‌های پیرامون بندر و هماهنگ کردن شبکه جاده‌ای با ریل و بندر، بخشی جدایی‌ناپذیر از موفقیت منطقه آزاد خواهد بود.
در واقع، اگر کشتی در بندر تخلیه شود اما کامیون یا قطار برای خروج کالا با محدودیت مواجه باشد، هزینه توقف و انبارداری می‌تواند بخشی از مزیت منطقه آزاد را خنثی کند.

دریچه



احمد رضا لاهیجان‌زاده در گفت و گو با سرآمد:

ضرورت توجه به پیامدهای احتمالی ایجاد کانون‌های گرد و غبار در اطراف دریای خزر

سید معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای احیای خلیج گرگان گفت: لایروبی خلیج گرگان اقدامی موقت است که می‌تواند فرصت لازم برای اجرای اقدامات اساسی‌تر را فراهم کند اما برای حل پایدار مشکلات این پهنه آبی باید اقدامات بنیادی‌تری انجام شود.
احمد رضا لاهیجان‌زاده در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد سرآمد با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای احیای خلیج گرگان گفت: لایروبی خلیج گرگان اقدامی موقت است که می‌تواند فرصت لازم برای اجرای اقدامات اساسی‌تر را فراهم کند اما برای حل پایدار مشکلات این پهنه آبی باید اقدامات بنیادی‌تری انجام شود.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، اظهار کرد: موضوع انتقال آب از دریای خزر به خلیج گرگان از طریق ایستگاه پمپاژ نیز در دستور کار قرار دارد، چراکه از دست رفتن خلیج گرگان، به‌ویژه بخش‌های کم‌عمق و خشک‌شده آن، می‌تواند پیامدهای زیست‌محیطی گسترده‌ای به همراه داشته باشد. این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفته‌های خود افزود: اگر خلیج گرگان از دست برود و بخش‌های وسیعی از آن به کانون گرد و غبار تبدیل شود، این موضوع می‌تواند بر مناطق اطراف از جمله جنگل‌های هیرکانی اثر گذار باشد.
لاهیجان‌زاده ادامه داد: در حال حاضر نیز کانون‌های فعال گرد و غبار در کشورهای ترکمنستان و قزاقستان وجود دارد و بخشی از آلودگی هوای شمال‌شرق کشور تحت تأثیر این کانون‌ها قرار می‌گیرد؛ در صورت تشدید این شرایط و ایجاد کانون‌های جدید گرد و غبار، پیامدهای آن می‌تواند مناطق گسترده‌تری را تحت تأثیر قرار دهد.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به تجربه ورود گرد و غبار از کشورهای همسایه گفت: همان‌گونه که در سال‌های گذشته ورود گرد و غبار از کشورهای مانند عراق، اردن و عربستان بر مناطق مختلف کشور و از جمله جنگل‌های زاگرس تأثیر گذاشته است، باید نسبت به پیامدهای احتمالی ایجاد و گسترش کانون‌های گرد و غبار در اطراف دریای خزر نیز توجه جدی داشت.



دوشنبه- ۱۳ مهر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۱۶۱

اقتصاد دریا

شلیات

بازسازی ونوسازی مزرعه پرورش ماهی در اردبیل گامی برای ارتقای تولید



مدیر کل شلیات استان اردبیل از روند اجرای طرح بازسازی ونوسازی مزرعه پرورش ماهی در بند هریر بازدید کرد.
به گزارش اقتصادسرا آمد، مدیر کل شلیات استان اردبیل با اشاره به اهمیت ونوسازی واحدهای آبی‌زی پروری اظهار کرد: بازسازی و بهسازی مزارع پرورش ماهی می‌تواند نقش مهمی در افزایش بهره‌وری، مدیریت بهینه منابع آب، ارتقای راندمان تولید و کاهش هزینه‌های عملیاتی داشته باشد. وی افزود: در اجرای این طرح، بخش‌های مختلف فنی و زیرساختی مزرعه با هدف بهبود گردش و مدیریت آب، کنترل بهتر شرایط محیطی، ارتقای وضعیت نگهداری آب‌زیان و افزایش بهره‌وری واحد مورد اصلاح و ونوسازی قرار می‌گیرد.

الهیخس ادامه داد: استفاده از تجهیزات و فناوری‌های نوین در مزارع آبی‌پروری، زمینه‌افزایش ظرفیت بهره‌برداری، مدیریت بهتر تراکم پرورش، کاهش تلفات و افزایش بازده تولید افرام می‌کند.

مزرعه پرورش ماهی در بند هریر با ظرفیت ۱۶ تن از واحدهای فعال آبی‌پروری شهرستان اردبیل است که اجرای طرح بازسازی ونوسازی آن در راستای ارتقای زیرساخت‌ها و افزایش عملکرد تولیدی این واحد انجام می‌شود.

مدیر کل شلیات استان اردبیل تأکید کرد: توسعه ونوسازی واحدهای آبی‌پروری، ضمن افزایش عمر مفید تأسیسات و تجهیزات، می‌تواند زمینه‌ساز تولید اقتصادی، باکیفیت و پایدار در این بخش باشد.

تولیدات صید و آبی‌پروری به یک میلیون تن می‌رسد



عضو کمیسیون کشاورزی اتاق تعاون گفت: امسال مجموع تولید صید و آبی‌پروری به یک میلیون تن می‌رسد که در این خصوص اختلاف آماری با وزارت جهاد کشاورزی وجود دارد. به گزارش اقتصادسرا آمد، ارسلان قاسمی مشاور رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق تعاون گفت: براساس آمار وزارت جهاد کشاورزی مجموع تولید صید و آبی‌پروری یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن است، در حالیکه بخش خصوصی معتقد است امسال مجموع تولید صید و آبی‌پروری به حدود یک میلیون تن می‌رسد که متأسفانه نداشتن آمار و اطلاعات دقیق و قابل اتکا اولین چالش بحث تنظیم بازار است. به گفته وی، در ۲ جنگ اخیر دشمنان تصور می‌کردند که تولید محصولات کشاورزی دچار چالش می‌شود، در حالیکه خوشبختانه هیچ کمبودی در بحث توزیع رخ نداد که این امر نشان می‌دهد مشکلی در تولید نداریم.
قاسمی ادامه داد: براساس اعلام وزارت جهاد کشاورزی سالانه ۹۰۰ هزار تن گوشت قرمز تولید می‌شود که با احتساب مصرف داخل و جبران کسری ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار تن نیاز به واردات داریم، اما از طرفی مرکز آمار سرانه مصرف گوشت قرمز را ۵۱ کیلو اعلام می‌کند که با احتساب ۹۰ میلیون جمعیت کشور، نیاز سالانه گوشت قرمز ۴۵۰ هزار تن است که در این صورت میزان تولید بیش از نیاز کشور است. وی مشکلات نظام توزیع را از دیگر چالش‌های بحث تنظیم بازار دانست و افزود: قیمت هر کیلو مرغ از درب مرغداری تا توزیع در سطح بازار ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار تومان اختلاف دارد، همچنین هر کیلو گوشت قرمز باید با قیمت ۲ تا ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان در اختیار مصرف‌کننده قرار بگیرد چراکه با احتساب قیمت دام‌زنده، حداکثر هر کیلو گوشت با نرخ یک میلیون و ۴۰۰ تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان باید توزیع شود که متأسفانه بدلیل مشکلات سیستم توزیع با نرخ‌های بالاتری در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌گیرد.

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان اصفهان

اداره ثبت اسناد و املاک اداره ثبت اسناد و املاک شمال اصفهان

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۲ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر برای شماره ۱۶۰۵۹۰۲۶۰۳۲۰۱۴۰۵۶۰ مورخ ۱۴۰۵/۷/۱۱ هیات سوم متقاضی آقای غلامعلی صلصال به شناسنامه شماره ۴۴۹۹ کد ملی ۱۲۸۵۴۴۸۹۰۰ صادره فرزند حبیب اله نسبت به ششدانگ یک باب خانه پلاک ۳۷ فرعی از ۱۴۱۹۵ اصلی واقع در بخش اداره ثبت اسناد و املاک شمال اصفهان می باشد. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در یک نوبت 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 یک 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 سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۷/۱۲

شناسه آگهی: ۲۹۹۲۶۰۰

حسین زمانی علویچه- رئیس ثبت اسناد و املاک