

مدیر کل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی در گفت و گو با سرآمد:

مخالفت محیط زیست با صید فانوس ماهیان تارائه نتایج مطالعات



مدیر کل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: سازمان شیلات ایران از سوی سازمان حفاظت محیط زیست، مکلف به انجام ارزیابی ذخایر، مشخص کردن ظرفیت بهره برداری، تجهیز شناور هایی که قرار است اقدام به صید کنند به ادوات و وسایل، ایجاد تغییرات در روش صید و تغییر تکنولوژی صید شده است.

شهرام فداکار در گفت و گو با اقتصاد سرآمد درباره ارتباط سازمان حفاظت محیط زیست با سازمان شیلات ایران و موضوع صید در آب های جنوبی اظهار کرد: براساس آخرین جلسات و موضوعاتی که مطرح شده، یک سری وظایف برای سازمان شیلات تعیین شده است.

مدیر کل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: از جمله این وظایف، انجام ارزیابی ذخایر، مشخص کردن ظرفیت بهره برداری، تجهیز شناور هایی که قرار است اقدام به صید کنند به ادوات و وسایل، ایجاد تغییرات در روش صید و تغییر تکنولوژی صید است.

فداکار ادامه داد: حتی نوع تور و مکان های بهره برداری نیز باید مورد بررسی و مطالعه قرار گیرد؛ هیچ کدام از این اقدامات نباید بدون مطالعه و کسب نتایج مناسب و قابل تأیید سازمان حفاظت محیط زیست انجام شود.

مدیر کل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: همچنان منتظریم سازمان شیلات مطالعات خود را ارائه کند و اقدامات لازم را انجام دهد و در صورتی که نتایج مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست باشد، سازمان نظر خود را اعلام خواهد کرد.

«سرآمد» تحلیل می دهد:

ریسک جنگ وجهش کرایه نفتکش ها



محسوس تولید نفت، قیمت تمام شده رسیدن هر بشکه به بازار مصرف بالا می رود.

نرخ اجاره نفتکش های غول پیکر در مسیر خلیج فارس به شرق آسیا در آغاز فصل پاییز از روزانه ۱۰۴۰۰۰۰ دلار فراتر رفت و به بالاترین سطح خود رسید. این رقم برای فعالان بازار تنها رقمی خبری نیست؛ نشان دهنده کمبود نسبی ظرفیت، افزایش تقاضای پوشش ریسک و رقابت برای تأمین کشتی های مطمئن است. در چنین شرایطی، مالکان کشتی ترجیح می دهند قرارداد های کوتاه مدت با نرخ های متغیر ببندند تا از جهش های آینده سود ببرند. پالایشگاه ها نیز ناچارند بخشی از این هزینه را در قیمت پیشنهادی خود لحاظ کنند. اگر نرخ باربری به سطحی برسد که حاشیه سود پالایش را تهدید کند، تقاضا برای نفت خام کاهش می یابد یا به سمت منابع نزدیک تر تغییر می کند. این تغییر رفتاری می تواند الگوی تجارت جهانی نفت را بازاریابی کند و مزیت نسبی مسیر های کوتاه تر را برجسته سازد.

بنابراین می توان با قطعیت بیان کرد که افزایش کرایه حمل می تواند اثر مستقیمی بر قیمت نفت داشته باشد، زیرا خریداران نفت تنها بهای ماده خام را نمی پردازند، بلکه هزینه تحویل در مقصد را نیز در محاسبات خود وارد می کنند. در بازار های فیزیکی، تفاوت قیمت بین بنادر مبدأ و مقصد بخشی از سازو کار قیمت گذاری است. وقتی این تفاوت به دلیل ریسک امنیتی و کمبود نفتکش بزرگ شود، قیمت تحویل در مقصد بالا می رود و ممکن است به قراردادهای آتی نیز سرایت کند. فعالان بازار آتی معمولاً ابتدا افزایش ریسک حمل را در ساختار زمانی قیمت ها منعکس می کنند و سپس آن را به انتظارات عرضه و تقاضا پیوند می زنند. از این رو، جهش کرایه نفتکش می تواند به صورت زنجیره ای بر قیمت های نفتی، قراردادهای آتی و حتی قیمت فرآورده های پالایشی اثر بگذارد.

مسیر های خاور میانه بیش از سایر مناطق تحت تأثیر این تحول قرار گرفته اند؛ زیرا بخش قابل توجهی از صادرات نفت این منطقه از تنگه

گروه تحلیل - مرتضی فاخری - افزایش بی سابقه کرایه حمل دریایی نفت، از حدود ۳ دلار به بیش از ۲۰ دلار برای هر بشکه، نشانه ای از تغییر بنیادین در اقتصاد جابه جایی این کالای راهبردی است. بانک سرمایه گذاری گلدمن ساکس هشدار داده است که تداوم تنش های نظامی پیرامون ایران و بحران تنگه هرمز می تواند قیمت نفت را فراتر از پیش بینی های جاری بازار بالا ببرد. این هشدار تنها پیش بینی قیمتی نیست؛ بیانگر آن است که سازو کار های حمل، بیمه، مسیریابی و تأمین نفتکش به اندازه خود عرضه و تقاضای نفت خام در تعیین قیمت نهایی اثر گذار شده اند. در سال گذشته، متوسط کرایه دریایی نفت در جهان نزدیک به ۳ دلار برای هر بشکه بود، اما اکنون این رقم از ۲۰ دلار گذر کرده و در برخی مسیر های خاور میانه به حدود ۳۵ دلار برای هر بشکه رسیده است. چنین جهشی، حاشیه سود پالایشگاه ها، هزینه واردات کشورهای مصرف کننده و انتظارات تورمی بازار های انرژی را همزمان تحت فشار قرار می دهد.

بخشی از این رشد به حق بیمه ریسک جنگ مربوط می شود. شرکت های بیمه، عبور از آبراه های پر تنش را با نرخ های بالاتر پوشش می دهند و مالکان کشتی نیز برای پذیرش خطر، صرفاً به کرایه متعارف بسنده نمی کنند. افزایش هزینه سوخت، دشواری تأمین خدمه، محدودیت های بندری و نیاز به انتقال نفت از کشتی به کشتی دیگر در نقاط امن تر، لایه های تازه ای از هزینه را به زنجیره تأمین افزوده است. وقتی نفتکش ناچار می شود مسیر طولانی تری را طی کند یا در انتظار مجوز عبور و ارزیابی امنیتی بماند، بهره وری ناوگان کاهش می یابد و همان ظرفیت حمل، گران تر می شود. این پدیده در اقتصاد حمل و نقل دریایی به افزایش شاخص حمل بر پایه تن و مسافت معروف است؛ یعنی هر بشکه نفت مسافت بیشتری را طی می کند و در نتیجه تقاضا برای کشتی، بیمه و سوخت بیشتر می شود. نتیجه چنین وضعیتی آن است که حتی بدون کاهش

هرمز می گذرد. هرگونه اختلال در این آبراه، نه تنها هزینه عبور را افزایش می دهد، بلکه برنامه زمانی محموله ها را نیز برهم می زند. تأخیر در بارگیری و تخلیه، هزینه انبارداری شناور و جریمه قراردادی را افزایش می دهد. خریداران آسیایی که به نفت خاور میانه وابستگی بالایی دارند، ناچارند برای تضمین امنیت عرضه، هزینه بیشتری بپردازند. این وضعیت می تواند رقابت میان تأمین کنندگان را تغییر دهد و بازار هایی مانند آمریکا، آفریقا و آمریکای لاتین را برای برخی خریداران جذاب تر کند. با این حال، تغییر منبع تأمین نیز خود هزینه حمل و انطباق پالایشگاهی دارد و به سادگی امکان پذیر نیست.

افزایش کرایه حمل همچنین بر قیمت بیمه، اعتبار اسنادی و هزینه مالی معاملات اثر می گذارد. در تجارت نفت، هر محموله با مجموعه ای از قراردادها، ضمانت نامه ها و پوشش های بیمه ای همراه است. وقتی ریسک امنیتی بالا می رود، بانک ها و بیمه گران شرایط سخت تری اعمال می کنند. این شرایط می تواند به افزایش وجه نقد لازم برای معامله و کاهش سرعت گردش محموله ها منجر شود. در نتیجه، هزینه سرمایه در گردش نیز بالا می رود و بخشی از فعالان کوچک تر بازار از گردونه رقابت خارج می شوند. چنین فرایندی، تمرکز قدرت را در دست شرکت های بزرگ تر افزایش می دهد و ممکن است نقدشوندگی بازار فیزیکی را کاهش دهد.

از دیدگاه کلان، جهش کرایه نفتکش شوکی عرضه در زنجیره حمل است. برخلاف کاهش تولید که به سرعت قابل مشاهده است، اختلال در حمل به صورت تدریجی و از طریق افزایش هزینه ها به قیمت ها نفوذ می کند. بانک های مرکزی و دولت ها در تحلیل تورم انرژی باید این لایه پنهان را نیز در نظر بگیرند. اگر افزایش کرایه حمل پایدار باشد، فشار تورمی بر اقتصاد وارد کنندگان نفت بیشتر می شود و ممکن است سیاست های پولی را تحت تأثیر قرار دهد. برای کشورهای صادر کننده نیز افزایش کرایه به معنای کاهش درآمد خالص است، زیرا بخشی از قیمت نفت در زنجیره حمل و بیمه جذب می شود. بنابراین، نفت گران تر لزوماً به معنای درآمد بیشتر برای تولید کننده نیست.

در چنین فضای، راهبردهای کوتاه مدت خریداران شامل تنوع بخشیدن به مبادی تأمین، افزایش ذخایر راهبردی، انعقاد قراردادهای بلندمدت حمل و استفاده از مسیر های جایگزین است. برخی فعالان نیز به قرار دادهای حمل با نرخ ثابت روی می آورند تا از نوسان های شدید در امان بمانند. اما این راهبردها هزینه های خود را دارند و در بازار محدود نفتکش، تضمین ظرفیت به آسانی ممکن نیست. سرمایه گذاری در ناوگان جدید نیز به دلیل زمان ساخت، هزینه سرمایه و ابهام در تقاضای بلندمدت با تأخیر انجام می شود. از این رو، عدم تعادل میان تقاضای حمل و ظرفیت ناوگان می تواند برای مدت ها باقی بماند.

نکته مهم آن است که بازار نفت امروز بیش از گذشته به زنجیره تأمین وابسته شده است. پیش بینی قیمت بدون توجه به کرایه حمل، بیمه ریسک جنگ و ظرفیت نفتکش ناقص خواهد بود. پس افزایش هزینه حمل می تواند قیمت نفت را بیش از پیش بینی های فعلی بالا ببرد، زیرا هم بر هزینه نهایی واردات اثر می گذارد و هم انتظارات امنیتی را تشدید می کند. اگر تنش ها ادامه یابد، بازار ممکن است شاهد ترکیبی از کرایه بالا، بیمه گران و مسیر های طولانی تر باشد. چنین ترکیبی، حتی در صورت ثبات نسبی تولید، می تواند قیمت ها را در سطوحی بالاتر از انتظار نگه دارد. در مقابل، کاهش تنش و بازگشت اعتماد به آبراه های حیاتی می تواند به سرعت بخشی از این اضافه های ریسک را تخلیه کند، اما تجربه نشان می دهد بازگشت کامل اعتماد در بازار حمل دریایی زمان بر است و به تضمین های پایدار امنیتی وابسته است.

آگهی آرای هیأت حل اختلاف موضوع ماده ۱ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

در اجرای ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی در هیأت مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک منطقه یک بجنورد مورد رسیدگی و تأیید قرار گرفته است، جهت اطلاع عموم، در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز، در دو نشریه کثیرالانتشار و محلی، به شرح ذیل آگهی می گردد: بخش دو بجنورد، پلاک ۱۷۲ اصلی، اراضی میان النگ: ۱. دو دانگ مشاع از شش دانگ یک قطعه زمین زراعی، واقع در قسمتی از پلاک ۴۹ فرعی از ۱۷۲ اصلی، به مساحت ۳۲۸/۸۵ متر مربع، ابدیاعی آقای مصطفی ساجدی، به شماره ملی ۰۰۶۷۱۰۸۸۵۱۳، از محل مالکیت رسمی آقای حسین اسپیدان، برابر رأی شماره ۴۰۵۳-۱۴۰۵، مورخ ۱۰/۶/۱۴۰۵، به کلاسه پرونده ۱۱۲۵-۰۱۴۰۳. دو دانگ مشاع از شش دانگ یک قطعه زمین زراعی، واقع در قسمتی از پلاک ۴۹ فرعی از ۱۷۲ اصلی، به مساحت ۳۲۸/۸۵ متر مربع، ابدیاعی آقای ولی الله ساجدی، به شماره ملی ۰۰۶۷۱۰۴۷۳۹۷، از محل مالکیت رسمی آقای حسین اسپیدان، برابر رأی شماره ۴۰۵۰-۱۴۰۵، مورخ ۱۰/۶/۱۴۰۵، به کلاسه پرونده ۰۰۷-۱۴۰۴. ۳. دو دانگ مشاع از شش دانگ یک قطعه زمین زراعی، واقع در قسمتی از پلاک ۴۹ فرعی از ۱۷۲ اصلی، به مساحت ۳۲۸/۸۵ متر مربع، ابدیاعی آقای علی ساجدی، به شماره ملی ۰۰۶۸۲۵۵۱۴۸۱، از محل مالکیت رسمی آقای حسین اسپیدان، برابر رأی شماره ۴۰۴۶-۱۴۰۵، مورخ ۱۰/۶/۱۴۰۵، به کلاسه پرونده ۰۰۸-۱۴۰۴، لذا بدین وسیله به فروشندگان، مالکین مشاعی و اشخاص ذی نفع در آرای اعلام شده ابلاغ می گردد چنانچه اعتراضی دارند، باید از تاریخ انتشار آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق آن در محل، ظرف مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید دریافت نمایند. معترضین باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، نسبت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل اقدام و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهند. در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه ننماید، اداره ثبت مبادرت به صدور سند خواهد نمود. ضمناً صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۸/۱۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۸/۲۰ شناسه آگهی: ۲۳۱۰۲۰۲

مهدی سیاوشی رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه ۱ بجنورد

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 ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۳۲۵۳-۰۳۰۲۲۶۰۳۰۲۰۵۶۰۱۴۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۷ هیات اول /متقاضی خانم شهرداری اصفهان به شناسنامه شماره کدملی ۱۴۰۰۰۲۷۷۲۳۲ صادره فرزند نسبت به شش دانگ انبار ضایعان به مساحت ۲۸۸/۴ متر مربع پلاک شماره ۲۵۵ فرعی از ۱۴۹۱۵ اصلی واقع در اصفهان بخش ۵ اداره ثبت اسناد و املاک شمال اصفهان طبق مالکیت متقاضی سند ۹۰۹/۱۳۹۲-۵۷۴۵۳ دفتر ۱۱۳ اصفهان 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 شد. شناسه آگهی: ۲۳۱۰۷۹۳ تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۸/۰۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۸/۱۹

حسین زمانی علویچه رئیس ثبت اسناد و املاک