

سپهر **گروه لجستیک – سعیدقلیچی** – اختلال در مسیرهای دریایی جنوب ایران، اهمیت تنوع بخشی به مبادی ورود کالا و استفاده از ظرفیت بنادر شمالی را بیش از گذشته برجسته کرده است. در شرایطی که تمرکز بخش بزرگی از تجارت دریایی کشور بر خلیج فارس و دریای عمان قرار دارد، بندر امیرآباد در ساحل دریای خزر می تواند بخشی از فشار وارد شده بر شبکه تأمین کالا را کاهش دهد؛ به ویژه در حوزه واردات غلات، نهاده های دامی و دیگر کالاهای اساسی که استمرار عرضه آنها برای امنیت غذایی و فعالیت صنایع وابسته ضروری است. در این میان بندر امیرآباد به دلیل برخورداری از زیرساخت های بندری، اتصال به شبکه ریلی سراسری و دسترسی به بازار کشورهای حاشیه دریای خزر، جایگاهی فراتر از یک بندر منطقه ای دارد. این بندر می تواند حلقه اتصال تجارت دریایی شمال به شبکه حمل و نقل داخلی و کریدور بین المللی شمال – جنوب باشد؛ مسیری که توسعه آن علاوه بر کاهش آسیب پذیری زنجیره تأمین، ظرفیت های تازه ای برای تجارت منطقه ای و ترانزیت کالا ایجاد می کند.
باین حال، ارزیابی نقش امیرآباد در عبور از بحران محدودیت بندر جنوبی، مستلزم تفکیک ظرفیت اسمی از عملکرد واقعی، بررسی توان حمل و نقل ریلی و دریایی و توجه به هزینه نهایی انتقال کالا به مراکز مصرف است. مزیت این بندر صرفاً در امکان تخلیه محموله های بیشتر خلاصه نمی شود، بلکه در توانایی آن برای پیوند دادن ورود کالا از دریا به شبکه توزیع داخلی معنا پیدا می کند.

نشانه افزایش اهمیت مسیر شمالی

آمارهای منتشر شده در ماه های نخست سال ۱۴۰۵ از اهمیت اقتصادی واردات کالاهای اساسی و ضرورت استفاده از مسیرهای متنوع حکایت دارد. مدیرکل ترانزیت گمرک ایران، در مهرماه گزارش داد که در پنج ماهه نخست سال، ۹۸ میلیون تن کالای اساسی به ارزش ۷۴ میلیارد دلار وارد کشور شده است. براساس این گزارش، کالاهای اساسی ۷۶ درصد وزن کل واردات و ۴۱ درصد ارزش واردات را تشکیل می دادند. همچنین سهم بندر جنوبی از واردات کشور در این دوره ۶۱ درصد از نظر وزن و ۴۴ درصد از نظر ارزش اعلام شد؛ در حالی که بندر شمالی ۲۴ درصد وزن و ۱۱ درصد ارزش واردات را به خود اختصاص داده بودند. در همین گزارش، از افزایش ۵۱ درصدی ارزش واردات از بندر شمالی نسبت به دوره مقایسه شده خبر داده شده است. این ارقام نشان می دهد که بندر شمالی در ساختار وارداتی کشور نقش مهمی دارند و ظرفیت آنها می تواند در دوره های اختلال تجاری بیش از گذشته مورد استفاده قرار گیرد.
باین حال، آمار یادشده مربوط به مجموع بندر شمالی است و نمی توان تمام افزایش واردات را به بندر امیرآباد نسبت داد. گزارش ها همچنین اهمیت بندر امیرآباد را در جابه جایی کالاهای فله و محصولات مرتبط با زنجیره غذایی نشان می دهد.

اهمیت اقتصادی این موضوع در آن است که تغییر مسیر واردات می تواند علاوه بر کاهش وابستگی به یک پهنه جغرافیایی، امکان استفاده از بازارهای نزدیک تر و مسیرهای جایگزین را فراهم کند. در صورت تأمین کالا از کشورهای حاشیه خزر، امکان انتقال بخشی از محموله ها از طریق بندر شمالی به داخل کشور فراهم می شود؛ مسیری که برای کالاهای حجیم و فله ای می تواند از نظر زمان و هزینه حمل قابل بررسی باشد.

مزیت زیرساختی و محدودیت های عملیاتی

بندر امیرآباد از زیرساخت هایی برخوردار است که آن را به یکی از گره های مهم حمل و نقل دریایی در شمال ایران تبدیل می کند. ظرفیت اسمی این بندر حدود ۷.۵ میلیون تن در سال اعلام شده و امکان افزایش آن به بیش از ۱۰ میلیون تن با توسعه اسکله ها و پایانه های لجستیکی مطرح شده است. در این گزارش، اتصال ریلی و موقعیت امیرآباد در کریدور شمال – جنوب نیز از مزیت های اصلی بندر معرفی شده اند. ظرفیت اسمی بندر، به تنهایی نشان دهنده میزان کالایی

«سرآمد» بررسی می کند؛

سهم قابل توجه بنادر شمالی در ساختار تأمین کالا

نقش آفرینی بندر امیرآباد در سایه محدودیت بندر جنوب



اتصال ریلی باید بر پایه هزینه نهایی جابه جایی هر تن کالا و مدت زمان انتقال انجام شود، نه صرفاً بر مبنای وجود خط آهن.

حلقه اتصال حمل دریایی وزمینی

توسعه زیرساخت های ریلی در داخل بندر می تواند مزیت اتصال امیرآباد به شبکه سراسری را تقویت کند. پیش از این برخی گزارش ها نیز با اشاره به روند احداث اسکله ریلی در بندر امیرآباد، از نزدیک شدن این پروژه به مراحل پایانی خبر داده بودند. اهمیت اسکله ریلی در کاهش فاصله عملیاتی میان تخلیه دریایی و حمل زمینی است. هر چه امکان انتقال مستقیم تر محموله از کشتی به واگن فراهم شود، نیاز به جابه جایی های اضافی کاهش می یابد و گردش کالا در بندر سرعت می گیرد. البته نزدیک شدن یک پروژه به مرحله پایانی، لزوماً به معنای بهره برداری کامل یا تحقق ظرفیت پیش بینی شده آن نیست. برای سنجش اثر واقعی اسکله ریلی باید مشخص شود چه میزان بار از این مسیر منتقل شده، چه تعداد واگن در دسترس است و زمان توقف کالا در بندر تا چه اندازه کاهش یافته است. در شرایط محدودیت مسیرهای جنوبی، چنین زیرساختی زمانی اهمیت راهبردی پیدا می کند که بابرنامه ورود کشتی ها، تجهیزات تخلیه، تشریفات گمرکی و ظرفیت قطارهای باری هماهنگ باشد. به بیان دیگر، مزیت امیرآباد نه فقط برخورداری از بندر و ریل، بلکه امکان اتصال مؤثر این دو شیوه حمل و نقل به یکدیگر است. توسعه ارتباط ریلی در بخش های دیگر کریدور، از جمله مسیر رشت – آستارا، می تواند به تکمیل شبکه شمالی کمک کند؛ اما این پروژه ها نباید با زیرساخت های موجود در امیرآباد یکسان فرض شوند. ارزش واقعی کریدور زمانی افزایش می یابد که تمامی حلقه های آن به صورت پیوسته و هماهنگ عمل کنند. از منظر اقتصادی، توسعه این مسیر می تواند به کاهش هزینه های لجستیکی، افزایش درآمد خدمات بندری و ترانزیتی و تقویت سرمایه گذاری در

نیست که در شرایط واقعی می توان تخلیه و به مقصد منتقل کرد. توان عملیاتی به شمار اسکله های فعال، تجهیزات تخلیه و بارگیری، ظرفیت انبارش، تعداد شناورهای در دسترس، وضعیت آبخور و سرعت انتقال کالا از، محوطه بندر وابسته است.

در شرایط افزایش ناگهانی تقاضا برای استفاده از مسیر شمالی، هر گونه ناهمخوانی میان این بخش ها می تواند به ایجاد صف شناور ها، افزایش زمان توقف محموله ها و رشد هزینه های لجستیکی منجر شود. بنابراین، افزایش ظرفیت واقعی بندر باید هم زمان با توسعه تجهیزات، انبارها، پایانه های بار و شبکه حمل و نقل پس کرانه انجام شود. از سوی دیگر، بندر شمالی به دلیل ویژگی های دریای خزر و محدودیت های ناوگان فعال در آن، نمی تواند به سرعت جایگزین کامل بندر بزرگ جنوبی شوند. ابعاد شناور ها، ظرفیت حمل دریایی و امکانات بندری در این دو پهنه متفاوت است. از این رو، نقش امیرآباد در قالب تکمیل شبکه بندر کشور تعریف شود، نه جایگزینی کامل زیرساخت های جنوب. کارشناسان معتقدند که مزیت اصلی امیرآباد در آن است که می تواند بخشی از جریان واردات را جذب کند و در زمان اختلال در مسیرهای جنوبی، امکان استفاده از یک مسیر مستقل تر را در اختیار کشور قرار دهد. با این حال یکی از مهم ترین ویژگی های بندر امیرآباد، دسترسی آن به شبکه ریلی کشور است. این اتصال می تواند انتقال کالا از ساحل دریای خزر به مراکز مصرف و تولید در داخل ایران را تسهیل کند و بخشی از فشار حمل و نقل جاده ای را کاهش دهد.

اتصال ریلی مستقیم امیرآباد یکی از مزیت های این بندر است. ضرورت توسعه حمل و نقل ترکیبی، کاهش هزینه حمل را از منافع بالقوه انتقال بار از جاده به ریل به دنبال دارد. با این حال، میزان صرفه جویی واقعی به نوع کالا، فاصله مبدأ تا مقصد، هزینه بارگیری و تخلیه، دسترسی به واگن و ظرفیت شبکه ریلی بستگی دارد. بنابراین، ارزیابی اقتصادی

آگهی تحدید حدود اختصاصی

ثبت املاک یک قسمت از بخش ۲ شهرستان بجنورد به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت املاک، تحدید حدود پلاک های زیر از بخش ۲ بجنورد، اصلی ۲۹، موسوم به قره باشلو، انجام خواهد شد:
۱. شش دانگ پلاک ۳۰۵ فرعی از ۳۶ فرعی، یک قطعه زمین زراعی، به مالکیت خانم کبری قره باشلوئی، فرزند قربان محمد، به ش. ۲.۳۶۷. شش دانگ پلاک ۳۰۷ فرعی از ۱۰۹ فرعی، یک قطعه زمین زراعی، به مالکیت یونس علی حصاری، فرزند میرزا محمد، به ش. ۳.۱۳۸۳. شش دانگ پلاک ۳۰۸ فرعی از ۱۶۹ فرعی، یک قطعه زمین زراعی، به مالکیت خانم کبری قره باشلوئی، فرزند قربان محمد، به ش. ۳۶۷. تحدید حدود در روز شنبه، چهاردهم آذرماه یک هزار و چهارصد و پنج ۱۴۰۴/۰۹/۱۴)، از ساعت ۹ الی ۱۰ صبح، در محل شروع و به عمل خواهد آمد. لذا به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت املاک، به صاحبان املاک و حقوق ارتفاقی و مجاورین شماره های فوق الذکر، به وسیله این آگهی اخطار می گردد که در روز و ساعت مقرر در محل حضور به هم رسانند. چنانچه هر یک از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنان در موقع مقرر حاضر نباشند، مطابق ماده ۱۵ قانون مزبور، ملک مورد آگهی با حدود اظهار شده از طرف مجاورین تحدید خواهد شد. اعتراضات مجاورین نسبت به حدود و حقوق ارتفاقی، و نیز اعتراض صاحبان املاک و حقوق ارتفاقی که در موقع مقرر حاضر نبوده اند، مطابق ماده ۲۰ قانون ثبت، فقط تا سی روز از تاریخ تحدید حدود پذیرفته خواهد شد. همچنین، در اجرای تبصره ۲ ماده واحده قانون تعیین تکلیف پرونده های ثبتی، معترضین می بایست از تاریخ تسلیم اعتراض به اداره ثبت، ظرف یک ماه دادخواست اعتراض خود را به مرجع ذی صلاح قضایی تقدیم و گواهی لازم را از مراجع مذکور اخذ و به این اداره تسلیم نمایند. تاریخ انتشار: ۴۴ آبان - شناسه آگهی: ۳۳۱۰۹۵۲

۴۰۵ علیرضا حاج محمدی رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه ۲ بجنورد از طرف صادق امیری



دوشنبه- ۴ آبان ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۱۹

دریاپایه

دریاپایه

انبارداری، حمل و نقل و صنایع وابسته منجر شود. شرط تحقق این منافع، فراهم کردن زمان تحویل قابل پیش بینی، مقررات باثبات و هزینه رقابتی برای صاحبان کالا است.

تغییر جغرافیای واردات کالا

یکی از پیامدهای مهم توسعه مسیر شمالی، امکان بازنگری در جغرافیای واردات ایران است. در ساختار سنتی تجارت کشور، بخش بزرگی از کالاهای وارداتی از طریق بندر جنوبی وارد می شود؛ اما تکیه بیش از اندازه بر یک پهنه جغرافیایی می تواند در زمان بروز بحران، آسیب پذیری زنجیره تأمین را افزایش دهد. توسعه واردات از بندر شمالی می تواند بخشی از این ریسک را کاهش دهد. در این الگو، انتخاب مسیر بر اساس نوع کالا، کشور مبدأ، هزینه حمل دریایی، امکانات تخلیه، دسترسی ریلی و فاصله تا بازار مصرف انجام می شود. افزایش استفاده از بندر امیرآباد بدون رفع محدودیت های عملیاتی می تواند به ایجاد گلوگاه های جدید منجر شود. ظرفیت اسکله ها زمانی ارزش اقتصادی دارد که بسا ظرفیت ناوگان دریایی، تجهیزات تخلیه، فضای انبارش و شبکه حمل داخلی متناسب باشد. نخستین ضرورت، هماهنگی میان سازمان بندر، گمرک، راه آهن، دستگاه های متولی واردات و شرکت های حمل و نقل است. اطلاعات مربوط به زمان ورود کشتی، نوع محموله، اسناد گمرکی و مقصد نهایی باید به موقع در اختیار بخش های مرتبط قرار گیرد تا واگن و کامیون پیش از تخلیه کالا آماده باشند.

سهم قابل توجه بندر شمالی در ساختار واردات ایران

آمارهای منتشر شده در سال ۱۴۰۵ نشان می دهد که بندر شمالی در ساختار واردات ایران سبهم قابل توجهی دارند و بندر امیرآباد نیز از ظرفیت مناسبی برای جابه جایی کالاهای اساسی برخوردار است. ظرفیت اسمی حدود ۷.۵ میلیون تن در سال، امکان توسعه آن به بیش از ۱۰ میلیون تن، اتصال به شبکه ریلی و دسترسی به بازار کشورهای حاشیه خزر، مجموعه ای از مزیت های مهم برای تقویت تاب آوری لجستیک کشور فراهم کرده است. محدودیت های ناوگان خزر، ابعاد شناور ها، امکانات بندری و نیاز به تکمیل زیرساخت های حمل و نقل، دامنه جایگزینی را محدود می کند. از این رو، راهبرد اقتصادی مؤثر باید بر تکمیل شبکه بندر کشور و استفاده هماهنگ از مسیرهای شمالی و جنوبی استوار باشد. در این میان، اتصال بندر به ریل اهمیت ویژه ای دارد. اگر تخلیه کشتی، انتقال به واگن، ترخیص گمرکی و توزیع داخلی در یک زنجیره پیوسته انجام شود، امیرآباد می تواند علاوه بر جذب بخشی از واردات کالاهای ضروری، به کاهش هزینه های لجستیکی و تقویت تجارت منطقه ای کمک کند. اهمیت راهبردی این بندر در نهایت به توانایی آن برای حفظ جریان کالا در شرایط بحران وابسته است. توسعه زیرساخت ها، افزایش بهره وری عملیاتی، تقویت ناوگان دریای خزر و تکمیل پیوندهای ریلی و کریدوری می تواند امیرآباد را از یک مسیر مکمل واردات به یکی از پایه های پایدار امنیت غذایی و تاب آوری اقتصادی ایران تبدیل کند.

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

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد

سندر 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 ۷۵۹۰۰۲۷۰۰۰۳۰۲۰۵۶۰۳۰۲ مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۲۹ هیات اول /متقاضی خانم شهرداری اصفهان به شناسنامه شماره کدملی ۳۸۸/۵۵/۲۷۷۲۳۲ صادره فرزند نسبت در شش دانگ یک باب کتابخانه به مساحت ۳۸۸/۵۵ مترمربع قسمتی از پلاک شماره ۱ و ۲ از ۳ فرعی از ۴۳ اصلی واقع در بخش ۱۸ اداره ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان 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: ۲۳۱۰۸۰۰۰
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۴
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۱۹

حمید رضا خسروی رییس ثبت اسناد و املاک