سرآمد اقتصاد

چهارشنبه- ۴ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۴

گفت وگو

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

صید ماهیان استخوانی در مازندران به ۲۱۲ تن رسید



مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از صید ۲۱۲ تن ماهیان استخوانی توسط شرکت‌های تعاونی پره استان مازندران از ابتدای فصل صید تا ۲۰ آبان‌ماه خبر داد و گفت: میزان صید در این استان نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۹ درصد کاهش داشته است.

فریبرز رجائی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد با تشریح آخرین وضعیت صید ماهیان استخوانی در استان مازندران اظهار کرد: بر اساس آمار ثبت‌شده از ابتدای فصل صید تا ۲۰ آبان‌ماه سال جاری، شرکت‌های تعاونی پره این استان موفق به صید ۲۱۲ تن انواع ماهیان استخوانی شده‌اند.

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، افزود: میزان صید در مدت مشابه سال گذشته ۳۵۱ تن بوده که بر این اساس، صید ماهیان استخوانی در مازندران کاهش ۳۹ درصدی را تجربه کرده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به ترکیب گونه‌ای صید در مازندران تصریح کرد: از مجموع صید ثبت‌شده در این استان، ۱۸۹ تن به ماهی کفال، ۱۳ تن به ماهی سفید، یک تن به ماهی کپور و ۹ تن به سایر گونه‌ها اختصاص دارد.

رجائی ادامه داد: میزان صید ماهی کفال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۲۳ درصد و صید ماهی سفید ۸۴ درصد کاهش یافته است. همچنین صید ماهی کپور در این استان با کاهش ۹۳ درصدی همراه بوده است.

وی در ادامه گفته های خود با اشاره به سهم مازندران از مجموع صید ماهیان استخوانی در دریای خزر گفت: این استان با ثبت ۲۱۲ تن صید، حدود ۵۰ درصد از مجموع صید شرکت‌های تعاونی پره در استان‌های شمالی کشور را به خود اختصاص داده است.

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران خاطرنشان کرد: مقایسه آمار صید در مازندران با مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد میزان صید از ۳۵۱ تن به ۲۱۲ تن رسیده و روند کاهشی در گونه‌های اصلی ماهیان استخوانی این استان مشاهده می‌شود.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

ناوگان کشتیرانی جهان در حال نوسازی «ایران گرفتار ناوگان فرسوده»

سرمایه‌گذاری ۲۰۰ میلیارد دلاری در ناوگان دوگانه‌سوز جهان با سفارش یک‌هزار و ۳۵۰ کشتی



گروه مهندسی دریا-فیروز اسماعیلی - شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل دریایی با سفارش کشتی‌های جدید، تغییر فناوری موتور، استفاده از سوخت‌های جایگزین و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های سوخت‌رسانی، در حال بازسازی ناوگان تجاری خود هستند. در این رقابت، سن کشتی‌ها، میزان مصرف سوخت، دسترسی به فناوری و انطباق با مقررات زیست‌محیطی به عوامل تعیین‌کننده رقابت‌پذیری تبدیل شده‌اند.

تازه‌ترین آمار شورای جهانی کشتیرانی (WSC) از عبور سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل کانتینری و خودروبر از مرز ۲۰۰ میلیارد دلار حکایت دارد. بر اساس اعلام این شورا در ۲۳ نوامبر ۲۰۲۶، شرکت‌های فعال در این بخش برای ساخت بیش از یک‌هزار و ۳۵۰ کشتی دوگانه‌سوز سرمایه‌گذاری کرده‌اند. بیش از ۵۰۰ کشتی وارد چرخه فعالیت شده‌اند و صدها فروند دیگر در مرحله سفارش و ساخت قرار دارند. بر اساس داشبورد ناوگان دوگانه‌سوز این شورا، تا سپتامبر ۲۰۲۶ تعداد ۵۰۳ کشتی دوگانه‌سوز فعال بوده و ۸۴۹ فروند دیگر سفارش داده شده است. این شناورها بر مبنای ظرفیت وزنی، ۶۵ درصد سفارش‌های جدید کشتی‌های کانتینری و ۹۷ درصد سفارش‌های کشتی‌های حمل خودرو را تشکیل می‌دهند. این آمار نشان می‌دهد شرکت‌های بزرگ کشتیرانی به دنبال شناورهایی هستند که امکان استفاده از سوخت متعارف و جایگزین را داشته باشند و در صورت تغییر مقررات یا فراهم‌شدن دسترسی اقتصادی به سوخت‌های پاک‌تر، سرمایه‌گذاری آن‌ها با محدودیت مواجه نشود. در چنین شرایطی، پرسش برای ایران فراتر از تعداد کشتی‌های در اختیار شرکت‌های داخلی است ناوگان تجاری کشور تا چه اندازه با فناوری‌های جدید هماهنگ است و آیا ساختار صنعت دریایی ایران در پساجنگ امکان حضور رقابتی در بازار آینده حمل‌ونقل را خواهد داشت؟

«دوگانه‌سوزها» سرمایه‌گذاری برای چند دهه فعالیت

کشتی‌های دوگانه‌سوز شناورهایی هستند که قابلیت استفاده از دو نوع سوخت را دارند؛ برای مثال، سوخت متعارف دریایی در کنار گاز طبیعی مایع‌شده یا متانول. برخی فناوری‌های جدید نیز استفاده از آمونیاک، هیدروژن و سوخت‌های زیستی را دنبال می‌کنند. مزیت اصلی این شناورها، انعطاف‌پذیری در انتخاب سوخت و سازگاری بیشتر با تغییرات آینده بازار و مقررات است. با این حال، دوگانه‌سوز بودن به معنای بدون آلایندگی بودن کشتی نیست. میزان کاهش انتشار به نوع سوخت، فناوری موتور و چرخه تولید و تأمین آن بستگی دارد. گاز طبیعی مایع‌شده در برخی آلاینده‌ها نسبت به سوخت‌های متعارف مزیت دارد، اما همچنان سوختی فسیلی است و نشت متان در ارزیابی آثار اقلیمی آن اهمیت دارد. متانول نیز با توجه به منبع تولید، آثار زیست‌محیطی متفاوتی خواهد داشت.

«ایران» ناوگانی بزرگ با مسئله نوسازی

بررسی وضعیت ناوگان ایران نشان می‌دهد کشور از نظر ظرفیت حمل دریایی دارایی قابل توجهی دارد؛ اما حجم ناوگان به‌تنهایی معیار سنجش توان رقابتی نیست. بر اساس پروفایل دریایی آنکتاد، ناوگان ثبت‌شده با پرچم ایران در سال ۲۰۲۴ شامل یک‌هزار و ۲ فروند کشتی با ظرفیت مجموع حدود ۲۱.۱ میلیون تن وزن مرده بوده است. بخش مهمی از این ظرفیت به نفتکش‌ها اختصاص داشته است. در همان آمار، ظرفیت ساخت کشتی ثبت‌شده برای ایران حدود یک‌هزار و ۸۸۱ تن ناخالص گزارش شده است؛ رقمی که در مقایسه با ظرفیت ناوگان، ضرورت بررسی توان ساخت داخل و روند نوسازی را برجسته می‌کند. داده‌های منتشرشده درباره سن ناوگان نیز نشانه‌هایی از چالش فرسودگی را آشکار می‌کند. پایگاه اطلاعاتی Voydar با استناد به آمار ناوگان ثبت‌شده ایران در داده‌های آنکتاد، میانگین سن ناوگان با پرچم ایران را در آمار سال ۲۰۲۶ حدود ۲۹.۷ سال اعلام کرده است. این رقم با توجه به تعریف ناوگان و محدوده کشتی‌های ثبت‌شده باید تفسیر شود و نمی‌توان آن را بدون تفکیک انواع شناورها به تمام ناوگان تجاری کشور تعمیم داد. با این حال، ضرورت نوسازی و جایگزینی شناورهای قدیمی را نشان می‌دهد. سن بالای کشتی فقط یک شاخص آماری نیست. شناورهای قدیمی معمولاً به تعمیر و نگهداری بیشتری نیاز دارند و ممکن است از نظر مصرف سوخت، بهره‌وری موتور، تجهیزات ناوبری و سامانه‌های کنترل آلایندگی با محدودیت مواجه باشند. افزایش دفعات تعمیر، توقف عملیاتی و مصرف سوخت، هزینه حمل هر تن کالا را بالا می‌برد و بر توان شرکت‌ها برای ارائه نرخ رقابتی و جذب قراردادهای بلندمدت اثر می‌گذارد. البته سن کشتی به‌تنهایی تعیین‌کننده ایمنی یا کارآمدی آن نیست. کیفیت تعمیر و نگهداری، وضعیت بدنه و موتور، گواهینامه‌های فنی و بازرسی‌های دوره‌ای نیز اهمیت دارند. مسئله اصلی این است که آیا برنامه‌ای منظم برای ارزیابی فنی، نوسازی و ارتقای بهره‌وری ناوگان ایران وجود دارد و نتایج آن با شاخص‌های قابل سنجش منتشر می‌شود؟

«تحریم‌ها» مانع دسترسی به فناوری و سرمایه

نوسازی ناوگان تجاری به سرمایه‌گذاری سنگین و دسترسی به زنجیره‌ای گسترده از خدمات و فناوری نیاز دارد. خرید کشتی، تأمین موتور و تجهیزات پیشرفته، خدمات تعمیراتی، قطعات اصلی، تأمین مالی و پوشش بیمه‌ای اجزای به‌هم‌پیوسته این فرایند هستند. محدودیت در هر بخش می‌تواند هزینه نوسازی را افزایش دهد یا اجرای آن را به تأخیر بیندازد. تحریم‌های مالی و تجاری، محدودیت دسترسی شرکت‌های ایرانی به تأمین‌کنندگان بین‌المللی، دشواری نقل‌وانتقال پول و محدودیت همکاری با برخی شرکت‌های رده‌بندی و بیمه‌گران، مسیر نوسازی را پیچیده‌تر کرده است. خرید کشتی جدید نیز بدون اطمینان از خدمات پس از فروش، قطعات، پشتیبانی فنی و امکان فعالیت تجاری شناور، سرمایه‌گذاری مطمئنی نخواهد بود.

محدودیت‌های بین‌المللی همچنین می‌توانند هزینه دسترسی به بیمه و خدمات طبقه‌بندی را افزایش دهند. اعتبار اسناد فنی و گواهینامه‌های شناور برای پذیرش آن از سوی بنادر، بیمه‌گران و صاحبان کالا اهمیت دارد و هرگونه محدودیت در این حوزه ممکن است بازارهای قابل دسترس شرکت‌های ایرانی را کاهش دهد.

با این حال، نسبت‌دادن تمام مشکلات نوسازی ناوگان به تحریم‌ها تصویر کاملی از مسئله ارائه نمی‌کند. سیاست‌گذاری سرمایه‌گذاری، اولویت‌بندی منابع، عملکرد شرکت‌های مالک ناوگان، ظرفیت تعمیرگاه‌ها و صنایع کشتی‌سازی داخلی و کیفیت مدیریت دارایی‌ها نیز در این روند نقش دارند. پرسش این است که در کنار محدودیت‌های خارجی، چه میزان از ظرفیت داخلی برای طراحی، ساخت، تعمیر و ارتقای شناورها به کار گرفته شده است؟

«مقررات زیست‌محیطی» هزینه‌ای که به تجارت نزدیک می‌شود

تحول فناوری در کشتیرانی با تغییر مقررات بین‌المللی همراه است. سازمان بین‌المللی دریانوردی در راهبرد گازهای گلخانه‌ای سال ۲۰۲۳، هدف دستیابی به انتشار خالص صفر در صنعت کشتیرانی بین‌المللی را در حوالی سال ۲۰۵۰ تعیین کرده و برای سال‌های میانی نیز اهداف کاهش انتشار در نظر گرفته است. این مسیر به معنای افزایش تدریجی فشار برای ارتقای بهره‌وری انرژی و استفاده از سوخت‌های کم‌انتشار است. این تحول برای ایران نیز اهمیت دارد؛ حتی اگر بخش بزرگی از تجارت دریایی کشور در مسیرهایی انجام شود که مستقیماً مشمول مقررات اتحادیه اروپا نیستند. تغییر استانداردهای جهانی بر بازار اجاره کشتی، قراردادهای حمل، ارزش دارایی‌های دریایی و شرایط رقابت شرکت‌ها اثر می‌گذارد. شرکت‌های فعال در زنجیره حمل کالاهای مرتبط با بازارهای دارای مقررات سخت‌گیرانه نیز باید آمادگی فنی و مستندات زیست‌محیطی لازم را داشته باشند. از این منظر، نوسازی ناوگان فقط جایگزینی کشتی قدیمی با کشتی جدید نیست؛ انتخاب فناوری موتور، سامانه‌های مدیریت انرژی، طراحی بدنه، سوخت مصرفی و قابلیت انطباق با استانداردهای آینده نیز باید در تصمیم سرمایه‌گذاری لحاظ شود.

«صنایع دریایی ایران»؛ فرصت ساخت یا خطر عقب‌ماندن؟

تحول جهانی کشتیرانی می‌تواند برای صنایع دریایی ایران فرصت ایجاد کند. ساخت شناورهای کوچک و متوسط، تعمیر و بازسازی موتورهای دریایی، تولید تجهیزات، توسعه سامانه‌های مدیریت مصرف سوخت و ارائه خدمات فنی، حوزه‌هایی هستند که امکان استفاده از ظرفیت داخلی در آن‌ها وجود دارد. ورود به این بازار به برنامه صنعتی مشخص، انتقال فناوری، تأمین مالی و ارتباط پایدار میان شرکت‌های کشتیرانی، دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و سازندگان داخلی نیاز دارد.

در این میان، باید میان توان تعمیر و ساخت شناورهای متعارف با توان طراحی و تولید کشتی‌های پیشرفته دوگانه‌سوز تفاوت قائل شد. ساخت این کشتی‌ها علاوه بر دانش طراحی و مهندسی، به موتورهای تخصصی، سامانه‌های ایمنی، مخازن مناسب، تجهیزات کنترلی و استانداردهای سخت‌گیرانه نیاز دارد. بنابراین، اعلام ظرفیت ساخت داخل بدون ارائه اطلاعات درباره نوع شناور، فناوری موتور، میزان ساخت داخل و استانداردهای فنی، برای ارزیابی توان رقابتی صنعت کافی نیست. دولت و نهادهای متولی اقتصاد دریا باید مشخص کنند برنامه نوسازی ناوگان کشور بر چه مبنایی پیش می‌رود. سهم ساخت داخل در سفارش‌های جدید چقدر است؟ چه تعداد از شناورهای موجود قابلیت ارتقای موتور یا نصب تجهیزات کاهش مصرف سوخت را دارند؟ منابع مالی این برنامه از کجا تأمین می‌شود؟ آیا برای توسعه سوخت‌های جایگزین دریایی، زیرساخت بندری و خدمات سوخت‌رسانی برنامه‌ای وجود دارد؟

«نوسازی ناوگان» اولویت باشد

سرمایه‌گذاری بیش از ۲۰۰ میلیارد دلاری صنعت کانتینری و خودروبر جهان نشان می‌دهد شرکت‌های بزرگ کشتیرانی، فناوری آینده را بخشی از راهبرد اقتصادی خود می‌دانند. این سرمایه‌گذاری با هدف کاهش مصرف سوخت، حفظ انعطاف‌پذیری عملیاتی، آمادگی برای مقررات جدید و جلوگیری از افت ارزش دارایی‌های دریایی انجام می‌شود. البته درباره سوخت غالب آینده، هزینه تأمین آن و سرعت تجاری‌شدن برخی فناوری‌ها همچنان ابهام وجود دارد و همه کشتی‌های دوگانه‌سوز نیز الزاماً از سوخت‌های بدون کربن استفاده نمی‌کنند. اکنون لازم است وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های بزرگ کشتیرانی، تصویری روشن از وضعیت فنی ناوگان و برنامه نوسازی آن ارائه کنند؛ تصویری که در آن تعداد و سن شناورها، میزان مصرف سوخت، ظرفیت تعمیر و ساخت داخل، سهم کشتی‌های مجهز به فناوری‌های جدید و منابع مالی مورد نیاز مشخص باشد. تبدیل موقعیت جغرافیایی و ظرفیت دریایی ایران به مزیت رقابتی در اقتصاد آینده حمل‌ونقل، یک ضرورت است. در غیر این صورت، هزینه عقب‌ماندن از تحولات جهانی به تجارت کشور تحمیل خواهد شد.

تحول کم‌کربن کشتیرانی جهان آغاز شده و سفارش‌های جدید، مسیر سرمایه‌گذاری این صنعت را تغییر داده‌اند. ایران نیز باید همزمان با نوسازی شناورها، فناوری، زیرساخت سوخت، خدمات فنی و استانداردهای لازم را توسعه دهد.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابر آراء صادره: هیأت اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بوکان، تصرفات مالکانه متقاضی آقای ابوبکر آغا یاری فرزند قادر، به شماره شناسنامه ۳۹۶، در ششدانگ قطعات زراعی نامبرده در زیر، همگی واقع در بوکان-روستای ابراهیم‌خضار محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود تا در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند، می‌توانند 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. ۱- برابر رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۳۰۱۰۰۱۷۱۵۶، در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی به مساحت ۱۳۶۸۶ مترمربع، قسمتی از پلاک ۲۷ اصلی که برای پلاک ثبتی ۲۷/۱۴۵ اصلی اختصاص یافته است. ۲- برابر رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۳۰۱۰۰۱۷۱۳۴ در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی به مساحت ۴۰۵۶ مترمربع، قسمتی از پلاک ۲۷ اصلی که برای آن پلاک ثبتی ۲۷/۱۴۷-اصلی اختصاص یافته است. ۳- برابر رأی شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۳۰۱۰۰۱۷۱۴۷، در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی آبی به مساحت ۹۸۶۶ مترمربع، قسمتی از پلاک ۲۷ اصلی که برای آن پلاک ثبتی ۲۷/۱۴۶-اصلی اختصاص یافته است. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۴

خالد خدایی بیگی رئیس ثبت اسناد و املاک بوکان