اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۲۱ بهمن ۱۳۹۹ - شماره ۹۹۹

یادداشت

ظرفیت های بنادر شمالی کشور

مریم شکرانی

بازنشر / هفت بندر امیرآباد، نکا، فریدونکنار، نوشهر، انزلی و کاسپین و آستارا بنادر مهم ایران در دریای خزر هستند. بنادری که تاکنون درباره ظرفیت فعالیت آنها حرف و حدیث های فراوانی بوده است. روی کاغذ و ظرفیت اسمی این بنادر چیزی بین ۳۰ تا ۴۰ میلیون تن کالا در سال عنوان شده است. از سوی دیگر، دکتر هادی حق شناس، معاون سابق امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار فعلی گلستان این اعداد را قبول ندارد و می گوید مجموع ظرفیت بنادر شمالی ایران حدود ۲۵ میلیون تن در سال است که هم اکنون تنها از یک پنجم این ظرفیت یعنی بین پنج تا ۶ میلیون تن در سال استفاده می شود. این موضوع در حالی رخ می دهد که مدیران ایرانی می گویند تصمیم دارند ظرفیت این بنادر را تا حدود ۱۰ برابر افزایش دهند! این مساله در حالی رخ می دهد که حجم تجارت در کل کشورهای حاشیه خزر ناچیز است و بنادر فعلی نیز با ظرفیت مازاد ایجاد شده اند. از سوی دیگر شهرهای شمال ایران از نظر توسعه سایر شقوق حمل و نقل از جمله جاده و ریل عقب مانده اند و ترافیک سنگین جاده های شمال ایران بسیاری از صاحبان کالا را برای تردد در این مسیر منصرف می کند.

بندر نوشهر و انزلی قدیمی ترین بنادر شمالی ایران هستند. بندر انزلی که تقریبا یک قرن از عمر آن می گذرد و نوشهر حدود ۸۰ سال دارد. این دو بندر قدیمی و کهنه کار شمال ایران در سال های پیش از انقلاب فعالیت تجاری مهمی نداشتند. در آن سال ها بالاترین حجم تجاری شش بندر ایران در مجموع به حدود ۱۵ میلیون تن در سال می رسید اما سهم بندر نوشهر در بهترین حالت به ۲۰۰ هزار تن نرسید. در بندر انزلی وضعیت کمی متفاوت بود و این بندر به دلیل ارتباط تنگاتنگ با اتحادیه جماهیر شوروی فعالیت بیشتری داشت و حجم تجارتی که سالانه در آن انجام می شد حدود دو تا سه برابر بندر نوشهر بود. با این حال این دو بندر در تمام سال های قبل از انقلاب نتوانستند جایگاه مهمی در تجارت ایران داشته باشند.

در سال های پس از انقلاب ظرفیت تجارت از این بنادر رشد کرد و به عدد دو میلیون تن در سال هم رسید. علاوه بر این بنادر، بنادر دیگری در شمال کشور ایجاد شد که در حال حاضر جزء مهمترین بنادر تجاری ایران در دریای خزر هستند. البته در کنار این هفت بندر بنادر دیگری مانند چمخاله، بندر گز، بندر ترکمن و بندر کیاشهر نیز ایجاد شد که البته هیچ وقت نتوانستند سهم مهمی در تجارت بنادر شمالی داشته باشند. این موضوع در حالی رخ می دهد که در پانزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری های اقتصادی و تجاری ایران و فدراسیون روسیه، مدیران ایرانی پیش بینی کرده اند که حجم مبادلات تجاری در بندر امیرآباد را به ۱۳ میلیون تن، انزلی را ۱۷ میلیون تن، کاسپین را به ۱۷ میلیون تن و نوشهر را به هشت میلیون تن برسانند. ادعایی جالب توجه که البته برخلاف واقعیات تجارت در دریای خزر است. هادی حق شناس، معاون سابق امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار فعلی گلستان اعلام کرده است که تاکنون تنها از یک پنجم ظرفیت بنادر شمالی ایران استفاده شده است. او البته تاکید می کند که در مجموع حجم تجارت کالا در کشورهای حوزه خزر بسیار پایین است و در حال حاضر نمی توان بر تجارت در این منطقه حساب ویژه ای ایجاد کرد.

اگرچه که دریای خزر در مسیر کریدور شمال به جنوب راه ابریشم قرار دارد و در آینده می تواند به عنوان یک مسیر کوتاه و امن مورد استفاده قرار بگیرد اما هنوز مشخص نیست که خزر چه سهمی در مبادله کالا در راه ابریشم ایفا خواهد کرد. آیا کشورهای منطقه و در مسیر راه ابریشم ترجیح می دهند که حمل زمان بر کالا در دریا را با مسیرهای زمینی مانند ترانزیت جاده ای و ریلی جایگزین کنند و یا اینکه به حمل و نقل کالا از طریق دریا اصرار دارند؟

به همین دلیل است که ظرفیت حمل بار در دریای خزر همچنان محدود مانده است و به گفته کارشناسان ایران اساسا نیاز ندارد که ظرفیت بنادر خود را در خزر بیشتر از این توسعه دهد.

در حال حاضر مجموع ظرفیت بنادر دریای خزر در تمام کشورها حدود ۱۳۶ میلیون تن است که ۲۵ میلیون تن ظرفیت بنادر شمالی ایران است. بر اساس آمار عملکرد کل حاشیه خزر در سال ۲۰۱۸ حدود ۲۹ میلیون تن بوده است که تقریبا روسیه ۶.۱، قزاقستان ۵ ، آذربایجان ۵.۸، ترکمنستان ۵ و ایران ۶.۵ میلیون تن را به خود اختصاص داده است.

با این حال باید توجه کنیم که دریای خزر یک دریاچه بسته است و کالا از آن خارج نشده است. بنابراین این عملکرد مقدار کالا را نشان نمی‌دهد. بلکه نشان‌دهنده مقدار کالایی است که از یک بندر خارج شده و به بندر دیگری وارد شده است. در نتیجه باید این رقم را تقسیم بر دو کنیم که به عدد ۱۴ میلیون تن می‌رسیم. به عبارت دیگر مجموع کالای در گردش در سواحل خزر ۱۴ میلیون تن بوده است و این در حالی است که تنها ظرفیت بنادر شمالی ایران ۲۵میلیون تن است. با این حساب می توان گفت که بنادر شمالی ما دیگر بیشتر از این نیاز به توسعه ندارند و اصولا توسعه آنها توجیه اقتصادی کافی نخواهد داشت. با این وجود نکته ای که در تجارت کالا از شمال ایران بسیار مهم و قابل توجه به نظر می رسد این است که به نظر می رسد هزینه توسعه بنادر شمالی باید صرف توسعه جاده های شمال ایران و راه های ریلی شود. ترافیک کلافه کننده شمال ایران بارها خبرساز شده است. ترافیک سنگینی که گاهی ساعت های طولانی جاده ها را می بندد و مسافران را در راه می گذارد. همین موضوع سبب می شود که ترانزیت کالا از مسیرهای شمال ایران جاذبه چندانی برای صاحبان بار و کالا نداشته باشد.

جالب است که بدانید در طول نوار ساحلی شمال کشور بندر نوشهر در استان مازندران و بندر انزلی سه جاده به تهران وجود دارد و البته جاده چهارم که جاده چالوس و یا کندوان نامیده می‌شود صرفا برای تردد سواری‌ها و ماشین‌های سبک مورد استفاده قرار می گیرد و به دلیل پیچ و خم و عرض کوتاه امکان تردد کامیون و تریلی در این جاده وجود نداشته و هنوز هم ندارد اما جاده فیروزکوه، جاده هراز و جاده قزوین سه جاده مهم و اصلی شمال کشورند که محموله‌های وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از طریق بنادر شمال با پایتخت در این سه محور مهم جاده‌ای انجام می‌شود. از دهه چهل این سه محور، احداث و به مرور زمان توسعه یافته و همچنان در حال گسترش و تکمیل است. وضعیت توسعه خطوط ریلی در این منطقه نیز تعریف چندانی ندارد و در حالی که بنادر جنوبی ایران از ابتدا به خطوط ریلی متصل بودند بنادر شمالی ایران همچنان به خطوط یکپارچه ریلی که آنها را به هم وصل کند، متصل نیستند.

محرومیت ۴۹۰۰ بندر در جهان از ابتدایی ترین فنّاوری دیجیتالی

در شرایطی که ویروس کرونا منجر به رونق دیجیتالی شدن حمل و نقل دریایی شده صنعت بندری دنیا کمتر توانست از این فرصت‌ها بهره لازم را ببرد. به گزارش اقتصادسرآمد، دیوید یئو" مدیرعامل Innovez-One با اشـاره به اینکه در حال حاضر ۴۹۰۰ بندر در سراسـر جهان هنوز از ابتدایی‌ترین فنّاوری دیجیتالی محروم هستند، یادآور شد: متاسفانه ۸۰ درصد از بنادر جهان همچنان از راه حل‌های قدیمی و سنتی استفاده می کنند. این در حالیست که صنعت حمل و نقل دریایی توانست در مدت زمان شیوع ویروس کرونا حداکثر استفاده از فنّاوری دیجیتالی به عمل آورد. به گفتهٔ وی در حالی که طرفداران فنّاوری‌های دیجیتالی پیش‌بینی می کردند زنجیرهٔ لجستیک بنادر با استفاده از مزایای فنّاوری سودهای زیادی کسب کنند، اما در حال حاضر بیشترین پیشـرفت‌ها به بزرگترین بنادر محدود شده است که از فنّاوری‌های دیجیتالی بهره‌مند هستند، در حالی که بسیاری از بنادر از حداقل فنّاوری دیجیتالی بی‌بهره هستند و شکاف بین بنادر بزرگ جهان و بنادر محروم و کوچک بسیار عمیق است.

استمداد مردم انزلی از آیت الله ریسی در خصوص حریم تالاب انزلی

کارزار مناقشه برانگیز تالاب انزلی

محمد کهنسال - کارزار "استمداد مـردم انزلی از آیت الله ریسـی در خصوص حریم تالاب انزلی" در حال جمع آوری امضا است. به گزارش اقتصاد سرآمد، بدیهی اسـت حق هر فرد یا گروهی اسـت که خواسته های خود را به گوش مسئولین برساند و این حق هم برای دیگران وجود دارد که به نقد آن بپردازند. ایراداتی به لحاظ شکلی و فنی در متن منتشر شده این کارزار وجود دارد که برخی کنشگران با سابقه محیط زیست را نگران نموده، بخشی از ایرادات به شرح زیر است:

از عنوان کلی "مردم انزلی" اسـتفاده شده که طبعا تداعی کننده عموم و اکثریت مردم انزلی اسـت در حالی که پیش از این متـن کارزار به اطلاع همه مردم نرسیده و با خواندن ادامه متن مشخص می شـود که صرف نظر از درستی یا نادرستی خواسته ها دقیقا خواسته های بخش های خاصی از مردم در این متن گنجانده شده است.

بیشتر موارد مطرح شده این درخواست مرتبط با قوه مجریه بوده و مشخص نیست درخواست آنها از رییس قوه قضاییه بر کدام منطق استوار است، مگر اینکه درخواست برخورد با مسئولین و کارکنان قوه مجریه به دلیل کوتاهی در انجام وظایف صورت می پذیرفته که چنین چیزی در متن دیده نمی شود.

قانون متولـی تعیین حد بسـتر و حریم تالاب را مشـخص نموده و این مهم بایـد بر مبنای شاخص های علمی و توسط تیمی از متخصصین مختلف مرتبط با موضوع صورت پذیرد که البته مسـائل مالکیتی نیز می تواند از جمله زمینه های مورد توجه باشـد. اما حداقل به دو دلیل کاملا مشخص نمی توان مبنای تعیین بستر و حریم را کنوانسیون رامسر یا طرح های هادی روستایی قرار داد. اول اینکه در پنجاه سال هم دانش پیشرفت کرده و هم نرم افزارها و سخت افزارهای دقیق تر در فعالیـت های مطالعاتی پیش بینی شده اسـت و دلیل دوم اینکه تالاب اکوسیستمی زنده و دائما در حال تغییر است. بنابراین ممکن است بخش هایی از بستر یا حریم قبلی دیگر کارکرد منطبق بر تالاب نداشته باشند یا برعکس بخشهایی که قبلا جزء تالاب نبوده اند امروزه به لحاظ اکولوژیک عملا جزیی مهم از این اکوسیستم باشند.

حقوق مکتسـبه ناشـی از یک ملک به لحاظ شـرعی، قانونی و عرفی محترم اسـت اما این حقوق صرفا با خروج بی دسـتوری آن ملک از بستر و حریم ادا نمی شود بلکه در صورتی که به لحاظ منطق اکولوژیک، ملک در بستر یا حریم باشـد باید ملک جزیی از تالاب منظور و ارزش ریالی حقوق مالک تامین و پرداخت گردد. کاری که در بسیاری از موارد مشابه رخ داده و از مبنای شرعی نیز برخوردار است.

کلمه نگهداری که صدور دستور آن از رییس قضا درخواست شـده کلمه ای نامانوس و غیر فنی است که معلوم نیست منظور نویسندگان متن از این کلمه چیست که دسـتور آن را در حیطه وظایف قوه قضاییه می دانند؟

"تامین ایمنی دریانوردی در تالاب" نیز ترکیب غریب و نامانوسی است که به نظر می رسد پیش زمینه درخواست باز هم غیرفنی لایروبی است.

سخت بتوان اکولوژیست دانا و به روزی را یافت که با لایروبی گسـتره تالاب موافق باشد، بطور معمول نیز لایروبی ها بسـیار محـدود و صرفا در مواقـع و مواضع ناگزیر صـورت می پذیرد. متاسـفانه لایروبی های انجام شده در گذشته نیز نه تنها عایدی مثبتی نداشـته بلکه به زعم برخی کارشناسـان تبعات منفی نیز داشـته و برخی آبراهه ها را به زهکش بخشـهای اطراف تبدیل نموده و سـرعت تخلیه تالاب را افزایش داده اسـت. لایروبی آن هم در بخشهای پایین دسـت وقتی برنامه ای برای جلوگیری از ایجاد رسـوب و ورود آن به تالاب وجود نداشته باشد پر هزینه و بی فایده بوده و بعضا در کمتر از چند ماه محل لایروبی شده مجددا انباشته از لای می گردد. تله های رسوب ایجاد شده در بستر تالاب انزلی نیز که سالها پیش انجام شد عملا با یک بار پر شدن از حیز انتفاع خارج و دستاوردی برای شهروندان نداشته اما برای شرکت های درگیر پروژه الله اعلم.

اما آخرین نکته که بر نگرانی کنشگران محیط زیسـت افزوده است اینکه نویسـندگان متن کارزار حتی این نکته را هم مد نظر نداشـته اند که در کنار این موارد خاص و مناقشـه برانگیز حداقل درخواست هایی کاملا روشن و ضروری مانند تسـریع در احداث تاسیسـات فاضلاب شهرها و روسـتاهای اطراف، تسریع در احداث تصفیه خانه شهر صنعتی رشت و شهرک های صنعتی اطراف، تسریع در تعیین حقابه تالاب و تامین آن، جلوگیری از جنگل تراشی و اهتمام به آبخیزداری در بالادسـت حوضـه، اهتمام به اسـتفاده از کودهای ارگانیک و روشـهای بیولوژیک دفع آفات در مزارع حوضه، مدیریت انواع پسماند و شیرابه آنها، کنترل فضولات دامی بویژه مرغداری های اطراف تالاب و موارد متعدد دیگر را هم بگنجانند تا کارزار و نیت خیر پشت آن باور پذیر شود. در مجموع از نظر اینجانب متن این کارزار غیر فنی، مبتنی بر موضوعات مناقشه برانگیز و در جهت منافع گـروه هایی خاص از حاشیه نشینان تالاب ارزیابی می شود.

گوناگون

تجهیزات دریا نوسازی می شوند

مدیرعامل سـازمان بنادر و دریانـوردی گفت: نوسازی کامل شناورهای خدماتی مانند لایروب، یدک کش، راهنمابر، امـدادی و مقابله با آلودگی دریایی در دستور کار این سازمان است. به گزارش اقتصادسـرآمد، محمد راسـتاد از تجهیز بخش دریایی کشور به انواع شناورهای خدماتی طی ۶ ماه آینده خبر داد و گفت: ساخت ۲۶ فروند شناور از ناوگان مورد نیاز سـازمان بنـادر و دریانوردی شروع شده است و تا پایان سـال ۶۰ فروند دیگر به مراحل سـاخت می‌رسـد. مدیرعامل سازمان بنـادر و دریانوردی با اشـاره به نوسـازی کامل تجهیزات و امکانات دریایی کشور مانند لایروب‌ها، یدک کش‌هـا، راهنمابرها، شـناورهای امدادی و مقابله بـا آلودگی دریایی، خاطرنشـان کرد: با اضافه شـدن تجهیزات جدید با امکانات موجود، قاعدتاً مخاطبان سـازمان بنادر انتظار دارند که در آینده‌ای نزدیک، شـاهد ارتقـای خدمات و توان عملیاتی باشند. راسـتاد درباره شناورهای جدید و آموزش نیروی انسـانی، گفت: از سـال آینده، به تدریج شاهد تزریق شناورهای جدید به بنادر کشور خواهیم بود و لازم است تا به موازات توانمندسازی عملیات، برای تأمین نیروی انسانی و چگونگی راهبـری این تجهیـزات تمهیداتی اندیشـیده شود. راستاد به‌روزرسـانی طرح‌های اقتضایی به واسطه تجهیزات جدید را یکی دیگر از اولویت‌ها برشمرد و افزود: از جمله کارهای زیر بنایی در حـوزه دریایی، اصلاح و به روز رسـانی قانون دریایی کشور متناسب با صنعت دریانوردی اسـت که کار ارزشـمندی محسـوب می‌شود. مدیرعامل سـازمان بنادر و دریانـوردی درباره شناورهای فاقد هویت به خصوص قایق‌ها، گفت: در این رابطـه تاکنون چندیـن مرحله فراخوان داده شده اما تعداد شناورهایی که اعلام آمادگی کردنـد، خیلی کم بـوده و انتظار این اسـت که وضعیت شـناورهای فاقد هویـت زودتر تعیین و تکلیف شود.

ارگان‌های دریایی

نقش مؤثر توریسم دریایی در حفاظت از محیط زیست دریایی

مدیر کل دفتر همکاری و توافق‌های ملی گردشـگری وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشـگری از نقش موثر این وزارتخانه در تدوین "برنامه اقدام ملی حفاظت از محیط زیسـت دریایی کشور" از طریق اعمال قوانین در صنعت توریسم دریایی خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، لیلا اژدری در گفتگو با خبرنگار مانا اظهار داشت: یکی از مهمترین اقدامات وزارت میراث فرهنگی،صنایع دستی و گردشگری در توسعه توریسم دریایی کشور، انجام اقدامات مشارکتی با سایر ارگان‌های مرتبط با دریا و ساحل است.

مدیـر کل دفتـر همـکاری و توافق هـای ملـی گردشـگری وزارت میراث فرهنگی،صنایع دستی و گردشگری از نقش مؤثر این وزارتخانه در تدوین "برنامه اقدام ملی حفاظت از محیط زیسـت دریایی کشـور" از طریق اعمال قوانین در صنعت توریسم دریایی خبر داد.

وی با تأکید بر اهمیت تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از محیط زیست دریایی کشور، اذعان داشت: این برنامه می‌تواند با حفاظت بیشتر از محیط زیست دریایی کشور در توسعه و رونق صنعت توریسم دریایی همگام با حفاظت از محیط زیست نقش موثری داشته باشد.

اژدری با اشـاره به اینکه این سـند مهم به دسـت‌اندرکاران متولـی در حوزه محیط زیست دریایی، راهبردها و اقدامات اساسـی مورد نیاز جهت حفاظت از محیط زیسـت دریایی را ارائه خواهد کرد، بیان داشـت: نمایندهٔ وزارت میراث فرهنگی،صنایع دسـتی و گردشـگری نیز در کارگروه تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از محیط زیست دریایی کشور به طور مرتب حضور دارد.

وی با اشـاره به اینکه این طرح ملی قرار اسـت در سـال آینده تدوین نهایی و جهت اجرایی شدن به دستگاه‌های مرتبط ابلاغ شود، یادآور شد: وزارت میراث فرهنگی،صنایع دستی و گردشـگری نیز نقش مهمی در تدوین این اقدام ملی خواهد داشت.

مدیـر کل دفتـر همـکاری و توافق هـای ملـی گردشـگری وزارت میراث فرهنگی،صنایع دستی و گردشگری، بیان داشت: ایجاد شرایط گردشگری پایدار در دریا و سواحل شمالی و جنوبی کشـور می تواند در حفاظت هر چه بیشتر از محیط زیست دریایی با رعایت اصول تعیین شده، عمل کند.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی،صنایع دستی و گردشگری بر ضرورت افزایش تعاملات بین دستگاهی در راستای رونق گردشـگری دریایی همراه با حفاظت از محیط زیست تأکید و اظهار امیدواری کرد: به زودی تاثیرات و نقش تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از محیط زیست دریایی کشور را از طریق اعمال مقررات در گردشگری دریایی شاهد باشیم.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون وماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی واراضی وساختمان‌های فاقدسندرسمی

برابررای شـماره ۱۳۹۹۶۰۳۰۹۰۰۱۰۰۲۰۲۶ مورخه ۹۹/۱۰/۳۰ کلاسـه ۱۳۹۹۱۱۴۴۰۹۰۰۱۰۰۰۰۰۹ هیـات موضوع قانون تعیین تکلیـف وضعیـت ثبتی اراضـی وسـاختمان های فاقد سندرسـمی مستقردرواحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه یک قزوین تصرفات مالکانه بلامعـارض متقاضی آقـای علی اکبر حاجی شـریفی فرزند ابوالفضل بشماره شناسنامه ۲۰۹۴ صادره ازقزوین در یک باب خانه به مساحت ۹۷/۵۶ مترمربع پلاک ۲۴۵۰ اصلی بخش ۴ جنوبغرب که در ازای سهم شاعی در سـهم مالک متن قرارگرفته است . لذابه منظوراطلاع عموم مراتب دردونوبت به فاصله ۱۵ روزآگهی می شوددرصورتی که اشخاص نسـبت به صدورسـندمالکیت متقاضی اعتراضی داشـته باشندمی توانندازتاریخ انتشاراولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرابه این اداره تسـلیم وپس ازاخذ رسـید.ظرف مدت یک ماه ازتاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرابه مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکوروعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادرخواهدشد.

تاریخ انتشارنوبت اول : ۹۹/۱۱/۲۱
تاریخ انتشارنوبت دوم : ۹۹/۱۲/۱۱

شعبان عسگری
مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه یک قزوین

کد ۷۰۰۰

مـدرک فـارغ التحصیلـی اینجانب احمـد عباسـی فرزند ابـاذر دارای شـماره ملی ۵۴۵۹۹۳۷۹۶۵ صادره از میانه در مقطع کارشناسی ناپیوسته رشته مهندسی تکنولوژی عمران ـ عمران صادره از واحد دانشـگاهی تفرش با شـماره سـریال ۵۴۵۰۹۱ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد تفرش به نشانی تفرش، میدان معلم به سمت جاده معین آباد، مجتمع دانشگاهی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تفرش، صندوق پستی ۱۶۴-۳۹۵۱۵، کد پستی ۳۹۵۱۷-۳۶۱۶۷ ارسال نماید.

شناسنامه مالکیت وسیله نقلیه به شماره پلاک ۱۴۳۵-۶-۱۱۶ و شماره شاسی ۸۹۰۴۵۰۰ ۱۲۵ExxxN۴C و شـماره موتور ۱۰Ex۱۲۵N۴C×۰۳۰۷۸ مفقود گردیده و فاقد هرگونه اعتبار قانونی می باشد.

مدرک تحصیلی گارشناسی ارشد .
سـهیل عبـدی باکد ملـی ۳۷۳۲۴۴۸۶۴۹ شـماره شناسـنامه ۵۶۲ فرزند اسـماعیل در تاریخ ۱۳۹۹/۰۷/۰۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی فقدان مدرک تحصیلی (نوبت سوم)

مـدرک فارغ التحصیلـی اینجانب هایـده صحرایی فرزند ابراهیم به شـماره شناسـنامه ۳۳۷۰۱۳۹۲۲۷ صـادره از قصرشـیرین در مقطـع کاردانی رشـته حسابداری صادره از واحد دانشگاهی اسلامشهر باشماره ۲۱۶۰۱۰۸ مفقود گردیده است وفاقد اعتبار می باشد از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر به نشانی اسلامشهر-میدان نماز خیابان شهید صیاد شیرازی – دانشگاه آزاد اسلامی (واحد اسلامشهر) ارسال نماید.
تاریخ چـاپ نوبت اول: ۱۳۹۹/۱۰/۲۱ تاریخ چـاپ نوبت دوم: ۱۳۹۹/۱۱/۰۶
تاریخ چاپ نوبت سوم: ۱۳۹۹/۱۱/۲۱
۲۱۶۱ / اسلامشهر

آگهی تغییرات

شرکت قزل رویش زرین سولدوز سهامی خاص به شماره ثبت ۱۶۴۷ و شناسه ملی ۱۴۰۰۷۵۲۴۴۱۰ به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عـادی بطور فوق العـاده مورخ ۱۳۹۹/۰۸/۲۵ تصمیمات ذیل اتخاذ شـد : ۱- آقای امیر میرزائی بشماره ملی ۲۹۰۰۲۶۹۲۴۵ ، آقای صولت میرزائی بشـماره ملی ۲۹۰۰۰۶۴۶۷۸ و آقای جواد میرزائی بشماره ملی ۲۹۰۹۱۸۸۴۶۹ به عنوان اعضـای هیات مدیره برای مدت دو سـال انتخاب شـدند. ۲-خانم پریا یگانه بشماره ملی ۲۹۰۰۳۲۱۰۴۲ بسـمت بازرس اصلـی و آقای جواد قربانی بشـماره ملی ۲۹۰۹۷۲۲۸۲۱ بسـمت بازرس علی البدل شرکت بمدت یکسال مالی انتخاب شدند. ۳- روزنامه اقتصاد سرآمد برای درج آگهی های شرکت انتخاب گردید.
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری نقده (۱۰۹۲۴۸۷)

آگهی تغییرات

شرکت قزل رویش زرین سـولدوز سهامی خاص به شماره ثبت ۱۶۴۷ و شناسـه ملی ۱۴۰۰۷۵۲۴۴۱۰ به اسـتناد صورتجلسه مورخ ۱۳۹۹/۰۸/۲۵ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: ۱-آقای صولت میرزائی بشماره ملی ۲۹۰۰۰۶۴۶۷۸ بسمت عضو هیئت مدیره و مدیرعامل و منشـی هیئت مدیره، آقای امیـر میرزائی بشـماره ملی ۲۹۰۰۲۶۹۲۴۵ بسـمت عضو و رئیس هیـات مدیره و آقـای جواد میرزائی بشـماره ملی ۲۹۰۹۱۸۸۴۶۹ بسـمت عضو و نائب رئیـس هیات مدیره شـرکت بمدت دو سـال انتخاب و تعیین شـدند. ۲- کلیه اوراق و اسـناد تعهدآور بانکی از قبیل چک و سفته و برات و قراردادها و عقود اسـلامی و همچنین اوراق عادی و مکاتبات اداری بـا امضاء مدیرعامل آقای صولـت میرزائی توام با مهر شرکت معتبر می باشد.
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری نقده (۱۰۹۲۴۸۶)

آگهی مفقودی سند مالکیت (برگ سبز) خودرو

سند مالکیت وسیله نقلیه(برگ سبز) خودرو سواری سیستم پراید تیپ جی تی ایکس آی مدل ۱۳۸۳ به شماره موتور ۰۰۹۶۵۹۰۶ ، شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۳۴۷۳۳۷ و به شماره انتظامی ۷۴۵ ب ۴۴ / ایران – ۲۱ به نام آقای رضا بمحال فرزند غلام به شماره شناسنامه ۳۷۰ صادره از الیگودرز متولد ۱۳۵۷.۰۱.۰۱ و به شماره ملی ۴۸۴۹۴۶۱۳۵۲ مفقود واز درجه اعتبار ساقط است.
۲۱۷۶/ رباط کریم

آگهی فقدانی اسناد ومدارک موتور سیکلت

سـند مالکیت وسیله نقلیه (برگ سـبز) موتور سیکلت سیستم آپاچی تیپ ۱۶۰ CC مدل ۱۳۸۷ به شـماره موتور ۷۲۰۴۳۴۳۶ و شماره تنه ۸۷۰۰۲۲۶ به شماره پلاک انتظامی ۶۳۳۳۶ / ایران – ۳۲۱ بنام آقای فرهاد قربانی نیا فرزند احمد بشـماره شناسـنامه ۴۸۳۰۹ صادره از تهران و به شـماره ملی ۰۰۸۳۳۷۸۵۰۲ مفقود واز درجه اعتبار ساقط است.
۲۱۷۷ / بهارستان

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

برابر رای شـماره ۱۳۹۹۶۰۳۰۱۲۰۶۰۰۳۰۸۶ مورخه ۱۳۹۹.۱۱.۰۷ هیأت اول موضوع پرونده کلاسه ۱۳۹۹۱۱۴۴۰۱۲۰۶۰۰۰۲۶۲ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای منصور فرهادی فرزندمهراب بشماره شناسنامه ۷۰ و کد ملی: ۱۶۵۳۱۱۹۰۷۱ صادره از: سراب ، نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۱۳۹.۲۴ متر مربع واقع در قسمتی از پلاک ثبتی ۴۶ فرعی از ۱۴۱ اصلی از مالکیت رسـمی آقای غلامعلی دهقانی محمد آبادی، محرز گردیده اسـت. 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. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹.۱۱.۲۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹.۱۲.۰۶
علیرضا زمانی- رییس ثبت اسناد واملاک بهارستان
م الف/ ۲۱۷۵