از توقف ۲۲۷۱ کامیون در دوغارون تا اختلال صادرات به پاکستان

حمل یکسره کالا؛ فاصله میان مصوبه و اجرا

دو هزار و ۲۷۱ کامیون پشت مرز دوغارون در انتظار ورود به افغانستان هستند، گذرگاه مرزی چین و افغانستان برخلاف اخبار منتشرشده هنوز بازنشده و صادرات ایران به پاکستان نیز به‌دلیل مشکلات بانکی با توقف موقت مواجه شده است. همزمانی این سه اتفاق، تصویری از چالش‌های ساختاری تجارت خارجی ایران ارایه می‌دهد؛ چالش‌هایی که از ناهماهنگی‌های مرزی و فاصله میان وعده‌های زیرساختی و اجرای عملیاتی تا محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بانکی امتداد دارند. در حالی که توسعه کریدورهای منطقه‌ای و تسهیل حمل‌ونقل همواره از اهداف اعلام‌شده سیاستگذاران بوده، وضعیت موجود این پرسش را مطرح می‌کند که چرا ظرفیت جغرافیایی ایران برای گسترش تجارت با همسایگان، همچنان زیر سایه توقف کامیون‌ها، گذرگاه‌های غیرفعال و دشواری‌های مالی قرار دارد؟



دوغارون؛ توقف هزاران کامیون و افزایش هزینه تجارت

مرزهای شرقی ایران از مسیرهای مهم مبادلات تجاری با کشورهای همسایه محسوب می‌شوند و در این میان، دوغارون به‌دلیل نقش خود در تجارت با افغانستان، اهمیت ویژه‌ای دارد. با این حال، توقف طولانی مدت کامیون‌ها در این مرز، روند جابه‌جایی کالا را با اختلال مواجه کرده است. احسان ملک‌زاده، رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، درباره وضعیت تجارت زمینی ایران و افغانستان گفت: ایران با افغانستان در حوزه‌های صادرات، واردات و ترانزیت تبادل تجاری دارد و مرزهای مشترک دو کشور، از جمله دوغارون و میلک، در این زمینه نقش مهمی ایفا می‌کنند. به گزارش مهر، او با اشاره به ترکیب مبادلات تجاری دو کشور افزود: بخش عمده صادرات ایران به افغانستان در حوزه مشتقات نفتی و گاز انجام می‌شود. در مقابل، حجم واردات ایران از افغانستان چندان زیاد نیست، اما متاسفانه در حال حاضر با توقف طولانی مدت کامیون‌ها در پشت مرز دوغارون مواجه هستیم و میزان ایستایی کامیون‌ها در این مرز بسیار بالاست. ملک‌زاده با اعلام اینکه در حال حاضر، حدود ۲ هزار و ۲۷۱ کامیون پشت مرز دوغارون متوقف هستند، تاکید کرد: این موضوع نشان می‌دهد که توقف‌های مرزی همچنان یکی از مسائل مهم در روند صادرات و عبور کالا از مرزهای کشور است. توقف این تعداد کامیون تنها به معنای ازدحام در محدوده مرزی نیست، بلکه می‌تواند هزینه حمل‌ونقل را افزایش دهد، زمان تحویل محموله‌ها را طولانی کند و برنامه‌ریزی صادرکنندگان و شرکت‌های لجستیکی را برهم بزند. خواب سرمایه در ناوگان، افزایش هزینه رانندگان و احتمال از دست رفتن فرصت‌های تجاری، از پیامدهای مستقیم چنین وضعیتی است. با این حال، برای شناسایی دقیق منشا این تراکم، لازم است اطلاعاتی درباره متوسط زمان توقف، ظرفیت عبور روزانه کامیون‌ها و سهم تشریفات گمرکی و کنترل‌های مرزی منتشر شود. بدون چنین داده‌هایی، مشخص نیست چه میزان از مشکل به محدودیت زیرساختی و چه میزان به ناهماهنگی اجرایی مربوط است. آنچه روشن است، انتقال هزینه ناکارآمدی‌های احتمالی به فعالان اقتصادی و کاهش قابلیت پیش‌بینی تجارت است.

جاده‌ای که هنوز مسیر تجارت نشده است

در کنار مشکلات دوغارون، اخبار مربوط به بازگشایی گذرگاه مرزی چین و افغانستان نیز توجه فعالان حوزه حمل‌ونقل را جلب کرده است؛ مسیری که می‌تواند در صورت بهره‌برداری، برارتباطات تجاری منطقه و مسیرهای واقع در امتداد جاده تاریخی ابریشم تاثیر بگذارد. ملک‌زاده درباره اهمیت این مسیر گفت: در روزهای اخیر اخباری درباره بازگشایی مرز چین و افغانستان منتشر شده بود. در صورت بازگشایی این کریدور که در مسیر جاده تاریخی ابریشم قرار دارد، می‌توان انتظار داشت اتفاقات مثبتی در حوزه حمل‌ونقل و تجارت منطقه‌ای رخ دهد. او با تاکید بر اینکه گذرگاه هنوز به بهره‌برداری نرسیده است، تصریح کرد: با وجود اصرار طالبان برای ایجاد این مسیر و انجام اقدامات زیرساختی، از جمله ساخت ۱۲۱ کیلومتر جاده تا گذرگاه مرزی، این گذرگاه هنوز افتتاح نشده است. بر اساس آخرین اطلاعاتی که در اختیار داریم، طرف طالبان عملیات جاده‌سازی را تا محدوده مرز انجام داده، اما گذرگاه مرزی همچنان باز نشده است. رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران همچنین یادآور شد: در مراسم افتتاح جاده نیز طرف چینی حضور نداشته است. بنابراین، باید میان احداث جاده تا محدوده مرزی و ایجاد و راه‌اندازی یک گذرگاه رسمی برای تردد مسافران یا حمل کالا تفاوت قائل شد. ساخت جاده به‌تنهایی به معنای افتتاح گذرگاه مرزی و آغاز تردد تجاری نیست. این توضیحات بر تفاوت میان پیشرفت عمرانی و آمادگی عملیاتی یک کریدور تاکید دارد. احداث جاده، هر چند ضروری است، به‌تنهایی امکان عبور رسمی کالا را فراهم نمی‌کند. راه‌اندازی گذرگاه بین‌المللی به توافق دو طرف، تعیین مقررات عبور، استقرار امکانات گمرکی و کنترلی و هماهنگی‌های اجرایی نیاز دارد. از این منظر، اعلام بازگشایی یک مسیر پیش از آغاز تردد رسمی می‌تواند انتظارات غیرواقعی ایجاد کند و تصمیم‌گیری تجار درباره انتخاب مسیر و تخصیص ناوگان را تحت تاثیر قرار دهد. بنابراین اطلاع‌رسانی درباره پروژه‌های مرزی باید میان تکمیل جاده، افتتاح رسمی گذرگاه و آغاز عملیات تجاری تفاوت روشنی قائل شود.

حمل یکسره کالا؛ فاصله میان مصوبه و اجرا

یکی دیگر از موضوعات مطرح‌شده برای کاهش مشکلات حمل‌ونقل، اجرای طرح حمل یکسره کالاست؛ طرحی که در صورت اجرای صحیح می‌تواند از تخلیه و بارگیری مجدد محموله‌ها جلوگیری کند، اما لزوما به معنای حذف کامل توقف‌های مرزی نیست. رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره وضعیت این طرح گفت: حمل یکسره در تعاریف حمل‌ونقل بین‌المللی مفهوم مشخصی دارد و باید این مفهوم را از موضوع حذف کامل توقف‌های مرزی تفکیک کرد. او در توضیح این مفهوم اظهار کرد: حمل یکسره به این معناست که یک کامیون در مبدا بارگیری و محموله را در مقصد تخلیه کند، بدون اینکه در طول مسیر عملیات تخلیه و بارگیری مجدد انجام شود. بنابراین نمی‌توان گفت اجرای حمل یکسره به‌خودی‌خود به معنای حذف کامل توقف‌ها و ایستایی در مرزهاست. رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با اشاره به نقش کنترل‌های مرزی و گمرکی ادامه داد: موضوع مطرح‌شده درباره کاهش توقف‌های مرزی، به‌نحوه انجام کنترل‌های مرزی و گمرکی نیز مربوط می‌شود. در این زمینه، بحث بر سر آن است که کنترل‌های گمرکی در داخل گمرک و در گمرک مقصد انجام شود تا فرآیند عبور کالا تسهیل شود. این اظهارات نشان می‌دهد که تسهیل تجارت به مجموعه‌ای از اصلاحات هماهنگ نیاز دارد. حمل یکسره می‌تواند جابه‌جایی محموله را ساده‌تر کند، اما اگر فرآیندهای اداری، بازرسی‌ها و کنترل‌های گمرکی همچنان زمانبر باشند، بخش مهمی از مشکل پابرجا خواهد ماند. ملک‌زاده درباره مصوبات مرتبط با تسهیل تجارت اظهار کرد: در ستاد گذر، مصوبات خوبی به تصویب رسیده است که امیدواریم به مرحله اجرا برسد. اگر مبنای تجارت خارجی کشور بر اساس این مصوبات تنظیم و عملیاتی شود، قطعا تسهیل قابل توجهی در فرآیندهای تجاری و حمل‌ونقل بین‌المللی کشور ایجاد خواهد شد. نکته انتقادی در این بخش، فاصله میان تصویب مصوبات و مشاهده نتایج عملی آنهاست. ارزیابی موفقیت طرح‌ها باید بر اساس شاخص‌هایی مانند کاهش زمان توقف، پایین آمدن هزینه حمل و افزایش تعداد کامیون‌های عبوری انجام شود. بدون اعلام زمانبندی، مسوول اجرایی و شاخص‌های سنجش عملکرد، مصوبات ممکن است در حد وعده باقی بمانند.

پاکستان؛ مرزی باز با صادراتی گرفتار محدودیت بانکی

در سوی دیگر تجارت زمینی ایران، پاکستان قرار دارد؛ بازاری که مشکلات آن بیش از آنکه به بسته بودن فیزیکی مرز مربوط باشد، به دشواری انجام فرآیندهای بانکی بازمی‌گردد. این مساله نشان می‌دهد که جریان تجارت تنها با فراهم بودن جاده و گذرگاه تضمین نمی‌شود. پیمان سنندجی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، درباره انتشار اخبار مربوط به تعطیلی مرز گفت: طی روزهای گذشته نامه‌ای جعلی مبنی بر تعطیلی یکی از گذرگاه‌های مرزی مشترک ایران و پاکستان بازنشر شد، اما چنین نامه‌ای صحت ندارد. او افزود: براساس آخرین اطلاعات موجود، مرز مشترک تجارت زمینی ایران و پاکستان بسته نیست، اما واردکنندگان پاکستانی برای محموله‌هایی که از ایران وارد می‌کنند، باید فرم الکترونیکی واردات را به شبکه بانکی خود ارایه دهند. سنندجی در ادامه توضیح داد: با توجه به تحریم بانک‌های ایرانی و سیستم بانکی کشور، انجام این فرآیند دشوار شده و مشکلاتی را برای صادرات ایران به پاکستان و واردکنندگان پاکستانی که محموله‌های خود را از ایران تامین می‌کنند، ایجاد کرده است. به گفته رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، در شرایط فعلی امکان ادامه واردات از پاکستان به ایران وجود دارد و باید مشخص شود که طرف پاکستانی تا چه اندازه برای ادامه این روند همکاری خواهد کرد. او در پایان هشدار داد: در صورت تداوم محدودیت‌های ناشی از تحریم سیستم بانکی ایران و نبود امکان انجام فرآیندهای بانکی مورد نیاز، صادرات ایران به پاکستان عملا متوقف خواهد شد. این وضعیت از یک گلوگاه مهم در تجارت خارجی حکایت دارد: هنگامی که واردکننده پاکستانی برای تکمیل فرآیندهای بانکی با مشکل روبه‌رو می‌شود، حتی باز بودن مرز نیز نمی‌تواند استمرار صادرات ایران را تضمین کند. در چنین شرایطی، محدودیت مالی به مانعی عملیاتی تبدیل می‌شود و صادرکنندگان ممکن است مشتریان خود را به تامین‌کنندگان رقیب واگذار کنند. همچنین انتشار و بازنشر نامه جعلی درباره تعطیلی مرز، ضرورت اطلاع‌رسانی معتبر و سریع را برجسته می‌کند. تصمیم‌های تجاری به اطلاعات دقیق وابسته‌اند و اخبار نادرست درباره وضعیت گذرگاه‌ها می‌توانند به لغو ارسال کالا یا تغییر مسیر حمل‌ونقل منجر شوند.

مزیت جغرافیایی بدون اصلاحات اجرایی کافی نیست

توقف ۲۲۷۱ کامیون در دوغارون، عملیاتی نشدن گذرگاه چین و افغانستان و اختلال بانکی در صادرات به پاکستان، سه نمود متفاوت از یک چالش مشترک هستند: فاصله میان ظرفیت بالقوه تجارت منطقه‌ای و امکان واقعی بهره‌برداری از آن. ایران برای تبدیل موقعیت جغرافیایی خود به مزیت اقتصادی، به جاده و کریدور نیاز دارد؛ اما این زیرساخت‌ها بدون هماهنگی گمرکی، تسهیل فرآیندهای اداری، همکاری کشورهای همسایه و امکان انجام مبادلات مالی، نتیجه مطلوبی ایجاد نمی‌کنند. انتشار آمار دقیق توقف کامیون‌ها، تعیین زمانبندی اجرای مصوبات ستاد گذر، شفاف‌سازی وضعیت حمل یکسره و پیگیری راهکارهای بانکی سازگار با محدودیت‌های موجود، می‌تواند بخشی از مسیر اصلاح را هموار کند. در نهایت، معیار موفقیت سیاست‌های تجاری نه تعداد پروژه‌های معرفی‌شده، بلکه کاهش هزینه و زمان حمل، افزایش قابلیت پیش‌بینی مسیرها و استمرار صادرات است. تا زمانی که این شاخص‌ها بهبود پیدا نکنند، توسعه زیرساخت‌ها و اعلام برنامه‌های تسهیل تجارت نمی‌تواند به‌تنهایی پاسخگوی مشکلات کامیون‌های متوقف و صادرکنندگانی باشد که برای حفظ بازارهای منطقه‌ای تلاش می‌کنند.

پهپادها حریم تهران را می‌بینند

تصویربرداری از ۲۵۰۰ کیلومتر مربع از پایتخت



تصویربرداری پهپادی از ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع از حریم پایتخت با دقت مکانی ۱۰ سانتی‌متر، گامی مهم در مسیر تقویت نظارت بر تغییرات کالبدی پیرامون تهران محسوب می‌شود؛ اقدامی که می‌تواند شناسایی ساخت‌وسازهای غیرمجاز، تغییر کاربری اراضی، ایجاد معابر جدید و سایر تخلفات احتمالی را دقیق‌تر کند. با این حال، باقی ماندن تقریبا نیمی از تخلفات شناسایی‌شده در محدوده‌های دارای تداخل مدیریتی نشان می‌دهد که افزایش توان نظارتی، به‌تنهایی تضمین‌کننده حفاظت موثر از حریم تهران نیست. اظهارات مهدی مزینانی، رییس اداره کل حریم شهر تهران، درباره پیشرفت تصویربرداری هوایی و همزمان تداوم مشکلات اجرایی، تصویری دوگانه از وضعیت مدیریت حریم پایتخت ارایه می‌دهد؛ از یک سو، ابزارهای فنی برای شناسایی تغییرات دقیق‌تر شده‌اند و از سوی دیگر، بخشی از تخلفات همچنان به دلیل دشواری‌های مدیریتی و اجرایی تعیین تکلیف نشده‌اند. این وضعیت پرسشی اساسی را مطرح می‌کند: وقتی امکان شناسایی جزیی‌ترین تغییرات فراهم شده، چرا فرآیند برخورد با تخلفات در بخش‌هایی از حریم همچنان با کندی مواجه است؟

تصویربرداری از ۴۱ درصد حریم

بر اساس اعلام رییس اداره کل حریم شهر تهران، حریم پایتخت حدود ۶ هزار کیلومتر مربع وسعت دارد که تاکنون از ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع آن، معادل حدود ۴۱ درصد، تصویربرداری پهپادی انجام شده است. این تصاویر با دقت مکانی ۱۰ سانتی‌متر تهیه شده و در سامانه جامع اطلاعات مکانی شهرداری تهران بارگذاری شده‌اند. مزینانی در گفت‌وگو با مهر، با اشاره به شرایط جنگی کشور گفت: با وجود شرایط جنگی کشور، حدود ۴۱ درصد از حریم تهران تصویربرداری و تصاویر تهیه‌شده در سامانه بارگذاری شده‌اند. این میزان پوشش، با وجود اهمیت فنی، به معنای تکمیل پروژه نیست. بر اساس ارقام اعلام‌شده، حدود ۳ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع از حریم هدف، همچنان در انتظار تصویربرداری پهپادی است. بنابراین، مدیریت شهری هنوز برای دستیابی به پوشش کامل و یکپارچه باید مسیر قابل توجهی را طی کند. از سوی دیگر، حریم پایتخت محدوده‌ای ثابت و بدون تغییر نیست. ساخت‌وسازها، تغییرات کاربری و گسترش فعالیت‌های انسانی می‌توانند وضعیت این اراضی را در طول زمان تغییر دهند. در چنین شرایطی، علاوه بر تکمیل تصویربرداری اولیه، استمرار پایش و به‌روزرسانی داده‌ها نیز اهمیت دارد. پرسش مهم این است که چه‌زمانی تصویربرداری از بخش‌های باقیمانده به پایان می‌رسد و چه برنامه‌ای برای به‌روزرسانی دوره‌ای تصاویر وجود دارد؟ بدون اعلام زمانبندی روشن، ارزیابی میزان پیشرفت و اثربخشی این طرح دشوار خواهد بود.

از تصاویر ماهواره‌ای تا دقت مکانی ۱۰ سانتی‌متر

مزینانی درباره زیرساخت اطلاعات مکانی شهرداری تهران توضیح داد: سامانه جامع اطلاعات مکانی شهرداری تهران به‌صورت سالانه با تصاویر ماهواره‌ای به‌روزرسانی می‌شود و امکان رصد و پیگیری تغییرات در آن وجود دارد. او درباره علت استفاده از تصاویر هوایی با کیفیت بالاتر نیز گفت: با این حال، با توجه به تکالیف شهرداری تهران و حساسیت موضوع حریم پایتخت، سال گذشته قراردادی با دانشگاه امام حسین (ع) منعقد شد تا تصاویر هوایی با کیفیت بالاتر تهیه شود. تصویربرداری پهپادی در کنار تصاویر ماهواره‌ای می‌تواند جزییات بیشتری از وضعیت اراضی و تغییرات کالبدی در اختیار مدیران قرار دهد. دقت مکانی ۱۰ سانتی‌متر این امکان را فراهم می‌کند که تغییرات کوچک‌تر نیز در تصاویر قابل مشاهده باشند و کارشناسان بتوانند مناطق نیازمند بررسی را با دقت بیشتری شناسایی کنند.

شناسایی کوچک‌ترین تغییرات آغاز مرحله اصلی کار

رییس اداره کل حریم شهر تهران درباره کاربرد تصاویر جدید در مدیریت حریم گفت: پس از بارگذاری تصاویر، بخش اصلی کار آغاز می‌شود. در این مرحله، معابر و راه‌هایی که تاکنون در حریم پایتخت تعیین تکلیف نشده‌اند، شناسایی و بارگذاری می‌شوند. همچنین موضوع طرح‌های موضعی و رصد تخلفات با استفاده از این تصاویر دنبال خواهد شد. این اظهارات نشان می‌دهد که بارگذاری تصاویر پایان پروژه نیست، بلکه آغاز مرحله تحلیل اطلاعات و استفاده عملی از آنهاست. شناسایی معابر تعیین تکلیف‌نشده، بررسی طرح‌های موضعی و رصد تخلفات می‌تواند به تکمیل اطلاعات مکانی و افزایش توان نظارتی شهرداری کمک کند. مزینانی در تشریح قابلیت تصاویر هوایی گفت: کیفیت بالای تصاویر هوایی این امکان را فراهم می‌کند که تغییرات محدوده حریم را به‌صورت دوره‌ای بررسی کنیم. این تصاویر جزییات بسیار کوچکی را نیز نمایش می‌دهند و به ما کمک می‌کنند کوچک‌ترین تغییرات را شناسایی و برای پیگیری آنها اقدام کنیم. پایش دوره‌ای می‌تواند فاصله زمانی میان وقوع یک تغییر و شناسایی آن را کاهش دهد؛ موضوعی که در مدیریت حریم اهمیت زیادی دارد. با این حال، ارزش واقعی این قابلیت زمانی مشخص می‌شود که اطلاعات به دست‌آمده به پرونده‌های قابل رسیدگی تبدیل شوند و نتیجه اقدامات نیز در سامانه ثبت شود. اگر فرآیند ارجاع، رسیدگی و اجرای تصمیمات با تاخیر همراه باشد، افزایش قدرت شناسایی ممکن است صرفا به افزایش تعداد گزارش‌ها و پرونده‌های معوق منجر شود. بنابراین، موفقیت پروژه باید علاوه بر دقت تصاویر، با شاخص‌هایی مانند سرعت رسیدگی، تعداد تخلفات رفع‌شده و میزان کاهش تخلفات جدید سنجیده شود.

تداخل مدیریتی گره اصلی در جنوب و جنوب غرب تهران

یکی از مهم‌ترین چالش‌های مطرح‌شده درباره حفاظت از حریم پایتخت، تداخل مدیریتی در برخی محدوده‌هاست. مزینانی در این باره گفت: موضوعی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم، محدوده‌هایی است که دارای تداخل مدیریتی هستند. او با اشاره به مناطق ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۱۵ به عنوان بخش‌هایی که با این مساله مواجهند، افزود: بخشی از تکالیف مرتبط با این موضوع بر عهده جهاد کشاورزی و فرمانداری است، اما ما نیز موضوعات را رصد می‌کنیم و گزارش می‌دهیم. این اظهارات نشان می‌دهد که حفاظت از حریم تهران تنها به عملکرد شهرداری وابسته نیست و دستگاه‌های دیگری نیز در این حوزه مسوولیت دارند. در چنین شرایطی، روشن بودن حدود اختیارات، نحوه همکاری و مسوولیت نهایی هر نهاد اهمیت زیادی پیدا می‌کند. وقتی یک تخلف شناسایی می‌شود، اما رسیدگی به آن به همکاری چند دستگاه وابسته است، نبود سازوکار هماهنگ می‌تواند فرآیند برخورد را طولانی کند. در نتیجه، ممکن است اطلاعات مربوط به تخلف ثبت شده باشد، اما اقدام اجرایی لازم برای رفع آن با تاخیر انجام شود.

باقی ماندن نیمی از تخلفات

مزینانی درباره عملکرد رفع تخلفات در محدوده‌های دارای تداخل مدیریتی گفت: در بحث رفع اثر تخلفات در محدوده‌های دارای تداخل مدیریتی، عملکرد به‌مراتب پایین‌تر از محدوده قانونی شهر تهران است و تقریبا نیمی از تخلفاتی که طی یک سال گذشته شناسایی کرده‌ایم، همچنان باقی مانده است. این آمار، یکی از مهم‌ترین نشانه‌های فاصله میان توان نظارتی و ظرفیت اجرایی در حفاظت از حریم تهران است. شناسایی تخلف، هرچند گام نخست محسوب می‌شود به‌تنهایی نتیجه‌نهایی را مشخص نمی‌کند. معیار اصلی، میزان موفقیت در رسیدگی و رفع تخلفات و جلوگیری از تکرار آنهاست. باقی ماندن تقریبا نیمی از تخلفات شناسایی‌شده طی یک سال گذشته، ضرورت بررسی دقیق موانع اجرایی را برجسته می‌کند. آیا پرونده‌ها به دلیل تداخل مسوولیت‌ها بلاتکلیف مانده‌اند؟ آیا موانع حقوقی روند رسیدگی را طولانی کرده‌اند؟ یا ظرفیت اجرایی برای پیگیری همه موارد کافی نیست؟ اطلاعات منتشرشده پاسخ قطعی به این پرسش‌ها نمی‌دهد، اما اهمیت انتشار گزارش‌های تکمیلی را نشان می‌دهد. مزینانی درباره تلاش برای رفع این مشکلات نیز گفت: پیگیر هستیم تا از ظرفیت جهاد کشاورزی استفاده کنیم. همچنین اعلام کرده‌ایم که تجهیزات و نیروی انسانی شهرداری تهران برای پیگیری این موضوعات پای کار هستند و تا رفع کامل تخلفات در محدوده‌های بلافصل حریم شهر تهران، موضوع را دنبال خواهیم کرد.

رفع بیش از ۹۵ درصد تخلفات در محدوده شهر

مزینانی در ادامه از رفع اثر بیش از ۹۵ درصد تخلفات شناسایی‌شده در محدوده قانونی شهر تهران خبر داد و گفت: شرایط برخورد با تخلفات در محدوده‌های دارای تداخل مدیریتی متفاوت است و در این بخش‌ها، به‌ویژه در مناطق جنوبی و جنوب غربی پایتخت، همچنان با چالش‌هایی مواجه هستیم. مقایسه این رقم با باقی ماندن تقریبا نیمی از تخلفات در محدوده‌های دارای تداخل مدیریتی، تفاوت قابل توجهی را در نتایج اعلام‌شده نشان می‌دهد. البته برای مقایسه دقیق‌تر، اطلاعات بیشتری درباره تعداد کل تخلفات، نوع پرونده‌ها، دوره زمانی رسیدگی و تعریف دقیق رفع اثر لازم است. با این وجود، این تفاوت نشان می‌دهد که مساله حفاظت از حریم را نمی‌توان صرفا با کمبود ابزارهای نظارتی توضیح داد. اگر در محدوده قانونی شهر، میزان بالایی از تخلفات شناسایی‌شده رفع می‌شود، اما در بخش‌هایی از حریم چنین نتیجه‌ای به‌دست نمی‌آید، باید نقش تفاوت‌های مدیریتی و اجرایی به‌صورت جدی بررسی شود.

محدودیت‌های پروازی و ضرورت تکمیل پروژه

رییس اداره کل حریم شهر تهران درباره موانع تصویربرداری گفت: محدودیت‌های پروازی بر روند تهیه تصاویر تاثیر گذاشته بود، اما با تلاش شهرداری تهران و دانشگاه امام حسین (ع)، بخش عمده کار انجام شده است و پیگیری‌ها برای تکمیل فرآیند تصویربرداری ادامه دارد. با توجه به پوشش ۴۱ درصدی اعلام‌شده، تکمیل تصویربرداری همچنان یکی از مراحل مهم طرح است. در کنار آن، لازم است برنامه به‌روزرسانی تصاویر، اولویت‌بندی محدوده‌های باقی‌مانده و نحوه مقایسه داده‌های جدید با تصاویر قبلی مشخص شود. مزینانی در جمع‌بندی اهمیت این اقدام تاکید کرد: برای نخستین بار، بخش قابل توجهی از حریم پایتخت به تصاویر هوایی با این سطح از کیفیت و دقت مجهز شده است. تکمیل این تصاویر و بهره‌برداری از آنها در سامانه اطلاعات مکانی، زمینه را برای پایش دقیق‌تر حریم، شناسایی سریع‌تر تخلفات و پیگیری موثرتر تغییرات فراهم می‌کند.

آزمون اصلی؛ تبدیل اطلاعات به اقدام

تصویربرداری پهپادی با دقت ۱۰ سانتی‌متر، ظرفیت مهمی برای ارتقای نظارت بر حریم تهران ایجاد کرده است؛ اما موفقیت آن به میزان استفاده عملی از داده‌ها وابسته است. تکمیل پوشش تصویربرداری، تعیین دقیق مسوولیت دستگاه‌ها، تسریع در رسیدگی به پرونده‌ها و انتشار گزارش‌های شفاف از نتایج، از جمله اقداماتی است که می‌تواند فاصله میان شناسایی و رفع تخلف را کاهش دهد. در نهایت، کنار هم قرار گرفتن پیشرفت فناوری نظارت و باقی ماندن بخش قابل توجهی از تخلفات، یک واقعیت را برجسته می‌کند: حفاظت از حریم پایتخت صرفا مساله دیدن و ثبت کردن نیست، بلکه به هماهنگی نهادی، پاسخگویی و اجرای موثر قانون نیاز دارد. پهپادها می‌توانند کوچک‌ترین تغییرات را ثبت کنند، اما معیار واقعی موفقیت این پروژه، نه فقط وسعت تصاویر تهیه‌شده، بلکه میزان کاهش تخلفات و حفاظت موثرتر از حریم تهران خواهد بود.

درشهر

برگزاری رویداد «خانه شهر» در بوستان‌های بانوان ۷ منطقه تهران

رویداد «خانه شهر» با هدف تقویت همبستگی اجتماعی، ارتقای سلامت خانواده‌ها و حمایت از کسب‌وکارهای زنان، از ۲۶ تا ۲۹ مهرماه در بوستان‌های بانوان هفت منطقه تهران برگزار می‌شود. به گزارش مهر، مریم اردبیلی، مشاور زنان و خانواده شهردار تهران با اعلام این خبر گفت: این رویداد با هدف تقویت روحیه همدلی و همیاری میان خانواده‌ها و افزایش حس تعلق اجتماعی، در چارچوب ماموریت‌های قرارگاه دختران، زنان، خانواده و جوانی جمعیت برگزار خواهد شد. او با اشاره به اهمیت سلامت اجتماعی و روانی خانواده‌ها در شرایط کنونی جامعه اظهار کرد: نخستین دوره رویداد «خانه شهر» با هدف بازسازی سرمایه اجتماعی، کاهش آسیب‌های روحی و روانی و تقویت هویت ملی و حس افتخار به ایران در دستور کار قرار گرفته است. اردبیلی افزود: این رویداد تلاش می‌کند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های شهری، زمینه مشارکت بیشتر خانواده‌ها را فراهم کند و از طریق برنامه‌های متنوع فرهنگی، ورزشی و اجتماعی، ارتباط میان اعضای خانواده را تقویت کند. به گفته مشاور زنان و خانواده شهردار تهران، ترویج سبک زندگی فعال، ارتقای سلامت جسمی و روانی، فراهم کردن زمینه رشد کودکان از طریق بازی‌های مشارکتی و حمایت از کسب‌وکارهای زنان از دیگر اهداف این برنامه است. همچنین استفاده از ابزارهای هنری برای بازنمایی نمادهای ملی، دینی و مقاومت در بخش‌های مختلف رویداد پیش‌بینی شده است. او با بیان اینکه زنان و دختران شهر تهران مخاطبان اصلی این برنامه هستند، گفت: رویداد «خانه شهر» در بوستان‌های بانوان مناطق ۳، ۱۵، ۱۶، ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱ برگزار می‌شود و تا ۲۹ مهرماه ادامه خواهد داشت. اردبیلی همچنین از حضور گروه‌های مختلف اجتماعی در این رویداد خبر داد و اظهار کرد: استادان دانشگاه، پزشکان و پرستاران، مشاوران، دختران دانش‌آموز و دانشجو، مادران و کودکان، بانوان توان‌یاب، گروه‌های جهادی و فعالان فرهنگی و محلی در این برنامه مشارکت خواهند کرد. حضور نسل‌های مختلف خانواده، از جمله مادربزرگ‌ها، مادران و نوه‌ها نیز از دیگر ویژگی‌های این رویداد است.

راه‌اندازی نخستین آزمایشگاه زنده شهری در متروی توحید

مدیرعامل سازمان فناوری‌های نوین و نوآوری شهری شهرداری تهران از راه‌اندازی نخستین آزمایشگاه زنده در ایستگاه متروی توحید و برنامه‌ریزی برای ایجاد رصدخانه نوآوری در پایتخت خبر داد. به گزارش ایسنا، تفاهمنامه همکاری شهرداری تهران و معاونت علمی ریاست‌جمهوری با هدف توسعه همکاری‌های علمی و فناوری، روز شنبه با حضور علیرضا زاکانی، شهردار تهران و حسین افشین، معاون علمی رییس‌جمهوری به امضا رسید. سجاد محمدعلی‌نژاد، معاون مالی شهردار تهران، در این نشست با تاکید بر ضرورت استفاده از فناوری در توسعه زیرساخت‌های شهری اظهار کرد: مدیریت شهری برای پاسخگویی به نیازهای شهر تهران به نوآوری و فناوری نیاز دارد و می‌تواند با فراهم کردن بستر مناسب، زمینه فعالیت نخبگان و شرکت‌های دانش‌بنیان را فراهم کند. او افزود: بخش قابل توجهی از نیازهای شهرداری تهران از طریق توانمندی شرکت‌های دانش‌بنیان قابل تامین است و توسعه همکاری با این شرکت‌ها می‌تواند به پیشبرد برنامه‌های مدیریت شهری کمک کند. محمدعلی‌نژاد با اشاره به اقدامات پنج سال اخیر شهرداری تهران در حوزه فناوری گفت: در این مدت، ساختارهای مرتبط با توسعه نوآوری شکل گرفته و سازمان فناوری و نوآوری شهری ایجاد شده است. همچنین مجوز پارک علم و فناوری برای فراهم کردن زیرساخت‌های لازم در این حوزه دریافت شده است. معاون مالی شهردار تهران ادامه داد: پارک علم و فناوری شهرداری در چهار مجموعه، شامل بوستان ولایت و سه مجموعه دیگر، فعالیت می‌کند و ضوابط و آیین‌نامه‌های مورد نیاز برای توسعه فعالیت‌های فناورانه نیز تدوین شده است. او همچنین از آمادگی شهرداری برای برگزاری رویدادی با محوریت توسعه محیط‌های علمی و فناورانه خبر داد و تاکید کرد که ظرفیت‌های حوزه شهرسازی نیز می‌تواند در گسترش این فضاها نقش موثری داشته باشد. محمدعلی‌نژاد اظهار کرد: برنامه‌ریزی شده است موضوع توسعه محیط‌های فناوری و نوآوری در جریان بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران مورد توجه قرار گیرد تا زمینه فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره‌گیری از راهکارهای نوآورانه در مدیریت شهری تقویت شود. بر اساس اعلام مطرح‌شده، راه‌اندازی آزمایشگاه زنده در متروی توحید و ایجاد رصدخانه نوآوری از محورهای توسعه فناوری شهری در تهران به شمار می‌روند؛ اقداماتی که با هدف گسترش تعامل میان مدیریت شهری، نخبگان و مجموعه‌های علمی دنبال می‌شوند.

سامانه پیامکی روزنامه تعادل
۳۰۰۰۵۳۲۰

اداره ثبت اسناد و املاک بندر گناوه
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقدسند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقدسند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۳۴۵ مورخ ۱۴۰۵/۶/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای غلامرضا غلامی فرزند سبز علی به شماره شناسنامه ۱۱۲۳ کد ملی ۳۵۰۰۶۰۷۸۳۷ صادره از بوشهر را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی مساحت ۴۰۷۰۶/۰۵ متر مربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹ اصلی واقع در کره بند گناوه خریداری مع الواسطه از آقای غلامرضا دوحرف وشرکاء 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 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 صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی باشد.

شناسه آگهی: ۲۲۹۷۴۳۲
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۷/۲۶
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۸/۱۱

محمد چهابدار
رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه