

مدیر کل شیلات خوزستان  
افزایش نظارت بر صید غیر مجاز  
در آب‌های خوزستان



مدیر کل شیلات خوزستان از افزایش اقدامات حفاظتی و بازرسی‌های در سواحل و آب‌های استان خبر داد و گفت: در راستای مقابله با صید غیر مجاز و حفاظت از ذخایر آبی، طی یک‌ماه اخیر اقدامات نظارتی به‌طور جدی دنبال شده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، مرتضی سوری با ایسنا اظهار کرد: ۴ هزار و ۷۸۶ نفر ساعت گشت ساحلی و ۷۲ نفر ساعت گشت دریایی توسط نیروهای یگان حفاظت منابع آب‌ریان صورت گرفته است. همچنین ۱۰۳ دستگاه خودرو، ۳۰ دستگاه موتورسیکلت، ۹۵۹ فروند قایق و ۱۰۳۱ فروند لنج در ساحل و ۲۴ قایق و ۳۰ لنج در دریا مورد بازرسی قرار گرفته‌اند.

مدیر کل شیلات خوزستان افزود: در نتیجه این اقدامات، ۶۹۵ کیلوگرم میگو و ۲۰۰ کیلو گرم ماهی به‌صورت غیر مجاز کشف و ضبط شد. همچنین ۱۶ متهم دستگیر و یک فروند قایق، ۱ فروند لنج و ۴ دستگاه خودرو نیز توقیف شد.

مدیر کل شیلات خوزستان همچنین از اجرای ۱۶ مرحله بازرسی از صیدگاه‌های استان خبر داد و گفت: این روند با هدف صیانت از منابع ارزشمند آب‌زیان ادامه دارد.

سوری مدیر کل شیلات خوزستان بیان کرد: با همکاری سایر نهادهای نظارتی و انتظامی تلاش خواهیم کرد تا با پدیده صید غیر مجاز بر خورد قاطع شسده و زمینه بهره‌داری پایدار از منابع آب‌زیان دریایی در استان فراهم شود.

مدیر کل شیلات مازندران:

**بزرگ‌ترین پروژه نوین پرورش ماهی در قفس نوشهر، مهر افتتاح می‌شود**

مدیر شیلات مازندران گفت: تا مهر ماه امسال یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های نوین پرورش ماهی در قفس با ظرفیت ۲۰۰ تن در نوشهر به بهره برداری خواهد رسید. به گزارش اقتصادسراسر آمد، نیما حسین زاده با اشاره به اینکه یکی از رسالت‌های مهم شیلات، پرورش ماهی در قفس‌های دریایی است، به ایسنا اظهار کرد: این امر در راستای اقتصاد دریا محور که برعهده شیلات نهاده شده است صورت می گیرد.

مدیر کل شیلات مازندران با اشاره به اینکه امسال با مشارکت جامعه صیادی قرار است در بندر صیادی بابلسر یکی از بزرگترین پروژه‌های پرورش ماهی در قفس‌های دریایی به بهره برداری برسد، افزود: این پروژه با مشارکت سراسر مایه‌گذار با ظرفیت ۱۵۰ تن اجرایی خواهد شد.مدیر کل شیلات مازندران از افتتاح یکی از پروژه‌های بزرگ با تکنولوژی نوین در نوشهر خبر داد و گفت: این پروژه پرورش ماهی در قفس با تکنولوژی کاملاً نوین است که تا اوایل مهرماه اجرایی خواهد شد.مدیر کل شیلات مازندران در تکمیل سخنان خود، تصریح کرد: این پروژه برای اولین بار با طرخی نوین قرار است در کشور اجرایی شود که با مشارکت یک شرکت کشتی سازی این قفس طراحی شده است که گام نوینی در حوزه قفس‌های دریایی خواهد بود. حسین زاده مدیر کل شیلات مازندران ادامه داد: این قفس با سازه فلزی و جدید طراحی شده است که بیش از ۲۰۰ تن ظرفیت دارد.وی با تأکید بر اینکه قفس‌های دریایی بهتر است به شکل مزارع بزرگ مقیاس کار شود، متذکر شد: برای کاهش هزینه‌های تولید و تولید محصولات صادراتی محور، بهتر است مزارع به شکل بزرگ مقیاس احداث شود تا ما بتوانیم حمایت و پشتیبانی لازم اعم از اعطای تسهیلات به این مزارع را داشته باشیم.

<b>سازمان ثبت اسناد و املاک کشور</b> <p><b>اداره کل ثبت اسناد و املاک استان کرمانشاه</b></p> <p><b>اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک کرمانشاه ناحیه دو</b></p> <p><b>هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند ورسمی</b></p>	
<p>آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی</p> <p>برابر برای شماره ۵۰۷۷-۱۴۰۵-۴۰۳۱۶۰۱۴۰۴-۱۴۰۴/۵/۷-۱۴۰۴ هیات دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کرمانشاه ناحیه دو تصرف مالکانه پلا معارض متقاضی آقای محمد گل محمدی فرزند خسرو بشماره شناسنامه ۶۶۷ صادره از باختران در ششادگان یک باب ساختمان و سوله به مساحت ۵۰۵ متر مربع در قسمتی از پلاک ۱۱۷ اصلی بخش سه حومه قریه ی چشمه سفید خریداری از مالک رسمی آقای محمد رضا کلا لاشکی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی 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.</p> <p>تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۵/۱۳  <b>فرشاد نادری- رئیس ثبت اسناد و املاک</b></p>	



**رشد گروه اقتصاد دریا-سهیل مرتضوی** – علی رغم رشد سریع عرضه و گسترش ناوگان کانتینری جهان از سال ۲۰۱۰ تاکنون، در سال ۲۰۲۴ میلادی تعادل عرضه و تقاضا تشدید شده بود. در این سال با عبور ۹۰درصد از ظرفیت عادی که به‌طور معمول از کانال سوئز عبور می‌کند، از دماغه امیدنیک؛ تقاضا برای کشتی‌ها را افزایش داده است. بنابراین، پس از بازگشت کشتی‌ها به مسیرهای عادی، گسترش ناوگان کانتینری همچنان به عنوان یک نگرانی باقی خواهد ماند. در این راستا، جابه‌جایی محموله‌ها در سال ۲۰۲۳ میلادی رشد بسیار ضعیفی را تجربه کرده بود. همچنین برخی گزارش‌های منتشرشده پیش از این حاکی از آن بود که ناوگان کشتی‌های کانتینری جهان با رشد ۳ تا ۴درصدی در سال ۲۰۲۵ و ۳.۵ تا ۵.۴درصدی در سال ۲۰۲۶ میلادی مواجه خواهد شد. بااین حال، آخرین گزارش‌های مربوط به حمل و نقل کانتینری در سال جاری میلادی نشان‌دهنده ایجاد نوعی رکود در این حوزه است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسر آمد، میانگین نرخ‌های لحظه‌ای حمل کانتینر در اکثر معاملات اصلی شرق به غرب در هفته منتهی به ۳۱جولای بدون تغییر باقی ماند، زیرا تقاضای مورد انتظار فصل اوج هنوز تحقق نیافته و تلاش شرکت‌های حمل و نقل برای تطبیق ظرفیت با تقاضای کم، به افزایش قیمت‌ها منجر نشده است. از طرف دیگر، برخی گزارش‌ها حاکی از این است که نرخ حمل و نقل کانتینر در غرب اقیانوس اطلس حدود ۲۰۰۰دلار در هر کانتینر ۴۰ فوتی بود؛ نرخی که به طرز چشمگیری پایدار است و صادرکنندگان اروپایی به ایالات متحده را با هزینه‌های کلی بسیار بالاتری روبرو خواهد کرد.

با پیش‌بینی کاهش بیشتر در ماه آگوست، نرخ‌های حمل و نقل به‌خصوص در سواحل غربی آمریکا به سطح قبل از بحران دریای سرخ نزدیک می‌شوند. ایالات متحده در حال انعقاد چندین قرارداد تجاری است، اما بعید به نظر می‌رسد که این امر زمینه هجوم محموله‌ها در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ را فراهم کرده و از کاهش بیشتر نرخ‌ها جلوگیری به عمل آورد. شرکت‌های حمل و نقل کانتینری برای مدیریت ظرفیت تلاش می‌کنند، اما ممکن است در نبردی شکست‌خورده چاره‌ای جز پذیرش نرخ‌های حمل و نقل پایین‌تر نداشته باشند.

نکته قابل توجه در این باره آن است که حتی قراردادهای تجاری اعلام‌شده ایالات متحده-اتحادیه اروپا و ایالات متحده-بریتانیا نیز در هفته پایانی منتهی به ۳۱جولای هیچ تأثیری در نوسان نرخ‌ها نداشته‌اند. اگر پیش‌بینی برای ادامه سال ۲۰۲۵ برای شرکت‌های حمل و نقل کانتینری چالش برانگیز باشد، برای سایر بخش‌های شرکت‌های حمل و نقل نیز دشوار خواهد بود. آن‌ها ممکن است از کاهش نرخ حمل و نقل سود ببرند، اما این کار به هیچ وجه نمی‌تواند تأثیر مالی تعرفه‌ها را جبران کند.

مردم سواحل جنوب ایران، به‌ویژه در جزیره قشم، سال‌هاست که با گاه‌شماری خاص خود، زندگی‌شان را با ریتم دریا و با نوروز دریا هماهنگ کرده‌اند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد از تنسینم، در تقویم بومی مردم سواحل جنول ایران، آغاز سال نو دریایی که با نام «نوروز دریا» شناخته می‌شود، نه‌فقط یک رویداد فرهنگی، بلکه نقطه‌عطفی برای شروع فصلی آرام و پربرار در دل خلیج فارس است. احیای این آیین کهن، فراتر از پاسداری از یک میراث محلی، تلاشی برای بازتعریف رابطه انسان با دریا و استفاده از ظرفیت‌های بی‌نظیر آن در مسیر توسعه پایدار است.

در دنیای امروز که چالش‌های زیست‌محیطی و اقلیمی اهمیت روزافزونی یافته‌اند، نسوروز دریا می‌تواند الگویی موفق برای همگرایی منطقه‌ای و تقویت گفتمان صلح باشد، درست همان‌گونه که نوروز باستانی به یک پرونده چندملیتی موفق تبدیل شده است.

ایران، کشوری با سواحل گسترده در شمال و جنوب، همیشه پیوندی ناگسستنی با دریا داشته است. با این حال، در دوران معاصر، این پیوند تا حدی کمرنگ شده و از یادها رفته است. نوروز دریا و گاه‌شماری باستانی دریایی، یادآور دانشی عمیق و کاربردی است که مردمان ساحل نشین برای قرن‌ها آن را در زندگی خود جاری ساخته‌اند.

این آیین‌ها، تنها به زمان‌بندی صید و دریانوردی محدود نمی‌شوند، بلکه بیانگر درکی عمیق از طبیعت، احترام به محیط‌زیست دریایی و توانایی سازگاری با تغییرات اقلیمی هستند و احیای این میراث زنده، فرصتی برای نسل امروز است تا از هویت دریایی خود آگاه‌تر شده و به ارزش‌های نهفته در آن پی ببرد.

این تقویم بومی که سال را به چهار فصل تقسیم می‌کند (شهریما، دستون، جووا و گرما)، نه‌تنها یک ابزار معیشتی، بلکه یک نقشه راه برای زیست پایدار در کنار دریاست.

«سراسر آمد» گزارش می‌دهد؛

# سایه رکود ترانزیت کانتینری در دریاها

**نشانه‌ای از اوج گرفتن تقاضا برای کشتی‌های کانتینری جهان نیست**

تأکید کرد: هم‌اکنون میانگین نرخ‌های لحظه‌ای در مسیرهای اصلی از خاور دور به ایالات متحده به شدت کاهش یافته و اکنون در پایین‌ترین سطح از دسامبر ۲۰۲۳ تاکنون قرار دارد.

**چشم‌انداز حمل و نقل کانتینری در ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶** – مؤسسه بیم‌کو نیز پیش از این با انتشار گزارشی فرض خود را برای زمان بازگشت کشتی‌ها به مسیرهای عادی کانال سوئز تغییر داده بود. آن زمان فرض بر این بود که مسیریابی مجدد تمام سال ۲۰۲۵ میلادی را تحت تأثیر قرار خواهد داد و انتظار می‌رفت که این روند در طول سال ۲۰۲۶ میلادی به حالت عادی بازگردد. اگر کشتی‌ها در سال ۲۰۲۵ میلادی به کانال سوئز بازگردند، تضعیف قابل توجهی از شرایط بازار و به دنبال آن بهبود جزئی در سال ۲۰۲۶ میلادی پیش‌بینی می‌شود. برعکس، اگر مسیرهای دور زدن کشتی‌ها تا سال ۲۰۲۶ ادامه یابد، تضعیف جزئی در سال ۲۰۲۵ با انقباض جزئی در سال ۲۰۲۶ همراه خواهد بود. این در حالی است که طی هفته‌های گذشته با افزایش درگیری میان نیروهای یمن و رژیم صهیونیستی، پس از ماه‌ها شاهد بازگشت ناآرامی‌ها در محدوده دریای سرخ بودیم.

گزارش بیمکو همچنین حاکی از آن بود که در سال ۲۰۲۵



میلادی، پیش‌بینی می‌شود که حجم واردات به جنوب و غرب آسیا افزایش یابد و آمریکا سریع‌ترین رشد را داشته باشد. صندوق بین‌المللی پول رشد اقتصادی سریع‌تری را برای بسیاری از کشورهای صادرکننده نفت در غرب آسیا پیش‌بینی می‌کند که احتمالاً باعث افزایش جابه‌جایی کالا در منطقه خواهد شد. در همین حال، خروج آرژانتین از رکود ممکن است حجم بالاتری از جابه‌جایی کالا را به همراه داشته باشد. تحرکات چین نیز بی‌شک در رشد حمل و نقل مؤثر خواهد بود. عدم قطعیت در پیش‌بینی‌ها نیز عمدتاً از تصمیمات اتحادیه اروپا و آمریکا ناشی می‌شود. رئیس‌جمهور جدید آمریکا تهدید کرده است که در ژانویه ۲۰۲۵ میلادی، تعرفه‌های واردات را افزایش خواهد داد. افزایش قابل توجه تعرفه‌ها می‌تواند هزینه‌های مصرف‌کننده را بالا ببرد، حجم واردات را کاهش دهد و در صورت مقابله به‌مثل، به تجارت جهانی و رشد اقتصادی آسیب وارد کند.

پس از آن خط کشتیرانی مرکس با ظرفیت ۴,۵۷۶,۸۹۵ TEU که از ۷۳۴ فروند کشتی متعلق به این شرکت، ۴۰۴ فروند ملکی و ۳۹۴ فروند اجاره‌ای است. این خط کشتیرانی دانمارکی ۵۰ فروند کشتی کانتینری در دست ساخت دارد.

خط کشتیرانی فرانسه CMA CGM در رتبه سوم با ۴,۰۱۵,۵۰۰ TEU کانتینر، ۶۸۴ فروند کشتی در اختیار دارد که ۳۳ فروند آن ملکی و ۳۵۱ فروند را اجاره کرده است. همچنین ۹۴ فروند کشتی نیز در دست ساخت دارد. شرکت کاسکوی چین در رتبه چهارم با ۳,۴۲۵,۴۹۲ TEU کانتینر، تعداد ۵۳۴ کشتی دارد که ۲۰۲ فروند آن ملکی و ۳۲۲ فروند به صورت اجاره‌ای است. این شرکت ۷۲ فروند کشتی نیز برای ساخت سفارش داده است. در مجموع ۴ شرکت برتر خطوط کشتیرانی کانتینری در ۵۷.۵درصد از کانتینرهای جهانی را در اختیار دارند.

## «نوروز دریا» به دنبال احیای هویت دریایی ایران



این دانش بومی که از طریق زنان ساحل‌نشین، در قالب روایت‌ها و آواها، نسل به نسل منتقل شده، امروز می‌تواند به عنوان یک سرمایه ارزشمند برای توسعه گردشگری مسئولانه و حفاظت از محیط‌زیست مورد استفاده قرار گیرد.

نوروز دریا که از نهم مردادماه آغاز می‌شود، فراتر از مرزهای محلی، ظرفیت تبدیل شدن به یک الگوی موفق در سطح منطقه‌ای و جهانی را دارد. همان‌گونه که نوروز باستانی به عنوان میراثی مشترک در میان ۱۳ کشور به ثبت جهانی رسید و بستری برای گفت‌وگو و صلح فراهم کرد، نوروز دریا نیز می‌تواند به نمادی برای همگرایی میان کشورهای حاشیه خلیج فارس و اقیانوس هند تبدیل شود. در دیسای امروز که مناقشات سرزمینی و چالش‌های

عنوان «ژئوپارک جهانی یونسکو» است، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

ابراهیم رستم‌گورانی، سرپرست مدیریت ژئوپارک جهانی یونسکو در جزیره قشم، معتقد است که آیین نوروز دریا، همانند سایر میراث‌های زنده، پلی میان گذشته، حال و آینده است.

این آیین که در خود احترام به طبیعت، شناخت اقلیم، همزیستی با دریا و تاب‌آوری در برابر بحران‌های محیطی را جای داده، می‌تواند مبنایی برای توسعه گردشگری مسئولانه و پایدار باشد و به تقویت هویت فرهنگی جوامع محلی و توسعه متوازن در سطح منطقه‌ای و جهانی کمک کند.

رستم‌گورانی تأکید می‌کند که این آیین نه فقط یک میراث محلی، بلکه نمونه‌ای درخشان از میراث بینا فرهنگی ساحل‌نشینان خلیج فارس و کشورهای حاشیه اقیانوس هند است که پتانسیل تبدیل شدن به یک الگوی موفق یونسکو را دارد.

به گفته‌وی تلاش‌های جامعه محلی جزیره قشم، پژوهشگران و فعالان رسانه‌ای، به‌ویژه در روستای تاریخی بندر سلخ، از اوایل دهه ۱۳۸۰ تاکنون (به استثنای وقفه ناشی از کوید-۱۹)، منجر به برگزاری سالانه آیین نوروز دریا در قالب رویدادی فرهنگی و آیینی شده است که نمونه‌ای موفق از گردشگری رویداد و احیای میراث زنده است.

سرپرست ژئوپارک جهانی یونسکو در قشم یادآور شد نسوروز دریایی، افزون بر آنکه بخشی از «دانش سنتی دریانوردی و لنج‌سازی ایرانی» است که در سال ۲۰۱۱ در فهرست میراث جهانی یونسکو به ثبت رسید، در سال ۱۳۹۱ نیز با عنوان «نوروز صیاد» در فهرست ملی میراث ناملموس ایران (شماره ثبت ۱۰۵۶) به ثبت رسیده است.