

توسعه سرمایه‌گذاری در پرورش صدف‌های خوراکی بومی در بوشهر



مدیرکل شیلات استان بوشهر گفت: سرمایه‌گذاری در حوزه تولید، تکثیر و پرورش صدف‌های خوراکی بومی خلیج فارس و دریای عمان تقویت می‌شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عقیل امینی در نشست توسعه سرمایه‌گذاری صدف‌های خوراکی با اشاره به ظرفیت‌های ویژه سواحل جنوبی کشور در زمینه آبی‌پروری، پرورش صدف خوراکی را یکی از مزیت‌های مهم و آینده‌دار این حوزه دانست و اظهار کرد: در سالی که از سوی مقام معظم رهبری به عنوان سرمایه‌گذاری برای تولید نام‌گذاری شده است، شیلات استان بوشهر تمام توان خود را برای فراهم‌سازی بستر مناسب جهت حضور سرمایه‌گذاران در بخش‌های مختلف آبی‌پروری به‌کار گرفته است.

وی با تأکید بر اهمیت اقتصادی پرورش صدف خوراکی در کشور افزود: با توجه به حرام بودن مصرف خوراکی این صدف‌ها، تمام این محصولات صادر می‌گردد و این محصول می‌تواند نقش مؤثری در ارزآوری و اشتغال‌زایی ایفا کند.

امینی در ادامه به فعالیت طرح‌های پالوت در استان اشاره کرد و گفت: هم‌اکنون طرح‌های پالوت پرورش صدف خوراکی در شهرستان‌های تنگستان و دیلم در حال اجرا هستند. با توجه نیاز به سرمایه اولیه کم برای این سرمایه‌گذاری و ظرفیت بالای صادرات، این حوزه می‌تواند در ایجاد اشتغال ساحلی، تنوع تولیدات شیلاتی، و توسعه صادرات نقش مهمی ایفا کند.

وی تصریح کرد: سواحل استان بوشهر به دلیل برخورداری از گونه‌های بومی با ارزش، بستری کم‌نظیر برای توسعه فعالیت‌های پرورش صدف فراهم کرده‌اند.

مدیرکل شیلات استان بوشهر با تأکید بر رویکرد حمایتی این اداره در سال ۱۴۰۴افزود: پرورش صدف دریایی برای صادرات یکی از ظرفیت‌های راهبردی استان بوشهر در مجاورت خلیج فارس است و با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، سطح این فعالیت در استان افزایش خواهد یافت.امینی همچنین با اشاره به نرخ بالای بازگشت سرمایه در این حوزه خاطر نشان کرد: سرمایه‌گذارانی که در زمینه پرورش صدف دریایی در سواحل استان بوشهر فعالیت دارند، مورد حمایت کامل شیلات قرار خواهند گرفت.

اجرای پروژه‌های گردشگری آشوراده مطابق با موازین زیست محیطی

معاون محیط زیست طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: طرح و برنامه‌ای برای طبیعت‌گردی خانواده‌ها در جزیره آشوراده تدوین شده که تمامی فعالیت‌های گردشگری متمرکز از جمله ساخت‌وسازها، مراکز تجاری، فروشگاه‌ها و سایر مراکز خدماتی در داخل محدوده‌ای مشخص انجام خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمید ظهیری در خصوص آخرین وضعیت محیط زیستی جزیره آشوراده ضمن اجرای پروژه‌های گردشگری، از نهایی شدن اصلاحات مورد نیاز در طرح طبیعت‌گردی این جزیره خبر داد و به مانا بیان داشت: آشوراده همواره یکی از مناطق دارای ظرفیت بالای گردشگری طبیعی بوده است؛ سال‌ گذشته مجوزهایی برای اجرای طرح‌های طبیعت‌گردی در این منطقه صادر شد، اما در چارچوب‌ها و جزئیات این مجوزها ابهاماتی وجود داشت که منجر به برخی تداخلات اجرایی شد و نیاز به اصلاح داشت.معاون محیط زیست طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: ما ایسن موضوع را به‌صورت جدی پیگیری کردیم و طی جلسات متعدد با مسئولان استانی اصلاحات لازم اعمال شد؛ اکنون طرح و برنامه‌ای برای طبیعت‌گردی خانواده‌ها در جزیره آشوراده تدوین شده که تمامی فعالیت‌های گردشگری متمرکز از جمله ساخت‌وسازها، مراکز تجاری، فروشگاه‌ها و سایر مراکز خدماتی در داخل محدوده‌ای مشخص انجام خواهد شد.

به گفته وی، در طرح پیش‌بینی شده، فعالیت‌های مرتبط با گردشگری گسترده و با شدت کم نیز در محدوده‌های تعریف‌شده قابل اجرا خواهند بود، دستگاه‌های استانی با آرامش و هماهنگی در حال پیگیری مسائل مربوط به ساخت‌وسازها و صدور مجوزها هستند.وی گفت: ترمیم قلعه تاریخی مشهور این جزیره نیز با دقت و نظارت کامل در حال انجام است و طرح نظارت استان به‌طور دقیق بر روند اجرایی آن نظارت کنند.



نیز همچون نیمه اول، توسط مالکان این نوع کشتی‌ها هدایت می‌شود.
باین حال، انتظار می‌رود از میزان سفارش‌های جدید در بخش کشتی‌های فله‌بر خشک، تانکرها و حامل‌های گازی، به‌ویژه در یاردهای چینی، کاسته شود. بررسی‌ها نشان می‌دهند، پیشنهاد دفتر نماینده تجاری آمریکا مبنی بر تعیین عوارض بر کشتی‌های ساخت چین که وارد بنادر آمریکا می‌شوند، هر چند هنوز به مر حله اجرا نرسیده، اما بر حجم سفارش‌ها در چین تأثیر گذاشته است.

چشم‌انداز سفارش کشتی در ۲۰۲۵

آنطور که در جدیدترین گزارش موسسه Maritime Strategies International (MSI) درباره سفارش ساخت کشتی‌های جدید در سال ۲۰۲۵منتشر شده؛ روند سفارش‌ها در نیمه اول سال جاری مشابه سال ۲۰۲۴ بوده، اما با تفاوت‌هایی همراه است. این تغییرات تحت تأثیر پیشنهاد نماینده تجاری آمریکا شکل گرفته‌اند که قرار است بر کشتی‌های ساخت چین که به بنادر آمریکا وارد می‌شوند، عوارض وضع شود. با وجود این، سفارش کشتی‌های کانتینری همچنان در سطح بالای سال‌های اخیر ادامه یافت و حدود نیمی از کل سفارش‌ها را تشکیل داد، اما وضعیت برای سایر بخش‌های حمل‌ونقل دریایی متفاوت بود؛ به‌طوری‌که حجم سفارش تانکرها حدود دوسوم و سفارش کشتی‌های فله‌بر خشک و گازسوز حدود ۱۰درصد کاهش یافته است.

آنطور که «مانا» در گزارشی نوشته است؛ آدام کنت، مدیرعامل موسسه MSI، در این باره اظهار داشت: «به‌طور کلی، حجم قراردادهای سفارش ساخت کشتی در سال جاری کاهش چشمگیری داشته است. به نظر می‌رسد آشفته‌گی‌های ژئوپلیتیکی موجب شده برخی مالکان کشتی منتظر بمانند، از ثبت سفارش جدید خودداری کنند. همچنین در نیمه اول سال شاهد کاهش قیمت در بخش‌های مختلف کشتیرانی و ساخت کشتی‌های جدید بوده‌ایم. این عوامل باعث شده مالکان عقب‌نشینی کرده و منتظر ثبات شرایط بمانند.» وی

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

ترسیم چشم‌انداز بازار کشتی‌سازی در جهان

غول‌های کشتی‌سازی جهان چه وضعیتی در ۲۰۲۵ دارند؟

البته با توجه به رشد مداوم و غیرمنتظره سفارش‌های کشتی‌های کانتینری در سال‌های اخیر، ممکن است این بخش همچنان با تقاضای بالا روبه‌رو باشد. بنابراین صحبت از کاهش چشمگیر سفارش در این بخش، منطقی نیست.»

آخرین وضعیت غول‌های کشتی‌سازی جهان

براساس گزارش‌های موجود، چین بی‌تردید بزرگ‌ترین کشور کشتی‌ساز جهان است و انتظار می‌رود این موقعیت را در سال ۲۰۲۵ و سال‌های آتی حفظ و تقویت کند.
سلطه چین ناشی از دسترس بودن نیروی کار گسترده و ماهر، پارانها و حمایت‌های دولتی، سیاست‌های صنعتی قوی، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و گسترش سریع ظرفیت کشتی‌سازی است. در سال ۲۰۲۴، کشت‌سازان چینی سفارش ساخت ۶.۴۵میلیون تن را دریافت کردند که معادل ۷۰درصد از سهم بازار جهانی بود. کارخانه‌های کشتی‌سازی چینی ۳ تا ۴سال آینده ظرفیت‌شان پر شده است و تا پای ۲۰۲۸ هیچ ظرفیت خالی برای سفارش جدید وجود ندارد.

کره جنوبی نیز به ساخت کشتی‌های با ارزش بالا و فناوری پیشرفته شهرت دارد. در سال ۲۰۲۴، شرکت‌های کشتی‌سازی کره‌ای ۱.۹۸میلیون CGT سفارش دریافت کردند که معادل تقریباً ۱۷درصد از سهم بازار جهانی است. کره جنوبی در ساخت کشتی‌های حمل LNG، فنکشنک‌های غول پیکر و کشتی‌های کانتینری بزرگ پیشگاز است و در حال سرمایه‌گذاری در کشتی‌های حمل آمونیاک و LPG نیز است. در این میان تمرکز کره جنوبی بر کشتی‌های پیچیده و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های سبز جایگاه آن را تثبیت کرده است.

ژاپن در رتبه سوم پس از چین و کره جنوبی قرار دارد. ژاپن تمرکز خود را به ساخت کشتی‌های با ارزش افزوده بالا، مانند فله‌برهای سبز و کشتی‌های با فناوری پیشرفته معطوف کرده و دیگر صرفاً بر حجم تولید رقابت نمی‌کند. در حال حاضر، ژاپن در حال بررسی فناوری‌هایی نظیر کشتی‌های خودران و سایر نوآوری‌های پیشرفته است تا مزیت رقابتی خود را حفظ کند. در سال ۲۰۲۴، دفتر سفارشات کشتی‌سازی ژاپن به ۸.۳۸میلیون CGT رسید که معادل ۱۳درصد از سهم جهانی است. این کشور در ساخت کشتی‌های LPG و LNG، یخچال‌دار و حمل خودرو تخصص دارد. دولت ژاپن هدف‌گذاری کرده تا ظرفیت کشتی‌سازی خود را دو برابر کند و سهم خود در سفارشات جهانی را تا سال ۲۰۳۰ به ۲۰درصد افزایش دهد.

افزود: «با این حال، کربن‌زدایی در بخش کشتی‌های کانتینری و کرورز در حال اثرگذاری است، به‌طوری‌که حدود ۵۰درصد از کشتی‌های سفارش داده‌شده در نیمه اول سال، دوگانه‌سوز بوده‌اند.»

کنت ادامه داد: «بر اساس داده‌های MSI، در نیمه اول سال ۲۰۲۵، سفارش ساخت کشتی در یاردهای چینی به شدت کاهش یافته و تنها حدود یک‌سوم از کل سفارش‌های جدید را تشکیل می‌دهد؛ در حالی که این رقم در سال گذشته ۷۰درصد بود.» وی با اشاره به تأثیر سیاست‌های آمریکا گفت: «این میزان کاهش، قابل توجه است. بخشی از آن احتمالاً تحت تأثیر سیاست‌های USTR بوده، اما به نظر می‌رسد باید به کمبود تقاضا در بخش‌هایی مانند کشتی‌های فله‌بر خشک نیز توجه داشت.» به گفته وی، طرح‌های اولیه USTR که اوایل سال جاری ارائه شد، پس از مشورت با فعالان صنعت و دریافت انتقادات، تعدیل شد و اکنون بیشتر بر کشتی‌های تحت مدیریت شرکت‌های چینی تمرکز دارد، نه صرفاً هر کشتی ساخت چین.

کنت در ادامه تصریح کرد: «بدون شک، اجرای برنامه‌های USTR خیر خوبی برای کشتی‌سازان کره‌ای و ژاپنی است. کشتی‌های ساخت چین به‌طور سنتی قیمت‌های پایین‌تری نسبت به همتایان ژاپنی و کره‌ای خود دارند، اما اگر این کشتی‌ها با هزینه‌های اقتصادی مضاعف همراه باشند، مالکان تمایلی به خرید آن‌ها نخواهند داشت.» وی افزود: «کشتی‌سازان کره‌ای و ژاپنی اکنون در موقعیتی قرار دارند که می‌توانند از سیاست‌های حمایتی دولت‌های آمریکا و هند بهره‌مند شوند. برای نمونه، شرکت هان‌وای کره جنوبی در کشتی‌سازی فیلاولفیا در آمریکا سرمایه‌گذاری کرده و شرکت اچ‌دی هیوندای با کشتی‌سازی کوچ‌چین هند وارد همکاری مشترک شده است. به نظر می‌رسد ساده‌ترین راه برای موفقیت در کشتی‌سازی، مشارکت با مالکیت مشترک با یاردهایی است که ریشه در کره و ژاپن دارند.»

براساس گزارش MSI، انتظار می‌رود نیمه دوم سال ۲۰۲۵ نیز روندی مشابه نیمه اول داشته باشد. در مجموع حدود ۶۰میلیون تن کشتی جدید سفارش داده خواهد شد که سهم عمده آن همچنان مربوط به کشتی‌های کانتینری است. در مقابل، سفارش کشتی‌های فله‌بر خشک، تانکرها و گازبرها در سطح پایین باقی خواهد ماند. کنت در پایان گفت: «پیش‌بینی ما این است که در سال ۲۰۲۶، تعداد قراردادهای جدید حتی بیشتر کاهش یابد.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اعلام کرد:

«هند» الگوی فراموش شده ایران در لجستیک بنادر خشک

فرآیندهایی مانند کاهش زمان سیر و کوتاه کردن مسیرهای آغازین و پایانی نیز ناکام بوده‌ایم.

وی افزود: باید متذکر شوم، بدون اصلاح ساختاری، بهبود هماهنگی بین بخش‌های حمل‌ونقل و بهره‌گیری از استانداردهای بین‌المللی، تحقق پتانسیل واقعی، بنادر خشک در ایران همچنان در هاله‌ای از ابهام باقی خواهد ماند و فرصت‌های حیاتی اقتصادی به‌طور جدی به خطر می‌افتد.

مختاری در ادامه با اشاره به ظرفیت‌های جغرافیایی و اقتصادی شهرهای مختلف؛ تهران، اصفهان، تبریز و مشهد را به‌عنوان کانون‌های بالقوه برای تبدیل شدن به بندر خشک معرفی کرد و گفت: این شهرها به دلیل قرارگیری در مسیر شاهراه‌های تجاری اصلی کشور، شرایط مناسبی برای ایفای نقش‌های کلیدی در زنجیره لجستیک دارند. در مقابل، وی با اشاره به محدودیت‌های برخی استان‌ها مانند لرستان و یزد افزود: این مناطق فاقد ویژگی‌های لازم برای توسعه بندر خشک هستند و به همین دلیل بهتر است به جای استفاده از اصطلاح بندر خشک، از عناوینی مانند پارک لجستیکی یا مرکز توزیع برای آنها استفاده شود. عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی توضیح داد: بارهایی که وارد استان یزد می‌شوند عمدتاً برای مصرف داخلی همان منطقه هستند و از قابلیت توزیع منطقه‌ای یا ملی برخوردار نیستند.

بنابراین تعریف یزد به‌عنوان بندر خشک نمی‌تواند گویای واقعیت‌های عملیاتی و لجستیکی باشد. باید بگویم ضرورت بازنگری در تعاریف و انتظارات از بنادر خشک در ایران باید در اولویت قرار گیرد. شناسایی دقیق ظرفیت‌ها و محدودیت‌های هر منطقه، کلید موفقیت در طراحی استراتژی‌های توسعه‌ای و لجستیکی است. مختاری در پایان با اشاره به تقسیم‌بندی جهانی بنادر خشک، مفهوم بندر خشک دور را به معنای ایجاد این مراکز به خارج از مرزهای ملی تعریف کرد، اما تأکید کرد که با توجه به پیچیدگی‌های موجود در روابط بین‌المللی ایران، چنین گزینه‌ای در شرایط فعلی عملی‌غیرقابل تحقق است.

وی افزود: در این شرایط، ضروری است که سیاست‌گذاران و مدیران حوزه حمل‌ونقل و لجستیک تمرکز خود را بر توسعه بنادر میان‌رود و نزدیک در داخل کشور قرار دهند، به‌ویژه با رعایت دقیق اصول فنی، استانداردهای بین‌المللی و رویکردهای علمی روز. عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی گفت: این رویکرد، علاوه بر افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های لجستیکی، می‌تواند نقش مؤثری در تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی و افزایش ظرفیت تجاری کشور ایفا کند.

وی هشدار داد: غفلت از این موضوع و ادامه سیاست‌های غیرمنسجم می‌تواند فرصت‌های طلایی توسعه اقتصادی را از ایران سلب کرده و جایگاه کشور را در زنجیره تأمین جهانی به خطر بیندازد. ایسن تأکیدات، ضرورت بازنگری جدی در استراتژی‌های لجستیکی و توجه ویژه به ظرفیت‌های داخلی را بیش از پیش برجسته می‌سازد.



خواهد بود و نیازمند بازنگری اساسی در ساختار مدیریتی و برنامه‌ریزی کشور است.

مختاری با تأکید بر ضرورت‌های فنی و زیرساختی بنادر خشک، یکی از شروط اساسی را فاصله مناسب بین بنادر با بندر اصلی عنوان کرد و گفت: بندر خشک باید حداقل ۵۰۰ کیلومتر از بندر دریایی فاصله داشته و به شبکه ریلی متصل باشد تا بتواند به‌درستی نقش خود را ایفا کند.

وی ادامه داد: بنادر خشک باید به قطب‌های اقتصادی تبدیل شوند که علاوه بر دسترسی به مسیرهای مواصلاتی فرعی، با دیگر بنادر خشک نیز در ارتباط مستمر باشند تا زنجیره لجستیکی به‌صورت کارآمد شکل گیرد.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی در عین حال به چالش‌های عمیق موجود در سیستم حمل‌ونقل ریلی اشاره کرد و افزود: بندر خشک شدیدا وابسته به هماهنگی بین حمل‌کانتینری و خدمات ریلی است، اما متأسفانه سال‌هاست که کمبود سرویس‌های منظم، نبود هماهنگی در درک ظرفیت واحد کانتینر نسبت به واگن، و ضعف در زیرساخت‌ها مانع از تحقق این هدف شده است.

وی با تأکید بر اینکه راه‌آهن هنوز قادر به حمل مؤثر کانتینر از بنادر اصلی نیست، گفت: در چنین شرایطی، طرح بنادر خشک بیش از

آنکه راهکاری عملی باشد، به نوعی طنز تلخ شباهت دارد.

مختاری همچنین به غفلت جدی استفاده از تجربیات کشورهای پیشگام در این حوزه و عدم پیروی از استانداردها و ضوابط بین‌المللی اشاره کرد و گفت: ما نه تنها الگوبرداری صحیحی از موفق‌ترین مدل‌های جهانی نداریم، بلکه در بهینه‌سازی

مختاری با اشاره به تجربه سفر خود به هندوستان همراه با وزیر راه در سال‌های گذشته، گفت: هند در منطقه خاورمیانه و جنوب آسیا، بهترین و اصولی‌ترین ساختار بنادر خشک را دارد. در این کشور تنها پروژه‌هایی اجرا شده‌اند که از لحاظ حمل‌ونقل و اقتصادی دارای توجیه کافی بوده‌اند.

وی افزود: متأسفانه در جلسه‌ای که در هند برگزار شد، به دلیل فرصت‌سوزی مدیران و عدم بهره‌برداری مناسب از موقعیت موجود برای بررسی دقیق شرایط بنادر خشک هند، روند بازدید از بنادر خشک کشور هندوستان با چالش‌هایی مواجه شد. این وضعیت ناشی از نگرش مدیرانی بود که معتقد بودند کشور هنوز

تعریف روشنی و نگاه علمی کاملی به مفهوم بندر خشک ندارد، موضوعی که مانع از استفاده اثربخش از ظرفیت‌های همکاری شد. عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی با تأکید بر اهمیت استانداردهای بین‌المللی در طراحی بنادر خشک، اظهار داشت: پارامترهای کلیدی و شرایط لازم برای احداث بنادر خشک به‌طور دقیق در اسناد بین‌المللی تعریف شده‌اند، اما متأسفانه در کشور ما توجه چندانی به این مبانی علمی و فنی نمی‌شود.

وی در پاسخ به این سؤال که آیا ایران قادر به تدوین برنامه‌ای جامع و منسجم برای توسعه بنادر خشک است یا خیر، با تردید پاسخ داد: در شرایطی که برخی مدیران اجرایی فاقد تخصص و دانش لازم هستند، نمی‌توان انتظار داشت برنامه‌ای کامل، علمی

و همسو با استانداردهای جهانی شکل بگیرد. بدون ارتقاء سطح تخصصی مدیران و ایجاد زیرساخت‌های فکری مناسب، تحقق توسعه پایدار و کارآمد در حوزه بنادر خشک با موانع جدی مواجه واقعی و پایدار بنادر خشک را در ایران محقق کرد.

روزیه مختاری عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی ایران، با انتقاد شدید از رویکرد غیرکارشناسی در توسعه بنادر خشک، کشور هندوستان را به‌عنوان نمونه‌ای موفق و مبتنی بر اصول علمی در این حوزه معرفی کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، روزیه مختاری ضمن انتقاد از روند کنونی توسعه بنادر خشک در ایران، به مانا تأکید کرد: این موضوع به تدریج به ابزاری سیاسی برای جلب آرای نمایندگان مجلس بدل شده است؛ مشابه تجربه ناکام احداث فرودگاه‌های بدون بهره‌بردار که در گذشته در نقاط مختلف کشور دیده‌ایم. وی با اشاره به برخی پروژه‌های فاقد توجیه اقتصادی افزود: در سال‌های گذشته شاهد ساخت فرودگاه‌هایی بودیم که عملاً بلااستفاده باقی ماندند؛ از اکنون بار دیگر شاهد تکرار همان الگو در حوزه بنادر خشک هستیم؛ پروژه‌هایی که بدون انجام ارزیابی‌های دقیق کارشناسی کلید خورده‌اند.

مختاری ادامه داد: اصلاً بندر خشک یعنی چه؟ متأسفانه برخی تصمیم‌گیران حتی تعریف روشن و علمی از این مفهوم ندارند، در حالی که طبق تقسیم‌بندی بین‌المللی، سه نوع بندر خشک نزدیک، میانه و دور با ویژگی‌ها و شرایط خاص خود تعریف شده‌اند.

وی افزود: طراحی و توسعه بندر خشک فرآیندی کاملاً علمی و نیازمند مطالعات دقیق است، اما متأسفانه در برخی موارد نمایندگان به دلیل ملاحظات منطقه‌ای و سیاسی صرفاً برای کسب رأی، اقدام به تصویب احداث چنین پروژه‌هایی می‌کنند. به عنوان مثال، چه توجیهی دارد که در یزد بندر خشک ایجاد شود؟

مختاری ایسن وضعیت را به وضعیت دیگری در حوزه زیرساخت‌های کشور تشبیه کرد و گفت: مشابه این رویکرد را در حوزه راه‌های روستایی نیز مشاهده می‌کنیم؛ به‌طوری‌که آسفالت کردن راه‌های فرعی روستایی به خواست برخی نمایندگان مجلس که به دنبال تثبیت جایگاه و کسب رأی در مناطق انتخابیه خود هستند در اولویت سازمان راهداری قرار گرفته است. این فشارها منجر به اجرای پروژه‌های آسفالت بدون در نظر گرفتن استانداردهای فنی و ایمنی شده است.

وی توضیح داد: پس از آسفالت، این راه‌ها نیازمند نصب علائم راهنمایی، تجهیز به دوربین‌های کنترل سرعت و تخلفات، اصلاح هندسی قوس‌ها و حضور مستمر پلیس راه هستند؛ اما متأسفانه هیچ یک از این موارد رعایت نمی‌شود و در نتیجه آمار تصادفات در این مسیرها به‌طور چشمگیری افزایش یافته است. این مثال به خوبی نشان می‌دهد که نبود رویکرد کارشناسی و فشارهای سیاسی چگونه می‌تواند باعث اجرای ناپایدار پروژه‌های زیربنایی شده و به جای ارتقاء کیفیت خدمات، زمینه‌ساز مشکلات و زیان‌های جبران‌ناپذیر شود.

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی اضافه کرد: باید تأکید کنم تنها با بهره‌گیری از الگوهای موفق جهانی، رعایت استانداردهای فنی و علمی و پرهیز از تصمیمات سیاسی و منطقه‌ای می‌توان توسعه واقعی و پایدار بنادر خشک را در ایران محقق کرد.