



معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست از تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی به عنوان اقدام ملی محیط زیستی کشور در راستای حفاظت از احیای اکوسیستم‌های دریایی خبر داد و گفت: تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی هم اکنون به اتمام رسیده و دبیرخانه حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی نیز با همکاری دانشگاه‌ها، ثمن‌ها و صنایع تشکیل شده است.

به گزارش اقتصادسمرآمد، احمد رضا لاهیجان زاده از تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی به عنوان اقدام مهم محیط زیستی کشور در راستای حفاظت و احیای اکوسیستم‌های دریایی به ما نا خبر داد و گفت: تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی هم اکنون به اتمام رسیده و دبیرخانه حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی نیز به راه‌مکاری دانشگاه ها، ثمن‌ها و صنایع تشکیل شده است.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: در حال حاضر حفاظت و پایش و تگ‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی، بازسازی زیستگاه‌های تخم‌گذاری تخریب شده در سواحل و عمدتاً در جزایر خلیج فارس و دریای عمان در حال انجام است.

وی خاطر نشان ساخت: بر اساس آخرین آمار اخذ شده، حدود ۵۰۰ قطعه لاک پشت در رستگاه‌ها خرد گزاری علامت گذاری شده‌اند و در ادامه اجراء طرح اقدام ملی حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی، بهسازی و یکپارسی سواحل تخم گذاری لاک‌پشت‌های دریایی، شناسایی و جلوگیری از فعالیت‌های توسع‌های غیر مجاز، بر خورد قانونی با متخلفان و نیز علامت گذاری مکان‌های تخم گذاری لاک‌پشت‌های دریایی با نصب تابلو صورت گرفته است.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست اذعان داشت: از سوی دیگر با استفاده از تجارب کسب شده و محققین مربوطه، دوره‌های آموزشی برای صیادان و جوامع محلی در راستای حفاظت از لاک پشتهای دریایی برگزار شده است.

پروژه موج شکن بندر صیادی عامری
در بوشهر افتتاح شد

مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، گفت: پروژه موج شکن بندر صیادی عامری در بوشهر به طول هزار و ۱۰۰ متر و با سرمایه گذاری ۲۰۵ میلیارد تومانی، با حضور رئیس سازمان شیلات ایران افتتاح شد.

به گزارش اقتصادسراسر، محمد صادری به مانا اظهار داشت: پروژه موج شکار، چند صیادی عماری در بوشهر به طول ۱۰۰ متر و با سرمایه گذاری ۲۰۰۵ میلیارد تومانی، امروز با حضور رئیس سازمان شیلات ایران افتتاح شد؛ عملیاتی شدن این پروژه نشان دهنده توجیه و عدم جدی سازمان شیلات ایران و دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری برای نوسازی و تقویت بنادر صیادی کشور و حمایت از جامعه زحمتکش صیادی است. مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، افزود: با بهره برداری از این موج شکار، شرایط شکار صیادان منطقه در فصول مختلف سال بهبود چشمگیری خواهد یافت و آسیب پذیری شناورها در برابر امواج و طوفان‌های فصلی به حداقل خواهد رسید؛ همچنین این پروژه علاوه بر حفظ دارایی‌های صیادی، به توسعه پایدار فعالیت‌های صیادی، افزایش تولید و حفظ امنیت غذایی منطقه خلیج فارس کمک شایانی خواهد کرد.

به گفته طاهری، این پروژه مهم که قرارداد آن در سال ۱۴۰۰ با شرکت آبشکن بوشهر به عنوان پیمانکار پروژه منعقد شده بود با تکمیل به موقع، گام بلندی در جهت افزایش ضریب ایمنی و آرامش شناورهای صیادی و ارتقای ظرفیت پهلوگیری در این بندر است.



انبوه هزینه‌های امنیتی افزوده است.

ازدحام در بنادر و تأخیر در تحویل کالا؛ زنجیره
تأمین زیر فشار

دریای سرخ و کانال سوئز که زمانی قلب تپنده تجارت بین اروپا و آسیا محسوب می‌شدند، در دو سال اخیر به صحنه تلاطم‌های امنیتی و ژئوپلیتیک تبدیل شده‌اند. تلاطم‌هایی که زنجیره تأمین جهانی را به لرزه درآوردند. است. اگرچه اعلام آتش‌بس در غزه و کاهش تنش‌های منطقه‌ای، امیدهایی برای بازگشت تدریجی کشتی‌ها به این مسیر حیاتی ایجاد کرد، اما واقعیت‌های میدانی حاکی از فاصله بسیار تا شرایط عادی است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد که تردد در این آب‌راه استراتژیک همچنان به‌رسمی با کاهش چشمگیر ادامه یافته و کشتی‌های غول‌پیکر کم‌تکنیکی که محور اصلی تجارت جهانی محسوب می‌شوند، گماناً از پذیرش ریسک عبور از این مسیر به‌رخطر به‌سر باز می‌زنند. در همین حال، نگرانی‌های امنیتی چنان عمیق است که حتی کشتی‌های ماندگار تر و مرکب و سامی‌سی‌جی‌ام که به‌تدریج بازگشت به کانال سوئز را آغاز کرده بودند، در مواجهه با کوچک‌ترین نشانه‌هایی از بی‌ثباتی، بار دیگر مسیرهای جایگزین را انتخاب می‌کنند. این تصمیم‌ها نشان می‌دهد که اعتماد به امنیت دریای سرخ، هنوز به سطحی نرسیده که خطوط کشتیرانی بتوانند برنامه‌ریزی بلندمدت خود را بر مبنای آن استوار کنند.

در چنین فضای آشوب‌زده‌ای، موج عظیمی از کشتی‌های مسیر جایگزین دریاچه امید نیک شده‌اند و این آبراهه‌های سال‌ها نقش حاشیه‌ای ایفا می‌کرد، اکنون به یکی از پرترددترین مسیرهای دریایی ایران تبدیل شده است. اما این تغییر مسیر ناگهانی، تبعات سنگینی را به دنبال داشته است. بنادر مهمی همچون سسنگاپور، پورت لانگ و کمبوکو به به عنوان مهم‌ترین هاب‌های ترانزیت در مسیرهای جدید شناخته می‌شوند، با درحسام به سباقی مواجه شده‌اند. این درحسام، زمان انتظار کشتی‌های آبراهه‌پهلودهی را به شدت افزایش داده و برنامه‌های زمانی منظم را بر هم زده است. گزارش حاکی از آن است که کشتی‌ها به جای چند ساعت، گاه روزها در صف انتظار باقی می‌مانند و این تأخیرها، سراسر شبکه لجستیک جهانی را تحت تأثیر قرار داده است. سرانجام این آشفتگی، به صورت تأخیرهای چندروزه تا چند هفته‌ای در تحویل کالاها به مشتریان نهایی ظاهر می‌شود و رنگ خطر را بر ابی شوق‌های بزرگی به صدا درآورده است. خطر برنامهریزی دقیق تولید و توزیع خود را بر مبنای زمان‌بندی‌های قابل اتکاستوار کرده‌اند.

زنگ خطر برای اقتصادهای وابسته؛ افزایش
قیمت کالاها در راه است

هنگامی که گرد و غبار بحران‌های دریای سرخ و کانال پاناما اندکی فروکش می‌کند، تصویری نگران‌کننده از آینده تجارت جهانی نمایان می‌شود: تصویری که در آن مصرف‌کنندگان نهایی و صنایع بزرگ، بهای سنگین این تلاش‌ها را خواهند پرداخت. شواهد اولیه حاکی از آن است که موج افزایش هزینه‌های حمل و نقل، به درجۀ در حال رسیدن به سفره‌های مردم است. بر اساس گزارش مؤسسه



که اصلاح ساختار تسهیلات بلندمدت، کم بهره با ضمانت دولتی، اوراق مشارکت و صندوق پروژه از جمله راهکارهای رفع چالش محسوب می شود.

و اما در خصوص راهکارهای اجرایی، باید توجه داشت لازم است وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با همکاری و مشارکت سایر دستگاه‌های ذی‌ربط و نهادهای مردمی و بخش خصوصی، اقدامات لازم را برای تحقق اهداف و سیاست‌های تعیین شده در سند راهبردی و برنامه عملیاتی انجام دهد. همچنین لازم است وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با همکاری و مشارکت سایر دستگاه‌های ذی‌ربط و نهادهای مردمی و بخش خصوصی، اقدامات لازم را برای تحقق اهداف و سیاست‌های تعیین شده در سند راهبردی و برنامه عملیاتی انجام دهد.

«سرآمد» بررسی کرد؛

«اختلال در زنجیره تأمین کالا» چالش جدید ناوگان تجاری

چهار هزینه‌های عملیاتی؛ از قبض سوخت تا حق بیمه کشتی‌ها

گروه راهبردی - مرتضی فخری - صنعت

دریایی همواره به عنوان شریان حیاتی اقتصاد جهانی شناخته می‌شود؛ شبکه‌ای گسترده از کشتی‌ها، بنادر و مسیرهای آبی که کالاهای از مواد خام تا محصولات نهایی جابه‌جا می‌کنند. اما این شریان حیاتی در ماه‌های اخیر با چنان فشار بی‌سابقه‌ای مواجه شده که زنگ‌های هشدار در اتاق‌های بازرگانی و شرکت‌های کشتیرانی جهان به صدا درآمده است. از آب‌های پر تنش دریای سرخ که تیراندازی و درگیری، امنیت کشتی‌های تجاری را هدف گرفته تا کانال پاناما که به دلیل خشکسالی و کاهش سطح آب، گنجایش خود را برای عبور کشتی‌ها از دست داده است؛ همگی دست به دست هم داده‌اند تا ناوگان تجاری جهان در مسیری پرپیچ‌وخم و پر هزینه به حرکت خود ادامه دهد. آمارها حکایت از کاهش ۱۵ درصدی ترانزیت از کانال سوئز دارند و در مقابل، تردد از مسیر جایگزین دماغه امید نیک با رشد ۹۹ درصدی مواجه شده است؛ تغییری که اگرچه مسیرها را درگرو کرده، اما هزینه‌های سرسام‌آوری را به صنعت حمل‌ونقل دریایی تحمیل کرده است.

به گزارش اقتصادسراسر، پامادهای این اختلالات فرا فرا افزایش قیمت سوخت یا طولانی شدن سفرهای دریایی است. هر کشی که مجبور به تغییر مسیر می شود، حدود ۲۰ هزار دلار هزینه اضافی بر دوش می کشد و هر روز تاخیر در تحویل کالا، زنجیره ای از تولیدکنندگان تا مصرف کنندگان نهایی را دچار اختلال می کند. صنعت مصروف سازی جهانی که به تازگی از بحران کمبود تراشه نفس تازه می کرد، اکنون با کمبود اشتباه ای شناور و حمل خودرو مواجه شده و نرخ اجاره این شناور و ۱۶ هزار دلار به ۱۰۵ هزار دلار در روز رسیده است. بنادر گلوب و بزرگ نیز از این موج بی امان در امان نمانده اند؛ سنگاپور به عنوان یکی از قطب های اصلی ترانزیت و با دام بی سابقه شش ماهه دست و پنجه نرم می کند، کشورهای جزیره ای که به واردات مواد غذایی وابسته هستند، خود را برای موج جدید گرانی آماده می کنند. هسته امروز بر صنعت دریایی می گذرد، نه فقط یک بحران مقطعی، که هژمونی است برای بازتعریف معماری تجارت جهانی در برابر تلاطم های ژئوپلیتیکی و اقلیمی.

دریای سرخ و کانال پاناما؛ تلاقی بحران
ژئوپلیتیک و تغییر اقلیم

دریای سرخ که زمانی شریان طلایی تجارت بین اروپا و آسیا محسوب می‌شد، در دو سال اخیر به یکی از برترشترین نقاط حمله تبدیل شده است. از اواخر سال ۲۰۲۲، حملات شبه‌نظامیان حوثی به کشتی‌های تجاری در همسنگی با فلسطینی‌ها، امنیت این آبراه حیاتی را با چالش جدی مواجه کرد. این حملات که تا سپتامبر ۲۰۲۵ ادامه یافت، به‌گترین شرکتهای کشتیرانی جهان از جمله مرکس و CMA CGM را مجبور به توقف عبور از کانال سوئز و تغییر مسیر به دماغه امید نیک کرد. هرچند با اعلام آتش‌بس در غزه و توقف حملات، غول‌های کشتیرانی به تدریج و با احتیاط به این مسیر بازگشت‌های اما آمارها حکایت از فاصله بسیار تا شرایط عادی دارد. بر اساس گزارش BIMCO، در هفته اول ژانویه ۲۰۲۶، ترانزیت کشتی‌ها از کانال سوئز همچنان ۶۰ درصد نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۳ کاهش نشان می‌دهد و کشتی‌های کانینتری در طول پیکر با ظرفیت بیش از ۱۸ هزار TEU همچنان از این مسیر عبور نمی‌کنند.

در آن سوی کره زمین، کانال پاناما با بحرانی کاملاً متفاوت اما به همان اندازه مخرب دست و پنجه نرم می‌کند. تغیرات اقلیمی و دیدده ال‌نینو، خشکسالی

احمد تجری خبر داد:

سرمایه گذاری ۶۷ هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی در گردشگری دریایی

مدیرکل سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: در حال حاضر تعداد ۳۶۴ پروژه از انواع تأسیسات گردشگری شامل هتل، مجتمع گردشگری، سفرو خانه سنتی و ... با مجموع حجم سرمایه‌گذاری نزدیک به ۶۷ هزار میلیارد تومان در شهرستان‌های ساحلی شمال و جنوب کشور در دست احداث است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد تجری با اشاره به حضور پررنگ بخش خصوصی در زمینه سرمایه گذاری در صنعت گردشگری در یبای کشور، ازعابیه مانا داشت: در حال حاضر تعداد ۳۶۴ پروژه از انواع تأسیسات گردشگری شامل هتل، مجتمع گردشگری، سفره‌خانه سنتی و... با مجموع حجم سرمایه گذاری نزدیک به ۶۷ هزار میلیارد تومان در شهرستان‌های ساحلی شمال و جنوب کشور در دست احداث است.

مدیرکل سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، افزود: این پروژه‌ها قابلیت ایجاد اشتغال مستقیم برای ۱۸ هزار و ۷۷۳ نفر را دارند؛ که با توجه به حجم سرمایه‌گذاری ۶۷ هزار میلیارد تومانی پروژه‌های گردشگری در دست احداث در سواحل شمالی و جنوبی کشور، تکمیل و تجهیز پروژه‌ها نیازمند تخصیص حداقل ۳۰ هزار میلیارد تومان در قالب تسهیلات بانکی توسط دولت است.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، خاطر نشان ساخت: کمبود منابع مالی دولت و عدم همکاری بانک‌ها برای مشارکت از منابع داخلی از مهمترین مشکلات در اعطای تسهیلات و ترغیب سایر سرمایه‌گذاران برای ورود به حوزه گردشگری است.

به گفته تجری، چالش اصلی تسهیلات فعلی برای پروژه‌های گردشگری دریایی، کوتاه مدت، پرهزینه و پر از بروکراسی است