

دریا پایانه

بنادر

رئیس مرکز اقیانوس‌شناسی هرمزگان: حفاظت از خلیج فارس و دریای عمان نیازمند بازاندیشی رابطه انسان با دریاست



رئیس مرکز اقیانوس‌شناسی هرمزگان با اشاره به شعار روز جهانی اقیانوس‌ها، بر ضرورت تغییر نگاه بهره‌بردارانه به دریاها تاکید کرد و گفت: حفاظت پایدار از خلیج فارس و دریای عمان تنها با همکاری نهادهای علمی، جوامع محلی، تشکل‌های مردمی و دستگاه‌های حاکمیتی امکان‌پذیر است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، صمد حمزه‌ای با اشاره به شعار «بازاندیشی؛ فراتر از جهانی که می‌شناسیم، رابطه‌ای نو با اقیانوس‌ها»، بر اهمیت راهبردی دریاها و اقیانوس‌ها در حفظ حیات زمین به‌ایرنا تاکید کرد و افزود: دریاها و اقیانوس‌ها علاوه بر تامین بخش قابل توجهی از اکسیژن مورد نیاز کره زمین، نقش اساسی در تنظیم اقلیم، تامین امنیت غذایی و حفظ تنوع زیستی ایفا می‌کنند و سلامت آن‌ها ارتباط مستقیمی با آینده زندگی بشر دارد.

وی اضافه کرد: آلودگی‌های نفتی، ورود پسماندهای پلاستیکی، کاهش اکسیژن محلول آب، اسیدی شدن دریاها و پیامدهای ناشی از تغییرات اقلیمی از مهم‌ترین تهدیداتی هستند که اکوسیستم‌های دریایی را با چالش مواجه کرده‌اند و ادامه این روند می‌تواند معیشت میلیون‌ها نفر از ساکنان مناطق ساحلی را تحت تأثیر قرار دهد.

حمزه‌ای با اشاره به ویژگی‌های منحصربه‌فرد خلیج فارس و دریای عمان گفت: خلیج فارس به عنوان یک پهنه آبی نیمه‌بسته، کم‌رفا و دارای شرایط دمایی و شوری ویژه، زیستگاه ارزشمند جنگل‌های حرا و مرجان‌های مقاوم است و دریای عمان نیز به دلیل ارتباط مستقیم با آب‌های آزاد اقیانوس هند، از غنای زیستی قابل توجهی برخوردار است.

وی خاطرنشان کرد: این زیست‌بوم‌های ارزشمند در سال‌های اخیر با تهدیدهایی همچون آلودگی‌های نفتی و صنعتی، ورود فاضلاب‌های تصفیه‌نشده، صید بی‌رویه، تخریب زیستگاه‌های حساس ساحلی و پیامدهای تغییرات اقلیمی مواجه بوده‌اند که ضرورت حفاظت از آن‌ها را دوچندان می‌کند.

رئیس مرکز اقیانوس‌شناسی هرمزگان تاکید کرد: مدیریت پایدار منابع دریایی مستلزم عبور از نگاه صرفاً مصرف‌محور و حرکت به سوی رویکردی مبتنی بر دانش، مسئولیت‌پذیری و توسعه پایدار است.

وی نقش مراکز علمی و پژوهشی را در این مسیر تعیین‌کننده دانست و افزود: پایش مستمر کیفیت آب، شناسایی منابع آلودگی، ارزیابی ذخایر آبزیان، مطالعه اثرات تغییرات اقلیمی و توسعه فناوری‌های بومی برای مقابله با آلودگی‌های دریایی و احیای زیستگاه‌های آسیب‌دیده از جمله اقداماتی است که باید با جدیت دنبال شود.

حمزه‌ای همچنین بر اهمیت مشارکت جوامع محلی در حفاظت از دریاها تاکید کرد و گفت: صیادان و ساکنان سواحل به واسطه تجربه و دانش بومی خود می‌توانند نقش موثری در مدیریت پایدار صید، حفاظت از زیستگاه‌های دریایی و گزارش‌دهی آلودگی‌ها ایفا کنند.

وی توسعه مشاغل جایگزین و پایدار از جمله گردشگری دریایی، آبی‌پروری و سایر فعالیت‌های سازگار با محیط زیست را از راهکارهای کاهش فشار بر منابع دریایی عنوان کرد.

رئیس مرکز اقیانوس‌شناسی هرمزگان در ادامه، تشکل‌های مردمی و سازمان‌های مردم‌نهاد را حلقه اتصال میان جامعه و نهادهای اجرایی دانست و اظهار کرد: ارتقای آگاهی عمومی، اجرای برنامه‌های آموزشی، برگزاری پوشش‌های پاکسازی سواحل و مطالبه‌گری در حوزه محیط زیست دریایی از مهم‌ترین ظرفیت‌های این نهادها به شمار می‌رود. وی افزود: در کنار مشارکت مردمی، دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی نیز باید با تقویت نظارت‌ها، اجرای دقیق قوانین زیست‌محیطی، توسعه زیرساخت‌های تصفیه فاضلاب، مدیریت صید و گسترش مناطق حفاظت‌شده دریایی، نقش خود را در صیانت از این سرمایه‌های ملی ایفا کنند.

حمزه‌ای همچنین بر ضرورت توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و دیپلماسی زیست‌محیطی با کشورهای همسایه تاکید کرد و گفت: بسیاری از چالش‌های زیست‌محیطی دریاها ماهیتی فرامرزی دارند و مقابله با آن‌ها نیازمند همکاری و هماهنگی مشترک کشورهای منطقه است.



شده، ریشه در بی‌ثباتی نهادی و رویه‌ای دارد.

برای یک خط کشتیرانی، فعالیتست در محیطی که قواعد آن شفاف، پایدار و قابل پیش‌بینی باشد، حتی در شرایط محدودیت خارجی، امکان‌پذیر است. اما در شرایطی که مقررات به‌طور مکرر تغییر می‌کنند، تفسیرهای متفاوت از قوانین وجود دارد و فرآیندهای بندری و گمرکی فاقد استاندارد زمانی مشخص هستند، ریسک عملیاتی به‌طور قابل‌توجهی افزایش می‌یابد.

در ایران، یکی از چالش‌های کلیدی، عدم یکنواختی رویه‌ها میان بنادر و حتی در یک بندر در بازه‌های زمانی مختلف است، این وضعیت، امکان‌مدل‌سازی دقیق هزینه و زمان را از خطوط کشتیرانی سلب می‌کند. نتیجه آن است که ایران، در ارزیابی‌های داخلی خطوط، غالباً در دسته مسیرها یا بندری با ((ریسک تأخیری بالا)) قرار می‌گیرد، برچسبی که لزوماً بازتاب دهنده ظرفیت‌های فیزیکی بنادر کشور نیست، بلکه حاصل تجربه‌های عملی و ادراک نهادی است.

از منظر حقوقی و بیمه‌ای نیز، نبود ساز و کارهای شفاف و تثبیت‌شده برای حل اختلافات مرتبط با دمووراز، تأخیر، خسارت و تفسیر قراردادهای حمل، باعث افزایش هزینه‌نهایی فعالیت خطوط می‌شود. این هزینه‌ها، نهایتاً در تصمیم خطوط برای کاهش یا توقف تردد منعکس می‌گردد.

پیامدهای لجستیکی و اقتصادی

کاهش جذابیت یک بندر یا مسیر برای خطوط کشتیرانی، صرفاً به معنای کاهش تعداد کشتی‌ها نیست. این مسئله مستقیماً بر هزینه تجارت خارجی، زمان تحویل کالا، رقابت

مقرر شد ایران همچنان میزبانی خود را حفظ کند؛ به گونه‌ای که اگر شرایط کشور مجبای برگزاری نشست بود، کاپ ۷ به صورت آنلاین به میزبانی ایران برگزار می‌شود که احتمال این امر بسیار زیاد است.وی با اشاره به اینکه کاپ ۷ در واقع هفتمین اجلاس کشورهای عضو کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر (کنوانسیون تهران) است، تصریح کرد: همچنین مقرر شد اگر شرایط میزبانی ایران به صورت قطعاً در چهار کشور دیگر حاشیه دریای خزر برگزار نخواهد شد. معاون رئیس‌جمهور به تأکید بر اینکه حتماً این نشست حداکثر ظرف ۶ ماه آینده برگزار خواهد شد، بیان داشت: کاپ ۷ در چارچوب کنوانسیون تهران به عنوان مهمترین چارچوب حقوقی زیست محیطی دریای خزر با حضور وزرای محیط زیست و متخصصان کشورهای ساحلی خزر برگزار می‌شود.

انصاری تأکید کرد: موضوع پسروری آب به عنوان یکی از مهمترین معضلات زیست محیطی دریای خزر در کاپ ۷ مطرح خواهد شد؛ لذا امیدواریم در قالب کنوانسیون تهران که با حضور وزرای محیط زیست کشورهای عضو برگزار می‌شود، تصمیمات لازم برای مقابله با این بحران اتخاذ شود.

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

لجستیک دریایی در عصر ریسک، تحریم و بی‌قطعیتی ساختاری خطوط کشتیرانی چگونه تصمیم می‌گیرند؟

گروه حمل و نقل - پدram علی‌زاده - در دهه‌های گذشته، تصمیم‌گیری خطوط کشتیرانی در انتخاب مسیرها و بنادر، عمدتاً تابع مولفه‌های کلاسیک لجستیک بود، عواملی نظیر فاصله، هزینه سوخت، ظرفیت بندری و حجم بالقوه بار. اما تحولات ساختاری در اقتصاد جهانی، به ویژه پس از همه‌گیری کووید-۱۹، جنگ اوکراین، تشدید تنش‌های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه و بحران‌های پی‌درپی زنجیره تامین، این منطق تصمیم‌گیری را به‌طور بنیادین تغییر داده است.

پدram علی‌زاده پژوهشگر حقوق گمرک و لجستیک دریایی در نوشتاری به «سراسرآمد» آورده است: امروزه، لجستیک دریایی وارد مرحله‌ای شده که در آن ریسک به متغیر محوری تصمیم‌سازی تبدیل شده است. خطوط کشتیرانی بزرگ، مسیرها و بنادر را نه صرفاً بر اساس کمترین هزینه اسمی، بلکه بر مبنای هزینه تعدیل‌شده بر اساس ریسک (Risk-adjusted Cost) ارزیابی می‌کنند. در این چارچوب، عواملی چون قابلیت پیش‌بینی، ثبات مقررات، ریسک‌های حقوقی و بیمه‌ای و امکان حفظ تعهدات زمانی، جایگاهی هم‌سنگ با حتی مهم‌تر از هزینه مستقیم یافته‌اند.

منطق جدید تصمیم‌گیری در کشتیرانی جهانی

در شبکه‌های مدرن کشتیرانی، به ویژه در بخش کانتنتری، برنامه‌های چرخشی کشتی‌ها با دقت زمانی بالا طراحی می‌شوند. هر گونه تأخیر غیرمنتظره در یک بندر می‌تواند کل زنجیره برنامه‌ریزی را مختل کند و هزینه‌های ثانویه قابل توجهی به خطوط تحمیل نماید. از این رو، شاخص‌هایی مانند Schedule Raliability به یکی از معیارهای اصلی ارزیابی بنادر تبدیل شده است.

طبق گزارش‌های UNCTAD و Drewry، متوسط قابلیت

معاون رئیس‌جمهور در گفت‌وگو با اقتصادسراسرآمد خبر داد:

میزبانی آنلاین ایران در برگزاری کنوانسیون حفاظت از محیط زیست خزر

معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: کاپ ۷ در چارچوب کنوانسیون تهران به عنوان مهمترین چارچوب حقوقی زیست محیطی دریای خزر با حضور وزرای محیط زیست و متخصصان کشورهای ساحلی خزر، حداکثر ظرف ۶ ماه آینده به میزبانی ایران به صورت آنلاین برگزار می‌شود.

شینا انصاری در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد با اشاره به اینکه قرار بود امسال شاهد برگزاری کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر تحت عنوان کاپ ۷ باشیم، گفت: برگزاری این نشست به دلیل شرایط جنگی حاکم بر کشور به تعویق افتاد. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: طی آخرین گفتگوهای انجام‌شده با وزاری محیط زیست کشورهای حاشیه دریای خزر،

مدیر کل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها به اقتصاد سراسرآمد می‌گوید:

پیش‌بینی اختصاص ۱۰۰ میلیارد تومان جهت احیای تالاب بین‌المللی انزلی



مدیر کل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: جهت پیشبرد پروژه‌های تعریف‌شده در راستای احیای تالاب بین‌المللی انزلی، اختصاص ۱۰۰ میلیارد تومان از محل اعتبارات ملی در سال ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده است که با تخصیص آن شاهد تحولاتی بزرگ در تسریع روند احیای ایسن تالاب بین‌المللی خواهیم بود.

آرژو اشرفی‌زاده در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد، اظهار

داشت: پروژه احیای تالاب بین‌المللی انزلی از طریق سازمان حفاظت محیط زیست در قالب «ستاد ملی هماهنگی و مدیریت تالاب‌های کشور» در دست پیگیری و اقدام است.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: هر ساله اعتبارات ملی قابل توجهی از سوی سازمان برنامه و بودجه جهت احیای تالاب بین‌المللی انزلی در کنار تخصیص اعتبارات استانی، اختصاص داده می‌شود.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، خاطر‌نشان ساخت: جهت پیشبرد پروژه‌های تعریف‌شده در راستای احیای تالاب بین‌المللی انزلی، اختصاص ۱۰۰ میلیارد تومان از محل اعتبارات ملی در سال ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده است که با تخصیص آن شاهد تحولی بزرگ در تسریع روند احیای این تالاب بین‌المللی خواهیم بود.

اشرفی‌زاده در ادامه گفته‌های خود تصریح کرد: این میزان اعتبار در پروژه تکمیل زیرساخت‌های پایش و حفاظت تالاب و نیز در پیشبرد پروژه مقابله با سنبل آبی هزینه خواهد شد.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با تأکید بر رشد چشمگیر تخصیص اعتبارات به احیای تالاب انزلی، بیان داشت: این در حالی است که در سال ۱۴۰۴ شاهد تخصیص ۱۵ میلیارد تومان اعتبار به منظور اجرای پروژه‌های احیای تالاب بودیم.

سختگوی جمعیت هلال‌احمر:

طرح سالم‌سازی دریا در سواحل خزر از اول تیرماه اجرا می‌شود



سختگوی جمعیت هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران از اجرای طرح سالم‌سازی دریا در نوار ساحلی شمال کشور خبر داد و گفت: این طرح همچون سال‌های گذشته در تمامی سواحل شمالی از اول تیرماه اجرا می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی خالدی به ایرنا اظهار کرد: طرح سالم‌سازی دریا در سال جاری نیز اجرا می‌شود، اما با توجه به شرایط کشور و ملاحظات جغرافیایی، آغاز آن با چند روز تأخیر همراه خواهد بود.

وی افزود: براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، این طرح از اول تیرماه تا سوم مهرماه ۱۴۰۵ در سواحل شمالی کشور اجرا می‌شود و تیم‌های امدادی، نیروهای هلال‌احمر و غریق‌نجات در امتداد نوار ساحلی مستقر خواهند شد. سختگوی هلال‌احمر با اشاره به هماهنگی‌های بین‌بخشی برای اجرای این طرح تصریح کرد: هماهنگی‌های لازم با استان‌ها انجام‌شده و اجرای طرح بر اساس نیاز و شرایط هر استان تنظیم و برنامه‌ریزی می‌شود. همچنین امسال به دلیل شرایط خاص، آغاز طرح با حدود دو هفته تأخیر انجام خواهد شد.

خالدی ادامه داد: تصمیم‌گیری درباره کاهش یا تداوم طرح نیز در ستادهای استانی و با هماهنگی وزارت کشور انجام می‌شود.

وی درباره پوشش جغرافیایی طرح گفت: امسال طرح سالم‌سازی در سواحل سه استان شمالی شامل مازندران، گیلان و گلستان و در امتداد حدود ۹۰۰ کیلومتر نوار ساحلی اجرا خواهد شد.

سختگوی جمعیت هلال‌احمر افزود: اجرای طرح سالم‌سازی در سواحل جنوبی کشور نیز منوط به تصمیم وزارت کشور است، اما پایگاه‌های ثابت هلال‌احمر به ارائه خدمات امدادی ادامه خواهند داد.

وی با اشاره به ظرفیت امدادی کشور در فصل تابستان گفت: در حال حاضر حدود ۶۵۰ پایگاه هلال‌احمر در کشور فعال است و در فصل تابستان ۱۴۳ پایگاه امداد و نجات ثابت و موقت نیز به این ظرفیت افزوده می‌شود که از این تعداد ۲۵ پایگاه ویژه سواحل شمالی است. خالدی ادامه داد: از این ۲۵ پایگاه، ۱۳ پایگاه در مازندران، ۹ پایگاه در گیلان و ۳ پایگاه در گلستان مستقر خواهد شد.