اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۲۶ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۰۴

ناوگان‌های نظامی و نیروی دریایی پیشران قدرت دریایی هستند

معاون تربیت و آموزش نیروی دریایی ارتش با اشاره به افزایش قدرت نیروی دریایی نسبت به گذشته گفت: ناوگان‌های نظامی و نیروی دریایی پیشران قدرت دریایی هستند.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار دوم فرامرز نصری در مراسم تکمیل ظرفیت دانش‌آموختگی دانش‌پژوهان مرکز آموزش تخصص‌های دریایی باقرالعلوم (ع) نداجا رشت با بیان اینکه بستر دریا امروز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، اظهار کرد: جمهوری اسلامی امروزه در موقعیت ژئوپلتیکی قرار دارد که در دنیا تأثیرگذار است.وی ناوگان‌های نظامی و نیروی دریایی را پیشران قدرت دریایی دانست و افزود: قدرت دریایی در حوزه‌های نظامی، اقتصادی و استفاده از بستر دریا برای رشد و پیشرفت کشور معنا پیدا می‌کند.امیر نصری به چشم طمع دشمنان به این منطقه اشاره کرد و ادامه داد: قدرت نیروی دریایی هر کشور بیانگر اقتدار نظامی آن است و امروزه کشورهای قدرتمند برای نشان دادن اقتدار خود نیروی دریایی خود را به رخ هم می‌کشند.معاون تربیت و آموزش نیروی دریایی ارتش با اشاره به اینکه قدرت حرکت نیروی دریایی ارتش رو به افزایش است، اضافه کرد: تربیت نیروی انسانی متخصص در داخل کشور از اهمیت ویژه ای برای نداجا برخوردار است.

بخش پایانی

خیز چین برای رهبری میراث فرهنگی دریایی در آسیا

حفاظت از میراث فرهنگی دریایی آسیا؛ سیاست، قانون و کارکرد

گروه دانش دریا - رامین ادیبی - دانشگاه دریایی دالیان، چین با همکاری و حمایت ابتکار عمل دهه علوم اقیانوسی سازمان ملل متحد برای توسعه پایدار (۲۰۲۱ – UN Decade For Ocean /۲۰۳۰ Sciences)، میزبان اولین کارگاه آموزشی منطقه ای آسیا در خصوص حفاظت از میراث فرهنگی دریایی در تاریخ ۲ تا ۳ دسامبر ۲۰۲۱ بود. یکصد و بیست مقام بلندپایه دولتی، سیاست گذاران برجسته، متخصص، افراد دانشگاهی و دانشجو از ۲۱ حوزه قضایی از سراسر منطقه گرد هم آمدند تا اطلاعاتی را در مورد نحوه‌ی رسیدگی هر یک از کشورهای آسیایی در راستای پاسخ به نیازهایشان در حوزه‌ی حفاظت از میراث فرهنگی دریایی از طریق قوانین، سیاست و عمل به صورت آنلاین به اشتراک بگذارند. به دنبال دو سخنرانی افتتاحیه، چهار سخنرانی اصلی و ۱۶ گزارش از حوزه‌های قضایی ارائه شد، همچنین شرکت‌کنندگان چالش‌های کلیدی برای حفاظت از میراث فرهنگی دریایی در منطقه آسیا را شناسایی و در مورد آن بحث کردند و بسیاری از اقدامات عملی را برای بهبود این چالش پیشنهاد دادند، از جمله راهبرد آسیایی برای حراست از میراث فرهنگی دریایی؛ اعلامیه آسیایی برای حفاظت از میراث فرهنگی دریایی؛ یک برنامه همکاری منطقه ای، به رهبری چین، و تشکیل یک گروه کاری منطقه ای برای ارزیابی و امکان سنجی پیشنهادات و اجرای آن. در انتها شرکت کنندگان در خصوص دوام پذیری منطقه‌ای کنوانسیون یونسکو ۲۰۰۱ آن در مورد حفاظت از میراث فرهنگی دریایی بحث و گفتگو کردند.

مقدمه

هیچ تعریف مشخصی برای میراث فرهنگی زیرآب وجود ندارد و قانون در اینباره سکوت کرده است

سین هیوک –دانشجوی دکتری حقوق دانشگاه دریایی دالیان چین، به طور رسا و شیوا در خصوص قوانین تصویب شده در حوزه میراث فرهنگی (خشکی) صحبت کرد. با این وجود، هیچ تعریف مشخصی برای میراث فرهنگی زیرآب یا شناورهای غرق شده تاریخی وجود ندارد و قانون در مورد حفاظت از موارث فوق الذکر سکوت کرده.

یک مورد عجیب در مورد اندونزی

دکتر MG ENDANG Sumiarni، -استاد حقوق در دانشگاه آتما جایا اندونزی- در مورد وضعیت حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب در اندونزی سخنان خوبی ارائه کرد. اما، او از ذکر چالش‌های مرتبط با قانون جدید ایجاد شغل (۲۰۲۰/ قانون ملی کار جمهوری اندونزی / Law of the Republic of Indonesia) با هدف افزایش اشتغال از طریق اصلاح مقررات سرمایه گذاری غافل شد. پیچیدگی‌های قانون در بسیاری از بخش های این کشور مسیری برای بهره برداری تجاری از میراث فرهنگی ایجاد کرده است؛ دکتر نیا نائل الحسنه ریدوان (Nia Naelul Hasanah Ridwan) مدیر جلسه آسیای جنوب شرقی کارگاه آموزشی و رئیس موسسه تحقیقات منابع ساحلی و آسیب پذیری وزارت دریانوردی و شیلات اندونزی، افزود، این قانون مستقیماً با قوانین میراث فرهنگی در تضاد است. کمتر از یک هفته قبل از برگزاری کارگاه آموزشی، در ۲۵ نوامبر ۲۰۲۱، انوار وسمان رئیس دادگاه قانون اساسی اندونزی حکم داد که کشور باید این قانون را ظرف دو سال اصلاح کند در غیر این صورت این قانون خلاف قانون اساسی تلقی می شود.

نیاز به رویکردهای جدید

علیرغم چندین نشانه امیدوارکننده از پیشرفت در جاهای دیگر، همه کشورهای شرکت کننده به جز یک کشور از تصویب آن خودداری کرده‌اند و گزارش‌هایی در مورد اثرات ماهیگیری، غارت غواصان، باستان‌شناسی غیراستاندارد، بهره‌برداری تجاری، نجات بخشی غیر قانونی قسمت های فلزی، سوء استفاده از بقایای انسانی و مدیریت ناکارآمد بقایای شناورهای تاریخی غرق شده همچنان ادامه دارد. بنابراین، باید به دنبال رویکردها و راه حل های جایگزین برای مشکل میراث فرهنگی زیرآب بود حفاظتی که منحصراً متکی به دولت-ملت ها نیست، بلکه مکمل چارچوب‌های قانونی و نظارتی موجود است.

نتایج و مراحل بعدی

نخستین کارگاه آموزشی آسیایی در مورد میراث فرهنگی زیرآب به هدف خود برای تولید داده های پایه در مورد حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب در منطقه (گزارش وضعیت منطقه ای) دست یافت و پنج هدف محقق شده:

۱. درک چارچوب های قانونی فعلی در مورد میراث فرهنگی زیرآب در کشورهای آسیایی.
۲. بررسی اولویت های ملی (تاثیر بر حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب).
۳. در نظر گرفتن مسائل مهم در مورد حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب در آسیا.
٤. بحث در مورد برنامه های آینده (برای کشورها و به طور کلی منطقه).
۵. بررسی توجیه تصویب یا عدم تصویب کنوانسیون ۲۰۰۱.

شرکت کنندگان در این کارگاه آموزشی متعهد شدند که در کارگاه آموزشی دوم، که تاریخ ۲۱ تا ۲۲ جولای ۲۰۲۲ برنامه ریزی شده؛ شرکت کنند؛ کارگاه دوم بر روی بررسی مسائل ذکر شده متمرکز خواهد بود. موضوعات مورد بحث در کارگاه دوم شامل: « سیاست‌های دریایی فراملی و پاسخ های عملی، از جمله استراتژی آسیایی برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، اعلامیه آسیایی برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، یک برنامه همکاری منطقه ای برای حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب؛ به رهبری چین، و تشکیل یک کارگروه منطقه ای برای ارزیابی امکان سنجی این پیشنهادات و ارائه توصیه های قابل اجرا. نتایج نخستین کارگاه آموزش منطقه‌ای آسیایی در حوزه میراث فرهنگی زیرآب دارای پیامدهای سیاست دریایی بزرگی است که شامل اصلاح قوانین حفاظت و مدیریت میراث فرهنگی زیرآب، بهبود عملکرد باستان شناسی و تنظیم حاکمیت اقیانوس ها می شود.

منبع:
Sarah Ward, Mingfei Ma,Protection of the Underwater Cultural Heritage in Asia: Policy, law and practice,Marine Policy,Volume ۱۰۵۱۹۳ ,۱۴۳,۲۰۲۲ ISSN ۰۳۰۸-۵۹۷X,https://doi.org/۱۰,۱۰۱۶/j.marpol.۲۰۲۲,۱۰۵۱۹۳.
https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S۰۳۰۸۵۹۷X۲۲۰۰۲۴۰۸

برگزیده‌ها

در جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی گلستان مطرح شد

زیرساخت‌های ریلی و دریایی، ظرفیت رشد تجارت گلستان و جمهوری تاتارستان است

معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار گلستان گفت: فراهم بودن زیرساخت‌های ریلی و دریایی، ظرفیت ویژه افزایش صادرات و واردات بین استان گلستان و جمهوری تاتارستان روسیه است.به گزارش اقتصادسرآمد، سیدمحمد دهنوی در جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی گلستان افزود: خط آهن اینچه‌برون – ترکمنستان – قزاقستان که به تاتارستان نیز می‌رسد و جاده اینچه‌برون – بندرعباس به عنوان کریدور شمال – جنوب زمینه ترانزیت محصولات تاتارستان از گلستان به کشورهای حاشیه خلیج فارس را فراهم می‌کند.وی به سفر هفته آینده رییس جمهور روسیه به ایران اشاره کرد و گفت: در این سفر برخی مسوولان جمهوری تاتارستان نیز حضور داشته و طبق برنامه‌ریزی با حضور در گلستان چند تفاهم‌نامه و قرارداد همکاری با گلستان امضا خواهند کرد.معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار گلستان گفت: تعامل و همکاری در حوزه های فنی، تجاری، کشاورزی، دامپروری، حمل و نقل ریلی و دریایی، پروتئین دام و طیور، گردشگری، ارتباطات دانشگاهی، دانش بنیان و نوآوری برای تعمیق روابط دو جانبه در نظر گرفته شده است.دهنوی ادامه داد: سفر هفته گذشته استاندار گلستان به تاتارستان منجر به راه اندازی دفتر نمایندگی اتاق تعاون استان با هدف افزایش همکاری‌های بیشتر در این جمهوری شد.وی اظهار داشت: جاده ترانزیتی گرگان – شاهرود – اصفهان – بندرعباس به دلیل کوتاهی مسیر در مقایسه با جاده های مشابه برای دسترسی به آب های آزاد برای تاتارستان بسیار مهم است.معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار گلستان گفت: تاتارستان در کنار تلاش برای فروش محصولات خود به دنبال سرمایه گذاری فرامرزی است که با توجه به ظرفیت های منطقه آزاد اینچه برون از حضور آنان در این منطقه استقبال می کنیم.وی به صادرات ۵۷ میلیون دلاری از گمرک گلستان در سه ماه نخست امسال اشاره کرد و گفت: در این مدت ۱۳۵ هزار تن محصول به ارزش بیش از ۵۷ میلیون دلار صادرات انجام شده که از نظر ارزش ریالی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶۲ درصد افزایش داشت.دهنوی بیان کرد: عمده واردات انجام شده در این مدت جو، روغن خوراکی، نخ و پارچه، مواد شیمیایی و نخود بود.وی گفت: همچنین در سه ماه نخست امسال از گمرکات گلستان پلی استایرن، پنیر و سایر لبنیات، ید، لوله آهنی، خرما، سیمان، رب گوجه‌فرنگی، خوراک آبزیان، شوینده‌ها، پسته و تخته به ۲۸ کشور از جمله ترکمنستان، عراق، بلغارستان، رومانی، قزاقستان، امارات، ترکیه، هند، ایتالیا، قرقیزستان، آذربایجان، عمان، روسیه و آلمان صادرات انجام شد.

در خواست رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس از دستگاه قضا

اقدام غیرقانونی شهرداری کنارک در حریم دریای عمان را متوقف کنید

رفیعی از نامه دیوان محاسبات مبنی بر غیرقانونی بودن اقدام شهرداری کنارک در سنگ‌ریزی و خاکریزی در حریم ۶۰ متری دریای عمان و احداث دیوار ساحلی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد،سمیه رفیعی با تاکید بر اینکه دریاخواری کنارک باید هرچه سریعتر متوقف شود، گفت: شهرداری کنارک از بهمن ماه سال گذشته اقدام به سنگ ریزی و خاکریزی در حریم ۶۰ متری دریای مکران (دریای عمان) منطقه کنارک و استحصال اراضی ساحلی و احداث دیوار ساحلی کرده است. برابر گزارش‌های دریافتی اجرای این پروژه به طول سه هزار متر و عرض حدود ۸۰ متر پیش‌روی در دریا در حال انجام است. وی اظهار کرد: بر اساس نامه دیوان محاسبات، اقدام شهرداری کنارک مغایر با قوانین مربوطه و بدون اخذ مجوزهای قانونی از سازمان حفاظت محیط زیست است؛ متاسفانه این عملیات علی‌رغم شکایت اداره کل محیط زیست سیستان و بلوچستان همچنان ادامه دارد.رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس با اشاره به پیگیری موضوع توسط فراکسیون محیط زیست مجلس خاطرنشان کرد: در این خصوص مکاتبه‌ای نیز برای توقف عملیات با رئیس قوه قضائیه انجام شده است.رفیعی با تاکید بر این که شدیدترین خسارات زیست محیطی در دنیا متعلق به خشک کردن دریا و استحصال زمین است، گفت: خاک‌ریزی در داخل دریا و خشک کردن بستر موجب دفن شدن تمامی موجودات بسترزی و نابودی اکوسیستم ساحلی و زیستگاه‌های ارزشمند ساحلی منطقه می‌شود.وی همچنین با اشاره با نارضایتی مردم محلی در خصوص این پروژه اظهار کرد: تماس‌ها، مراجعات و مکاتبات بسیاری از سوی مردم محلی با فراکسیون محیط زیست مجلس در این خصوص انجام شده و مردم محلی از این اقدام شهرداری ناراضی و مدعی شده‌اند که این اقدام با هدف آزادسازی اراضی جدید و ساخت و سازهای گردشگری صورت گرفته و ضمن نابودی ساحل زیبای منطقه عملا فعالیت‌های گردشگری و صیادی را مختل کرده است.رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس با تاکید بر این که هرگونه استحصال اراضی از دریا جهت اجرای طرح‌های توسعه‌ای منوط به رعایت ضوابط و مقررات زیست‌محیطی مربوطه و اخذ مجوز از کمیسیون زیربنایی دولت و سایر ارگان‌های ذیربط از جمله سازمان حفاظت محیط زیست است خاطرنشان کرد: اداره کل حفاظت محیط زیست سیستان و بلوچستان نیز خواستار توقف هرگونه عملیات اجرایی شده است، اما علی‌رغم این مخالفت‌ها و مغایرت‌های قانونی، خاکریزی در دریا متوقف نشده و پروژه همچنان ادامه یافته و در دست اجراست.

با دستور رئیس جمهور انجام شد

تخصیص اعتبار به طرح «تجهیز و ایمن‌سازی اماکن استان‌های ساحلی»

با دستور رئیس جمهور «اعتبار ویژه‌ای» جهت اجرای طرح «تجهیز و ایمن‌سازی اماکن آبی استان‌های ساحلی» تخصیص یافت.به گزارش اقتصادسرآمد، در پی تدوین طرح «تجهیز و ایمن سازی اماکن آبی استان‌های ساحلی» توسط فدراسیون نجات غریق و غواصی و پیگیری وزیر ورزش و جوانان، رئیس جمهور دستور اختصاص «اعتبار ویژه» برای اجرای این طرح را صادر کرد.این در حالی است که استانداری‌ها مسئولیت کلیه امور مرتبط با سواحل استان مربوطه را بر عهده دارند اما فدراسیون نجات غریق و غواصی در راستای مأموریتی که برای حفاظت و صیانت از جان هموطنان در اماکن آبی برعهده دارد و وظیفه‌ای که در این زمینه برای تربیت منجی غریق عهده‌دار است، اقدام به تدوین طرح «تجهیز و ایمن‌سازی سواحل کشور» کرد.این طرح پس از ارائه به حمید سجادی وزیر ورزش، با دستور وی در نشست شورای معاونان وزارت ورزش ارائه شد و به تصویب رسید.در همین راستا و با پیگیری‌های وزیر ورزش جوانان، طرح پیشنهادی فدراسیون و گزارش مربوط به آن در نشست چهارشنبه ۲۲ تیرماه هیأت دولت در حضور رئیس جمهور و دیگر اعضای کابینه دولت توسط مهدی حیدری رئیس فدراسیون نجات غریق و غواصی ارائه شد.در این نشست پس از گزارش حیدری با دستور رئیس جمهور مقرر شد «اعتبار ویژه‌ای» به این طرح و اجرای آن تخصیص پیدا کند.مقرر شد این اعتبار از طریق ستاد بحران وزارت کشور تأمین شود و به منظور تهیه تجهیزات و سخت افزارهای مورد نیاز، اقدامات لازم از طرف سازمان امور اجتماعی وزارت کشور معمول و در اختیار هیأت‌های نجات غریق و غواصی استان‌های ساحلی به عنوان بهره بردار قرار گیرد. همچنین با پیگیری وزیر ورزش و جوانان، نشست تکمیلی در این زمینه پنجشنبه ۲۳ تیرماه در محل وزارت کشور با حضور محمد عباسی معاون وزیر و رئیس سازمان امور اجتماعی و مهدی حیدری رئیس فدراسیون نجات غریق و غواصی برگزار شد. در این جلسه ضمن تاکید بر اهمیت حفاظت از جان استفاده‌کنندگان از سواحل، وضعیت نیروی انسانی مستقر در سواحل و چگونگی تهیه و بهره‌برداری از ملزومات مورد تاکید در طرح ارائه شده در اسرع وقت، مورد بحث و بررسی قرار گرفت.اجرای سامانه «تحت وب دریای امن» نیز دیگر مصوبه نشست‌های اخیر بود. الگوی اولیه این طرح توسط هیأت نجات غریق و غواصی استان مازندران و با همکاری دانشگاه این استان و جوانان فعال در عرصه دانش بنیان ارائه شده است.

کشتی سازی

اما و اگرهای ظرفیت اصلی ایزوایکو در ساخت شناور

ایزوایکو پس از راه اندازی «درای داک» توانایی تعمیر انواع کشتی های پهن پیکر و شناورهای موجود در دنیا را دارد و سال هاست ایران به تخصص و توان لازم برای تعمیر کشتی های کانتینربر، فله بر، فرآورده بر، کشتی های خاص مانند لوله گذار و لایروب، انواع دکل های حفاری و سازه های فراساحلی دست پیدا کرده است. مدیرعامل مجتمع ایزوایکو با ارائه گزارشی از توانمندی ها و فعالیت های انجام گرفته با اشاره به کیفیت بالا و رضایت مندی کارفرمایان این مجتمع در دوره های گذشته گفت: هرچند توانایی و ظرفیت ساخت ۱۰ تا ۱۵ کشتی به طور همزمان در مجموعه ایزوایکو به اثبات رسیده است اما به علت نبود سفارش ساخت کارگاه های ما با ساخت بیگانه شده و در حال حاضر بیشتر تعمیرات در آن ها انجام می شود که این تنها ۳۰ درصد از ظرفیت و توانمندی ما بوده و ۷۰ درصد ظرفیت خالی مانده است.

نیاز کشتیرانی و نفتکش به ۶۰ کشتی اقیانوس پیما

سلمان ضربی با اشاره به نیاز شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران و همچنین مجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بروز رسانی ناوگان حمل و نقل دریایی افزود: این ۲ مجموعه افزون بر ۶۰ کشتی اقیانوس پیما نیاز دارند و این می تواند فرصتی برای همکاری مشترک و استفاده از ظرفیت و تخصص داخلی باشد که تاثیر چشمگیری بر توسعه اقتصاد، اشتغال و دانش خواهد داشت. وی با اشاره به اهمیت حوزه اسکراپ در دنیا یادآوشد: باتوجه به اینکه عمر مفید شناورها در جهان ۹ سال و در ایران بالای ۱۵ سال است و از آنجایی که زیرساخت مورد نیاز این مهم در مجتمع ایزوایکو وجود دارد با ورود به این حوزه توانایی تولید سالانه بیش از ۲ میلیون تن آهن آلات را از طریق اسکراپ داریم که این یک منبع عالی برای صنعت فولاد کشور خواهد بود. مدیرعامل مجتمع ایزوایکو همچنین در خصوص زمان نیاز کشور به فعالیت در زمینه ساخت انواع سکوهای نفت و گاز و تعمیر ریگ های حفاری یادآورشد: در شرایطی که کشور نیاز مبرم به این نوع سازه های راهبردی جهت توسعه میدان های نفت و گاز کشور داشت، ایزوایکو با ورود به این حوزه گام مهمی در مسیر حل چالش های بوجود آمده در صنعت نفت و گاز کشور برداشت که باعث شکل گیری دانش زایی و توسعه علمی گردید. مدیرعامل مجتمع ایزوایکو در بخش دیگری از سخنان خود تاکید کرد: صنعت دریایی به عنوان یک صنعت مادر می تواند بسیار تاثیر گذار بر توسعه اقتصاد، اشتغال پایدار با فعال شدن صنایع پایین دست باشد که شکل گیری زنجیره تامین و رونق اقتصادی را برای استان هرمزگان و کشور دربرخواهدداشت.ضربی با اشاره به مذاکره و توافق با مجموعه های داخلی جهت ساخت شناورهای فله بر و نفتکش، ابراز امیدواری کرد که در ماه‌های آینده فعالیت ساخت این طرح ها آغاز شود.وی خاطرنشان کرد: صنعت کشتی سازی به عنوان یکی از صنایع قدیمی هرمزگان این قابلیت را دارد که به راحتی فرصت اشتغال ۱۰ هزار نفر را ایجاد کند و تلاش داریم با جذب طرح هایی که به خارج از کشور مراجعه می کنند، ظرفیتی را برای اشتغال منطقه که از نیاز های اصلی استان است، ایجاد کنیم.این مسوول ادامه داد: با توجه به اینکه در حال مذاکره با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای همکاری در طرح های بزرگی هستیم و همچنین وارد قراردادهایی با شرکت ملی نفتکش می شویم؛ پیش بینی می کنیم که صنعت دریایی استان متحول بشود و شکوفایی ایجادشده را تثبیت می نماییم

حمایت دولت سیزدهم از صنعت کشتی سازی در هرمزگان

از آنجایی که صنعت کشتی سازی یکی از صنایع مهم در استان هرمزگان است لذا توسعه و تحول در این صنعت راهبردی با جدیت از سوی دولت سیزدهم دنبال می شود و از آن حمایت ویژه صورت می گیرد.استاندار هرمزگان حمایت از صنعت کشتی سازی را یک اولویت مهم در دولت سیزدهم برشمرد و تصریح کرد: کشتی سازی در هرجای دنیا نیاز به حمایت دارد و ما از این مجموعه با تمام توان حمایت خواهیم کرد.مهدی دوستی با اشاره به اینکه کشتی سازی با اقتصاد دریا در هرمزگان شناخته شده و از دیرباز همین بوده و توسعه ایران در محوریت دریا است، افزود: رونق تولید و فعالیت پی در پی صنعت کشتی سازی یکی از اصلی ترین نقش های ما در استان است و بدنبال این هستیم تا قدم های لازم را برای رونق واقعی صنعت کشتی سازی و فولاد در این منطقه برداریم.وی با اشاره به عقب ماندگی صنعت کشتی سازی هرمزگان گفت: متاسفانه در سال های گذشته کشتی سازی در استان و کشور رونق خوبی نداشته و در رقابت با سایر کشورها مانند کره جنوبی عقب افتاده بود اما امروز شاهد شکوفایی این صنعت مهم هستیم.نماینده عالی دولت در استان هرمزگان، هرمزگان را یکی از استان‌های با ظرفیت بالا توصیف کرد که می تواند در عرصه های مختلف از جمله در صنعت کشتی سازی و فولاد توان خود را به نمایش بگذارد و برای کمک به این صنایع قول خواهیم داد موانع را برداشته و در جهت پیشرفت آن گام‌های مهمی برداریم اما برداشتن این گام مهم در جهت توسعه کشور و استان هرمزگان در گروه وحدت و همدلی است.

ضرورت توسعه کشتی سازی هرمزگان برای ایجاد اشتغال پایدار

منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی و صنایع فراساحل (ایزوایکو) ظرفیتی عظیم در استان هرمزگان است و نقش بسزایی در ایجاد فرصت شغلی در منطقه دارد و از همین رو توسعه آن برای ایجاد فرصت های جدید اشتغال پایدار بسیار مهم و حائز اهمیت است. معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استانداری هرمزگان در این باره اظهارداشت: وجود خلیج فارس، دریای عمان و دسترسی به آب های آزاد اهمیت منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران را دوچندان کرده است و برای تقویت این مجموعه مهم اقتصادی از هیچ کمکی دریغ نخواهدشد.احسان کامرانی ادامه داد: تقویت صنعت کشتی سازی برای ساخت و تعمیر کشتی های غول پیکر از اهمیت بسزایی برخوردار است و در همین راستا نیز باید بر موضوع بهره گیری از دانش های نوین و تقویت ارتباط دانشگاه و صنعت برای توسعه این بخش بیش از پیش تمرکز و توجه کرد.وی تصریح کرد: مجتمع کشتی سازی توانسته به توانمندی‌های مناسبی در زمینه ساخت انواع شناور و کشتی‌های اقیانوس پیما و حتی ساخت سکوهای نفت و گاز دست پیدا کند که این دستاوردها با تلاش متخصصان کشورمان محقق شده است و باید از این ظرفیت به بهترین شکل برای تقویت زیرساخت های دریایی کشور استفاده کرد.

گفت‌وگو

یافته‌های محققان کشور درباره آلایندگی پوشش کشتی‌ها

مطالعات محققان حوزه اقیانوس‌شناسی نشان می‌دهد میزان سمیت برخی از ترکیبات ضد خزه به اندازه‌ای است که مصرف جهانی ترکیبات قلع‌دار که به عنوان زیست‌کُش‌ها در سیستم‌های ضدخزه کشتی به کار می‌رود، از اول ژانویه ۲۰۰۸ کاملا ممنوع شد و در حالی که میزان مصرف دو نوع از ترکیبات در ایران کمتر از میانگین جهانی است، این محققان بر مطالعات بیشتر بر روی سایر ترکیبات ضد خزه به کار رفته در بدنه کشتی‌ها تاکید دارند.

به گزارش اقتصادسرآمد، دهمیرا آگاه، عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با اشاره به مطالعات اخیر خود با عنوان پدیده فولینگ و ضرورت کنترل غلظت ترکیبات سمی ضد خزه (آنتی فولینگ) مصرفی در رنگ‌های دریایی در مناطق ساحلی و مناطق حساس دریایی گفت: بیوفولینگ به رشد ناخواسته موجودات دریایی در اندازه‌های بین یک ماکرومتر تا ۱۰ سانتی‌متر اطلاق می‌شود که با چسبیدن بر سطوح و رشد و نمو بر آنها، مشکلات محیط زیستی و کاربری ایجاد می‌کنند.

ایسنا نوشت: وی تاکید کرد: این پدیده مشکلات زیادی برای اسکله‌ها، بدنه کشتی‌ها و قایق‌ها، تورهای پرورش ماهی در قفس، صنایع دریایی و تجهیزات اقیانوس‌شناسی مثل بویه‌ها و مورینگ‌ها ایجاد می‌کند.

آگاه با بیان اینکه یکی از مهمترین آسیب‌های اقتصادی دریایی این پدیده، بحث فولینگ بر بدنه کشتی‌ها و تجهیزات دریانوردی است، اضافه کرد: پدیده فولینگ به جز اتلاف زمان و ایجاد خوردگی در تاسیسات و کشتی‌ها، می‌تواند سرعت کشتی را تا ۱۰ برابر کاهش داده و مصرف سوخت را افزایش دهد

به گفته این محقق اهمیت اقتصادی این پدیده در حدی است که سالانه در سراسر جهان بیش از میلیاردها دلار صرف مقابله با بیوفولینگ می‌شود.

عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، خاطر نشان کرد: برای جلوگیری از آسیب‌های اقتصادی به تاسیسات دریایی، عموما بدنه کشتی‌ها (از محل آبخور به پایین) و تاسیسات دریایی با رنگ‌های دریایی حاوی ترکیباتی ضد خزه، پوشش داده می‌شود.

وی ادامه داد: هر چند این ترکیبات (ترکیبات سمی ضد خزه) با نشت کنترل شده از رنگ دریایی باعث مسمومیت موجودات دریایی به خصوص موجوداتی که قابلیت بیوفولینگ دارند، شده و بروز پدیده فولینگ را کند و آهسته کرده و از شدت خسارات اقتصادی می‌کاهند، ولی برای حفاظت از محیط زیست دریایی و ثروت طبیعی زیستی لازم است تا میزان و نوع این ترکیبات سمی در آب‌های هر کشور و به خصوص در آب‌های ساحلی و کم عمق کنترل شوند؛ چرا که اثرات محیط زیستی زیست‌کُش‌ها در برخی مناطق مانند تفرجگاه‌ها، بنادر، آب‌های ساحلی، مناطق پهلوگیری و زمین‌گیری کشتی‌ها، می‌تواند بیش از اثرات منفی آنها در آزمایشگاه باشد.

آگاه یادآور شد: در بررسی تاریخچه پوشش‌های ضد خزه، استفاده از آرسنیک و جیوه در قرون گذشته، مصرف اکسیدهای مس، آهن یا روی در قرون اخیر و نیز مصرف ترکیبات بیوسایید (زیست کش) مانند ترکیبات آلی قلع/ایرگارول (tributyltin (TBT), Diuron, Irgarol ۱۰۵۱) و سایر ترکیبات سمی که برکفزیان به خصوص بر شکم‌پایان (gastropods) اثرات سمی دارند، جلب توجه می‌کند.

این محقق حوزه اقیانوس‌شناسی در این زمینه توضیح داد: سمیت برخی از این ترکیبات مانند تری بوتیل قلع (TBT) در حدی است که حتی غلظت‌هایی در حد ۲۰ نانوگرم TBT بر لیتر آب دریا، می‌تواند خسارات غیر قابل جبران (بروز imposex) بر برخی دو کفه‌ای‌ها بر جای بگذارد؛ از این رو اهمیت کنترل این ترکیبات در حدی شد که در نوامبر ۱۹۹۹، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) طی قطعنامه‌ای از MEPC درخواست کرد که مصرف جهانی ترکیبات قلع‌دار که به عنوان زیست‌کُش‌ها در سیستم‌های ضدخزه کشتی بکار می‌روند، تا اول ژانویه ۲۰۰۸ کاملا ممنوع شود.

آگاه اظهار کرد: پس از ممنوعیت "تری بوتیل قلع"، صنایع دریایی به مصرف رنگ‌های دریایی که حاوی سایر ترکیبات ضد خزه بودند مانند "Diuron, Irgarol ۱۰۵۱" روی آوردند، اما دیری نپایید که اثرات مخرب این ترکیبات نیز گزارش شد. محدوده کمترین حد اثر (ERL) ایرگارول در آب (۲۴ ng/L) و رسوب (۱.۴ ng/g) است (Wezel and Vlaardingen, ۲۰۰۴). با توجه به سمی بودن این دو ترکیب، کشورهای "انگلیس"، "دانمارک"، "سوئد" و "هلند" مصرف آنها را ممنوع اعلام کردند.

وی تاکید کرد: اهمیت سمیت ترکیبات ضد خزه در حدی است که هم‌اکنون کنترل آلاینده‌های فوق و حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل این آلاینده‌ها، یکی از دستورکارهای IMO محسوب می‌شود.

آگاه افزود: با وجود سمیت بالای این ترکیبات که در دسته آلاینده‌های نوپدید دسته‌بندی شده‌اند، ولی تا کنون مطالعات اندکی در کشور صورت گرفته است؛ از این رو در راستای پایش آب‌های کشور و کسب اطلاع از نوع مواد ضد خزه مصرفی در کشتی‌های ورودی به آب‌های کشور و نیز کنترل میزان ورود این ترکیبات سمی به زیستگاه‌های کم عمق، "صالح" و همکارانش (۲۰۱۶) مطالعه‌ای بر "ایرگارول ۱۰۵۱" و "دیورون" در آب‌های بنادر بوشهر انجام دادند.

عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، ادامه داد: آنها غلظت‌های ارگارول ۱۰۵۱ و دیورون در آب را کمتر از حد تشخیص دستگاه آنالیز (۶۳.۴ و ۲۹.۱ نانوگرم بر لیتر) اعلام کردند. حداکثر غلظت ارگارول ۱۰۵۱ در رسوب، ۳۵.۴ نانوگرم بر گرم وزن خشک در ایستگاه بندرگاه بوشهر تشخیص داده شد.

آگاه اضافه کرد: مقایسه نتایج این تحقیق با نتایج تحقیقات سایر محققان نشان داد که غلظت‌های اندازه گیری شده این دو ترکیب سمی ضد خزه کمتر از میانگین غلظت‌های جهانی گزارش شده بود. این نتیجه نشان‌دهنده ضرورت تعیین غلظت سایر ترکیبات ضد خزه سمی مانند تری بوتیل قلع در آب و رسوبات و آبزیان مناطق ساحلی و به خصوص در مناطق حساس دریایی مجاور بندگاه‌ها است.

وی خاطر نشان کرد: برای اعمال دقیق برنامه‌های مدیریت و محافظت از ثروت زیستی آب‌های کشور، لازم است تا از نوع آلاینده‌های سمی ورودی به بنادر جنوبی و میزان تجمع آنها اطلاع حاصل شود. پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با داشتن امکانات و تجارب کافی برای فعالیت‌های میدانی و نیز برخورداری از آزمایشگاه‌های مجهز و متخصصین در امور مختلف آلودگی و زیستی، از توانایی کافی برای پایش آلودگی‌های دریایی و مخاطرات زیستی بهره‌مند است.