

اقتصاد سرامد

شنبه ۱۹ آذر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۲۲

ورود ریل به مجتمع بندری انزلی فرصتی برای رقابت برابر است

مدیر کل بنشادر و دریانوردی استان گیلان یسا تاکید بر ضرورت استفاده از حمل و نقل ترکیبی گفت: کسب سهم بیشتر از ترانزیت کالا در بندرانزلی در گرو استفاده از امکانات موجود و ایستگاه خط آهن رشت است و ورود ریل به بندرانزلی فرصت رقابت برابر را برای این بندر ایجاد می کند. به گزارش اقتصاد سرآمد، حسین یوسنی گفت: استفاده از ریل امکان پتانسیل رقابتی برابر را برای این مجتمع بندری انزلی در کنار سایر بنادر شمالی خزر فراهم می کند و از مسئولان می خواهیم خط راه آهن را برای این مجتمع بندری انزلی بی طراحی کنند.

وی ادامه داد: خط آهن در این شهرستان تنها برای بندر کاسپین طراحی شده است اما طبق بررسی های اجمالی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان قسمت شرقی محوطه بندری این مجتمع برای ریل گذاری مناسب است. وی تصریح کرد: مجتمع بندری انزلی در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن کالا دارد که در کنار ظرفیت چهار میلیون تنی بندر کاسپین می تواند ۱۵ میلیون تن کالا را وارد گیلان کند و این کالا ها باید با استفاده از جاده مناسب منتقل شوند. یوسنی به بیان اینکه برای رونق ترانزیت از مجتمع بندری انزلی به بندر خرمبندی رشت- انزلی نیاز داریم گفت: ۹۰ درصد صاحبان کالا برای انتقال کالای خود از مسیر جاده ای استفاده می کنند، به همین دلیل حتی در صورت ورود ریل به بندر کاسپین به جاده مناسب نیاز داریم. وی در بخش دیگری گفت: ورود کشتی به این مجتمع بندری طی ۱۰ ماه گذشته روند دو به هشت درصدی را شاهد بود و صاحبان کشتی که در چند ماه اخیر به هر دلیلی از این بندر قهر کرده بودند بازگشتند و ما شاهد پهلویگری روزانه هشت تا ۱۰ کشتی در این بندر هستیم و این امر حاصل بازار پایی و مستثنی مداری بوده است. وی اظهار داشت: یکی از نقاط قوت مجتمع بندری انزلی این مساله است که هم اکنون ۹۵ درصد کشتی هایی که بار وارداتی به این بندر می آورند کالای صادراتی می برند. حسنی که هیچ یک از بنادر ایرانی حاشیه دریای خزر ندارند، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به نقش های سرمایه گذاری در مجتمع بندری انزلی تصریح کرد: طی روزهای اخیر توانستیم پس از هفت سال مجوز در اختیار قرار دادن یک حوضچه به سرمایه گذار را اخذ کنیم که این پروژه تکمیل کننده مازمانی منطقه آزاد انزلی است و باره اندازی این ایستگاه مسافران از طریق دریا به منطقه انزلی منتقل می شوند. مجتمع بندری انزلی با سابقه ۳۰۰ ساله در عرصه حمل و نقل دریایی همواره منطقه مورد توجه بازرگانان و تجار کشور بوده است و امروز با ۱۷ پست اسکله و امکان تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن کالا در سال، بزرگترین و مجهزترین بندر بندری ایرانی حاشیه دریای خزر محسوب می شود. این مجتمع بندری یکی از پرسابقه ترین بنادر ایران و از مهمترین و بزرگترین بنادر شمال کشور محسوب می شود که با قرار گرفتن در گذر تجاری بین المللی از قبل کریسدر ترانزیتی بین المللی شمال جنوب و تراسیکا و غیره از دیرباز عهده دار نقش برجسته در صنعت حمل و نقل دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی بوده است.

•••••
ورود بیش از ۱۴۰ فروند شناور ستنی به بندر شادگان از ابتدای سال
در پی استقبال بازرگانان و صاحبان کال از مزیتهای تجاری بندر تجاری شادگان برای صادرات احشام، رشد صادرات دام سبک از این بندر تجاری از ابتدای سال جاری تاکنون نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱۷۲ درصد رسید. به گزارش اقتصادسرآمد، مصطفی سکرانی مدیر بندر تجاری ششادگان با اعلام این خبر بیان داشت: به دنبال بارگیری ۸۳ هزار رأس دام سبک از این بندر تجاری از ابتدای سال جاری تاکنون به منظور صادرات به کشورهای مقصد به ویژه کویت، صادرات احشام در این بندر رشد ۱۷۲ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل تجربه کرده است. با اشاره به ورود بیش از ۱۴۰ فروند شناور ستنی از ابتدای سال جاری که حاکی از رشد بیش از ۴۰۰ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال قبل است، خاطر نشان کرد: در حال حاضر تعداد بیش فروند شناور ستنی از نوع افند گلاس در اسکله بندر شادگان ثبت گرفته و در حال بارگیری تعداد ده هزار رأس دام زنده به وسیله یک صد دستگاه تریلر می باشند که توانسته برای چهل نفر کارگر بومی منطقه اشتغال ایجاد نماید. گفتنی است، بندر تجاری شادگان با ظرفیت پذیرش شناورهای زیر ۵ هزار تن، از ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۰۰ هزار تن در سال در انتهای دورای اوبخسیر قرار دارد. این بندر در فاصله ۱۰۷ مایل دریایی از بندر شوخ قطر و ۱۱۵ و ۱۳۰ مایل دریایی از بندار ام القصر و بصره در عراق قرار دارد و می تواند نقش مهمی در رونق کسب و کار و تجارت در منطقه و توسعه بازرگانی با کشورهای مجوار ایفا نماید.

•••••
برگزاری کارگاه آموزش تئوری و عملی

اطفای حریق در بندر ترکمن
کارگاه آموزش تئوری و عملی اطفای حریق ویژه کارکنان اداره بنادر و دریانوردی استان گلستان در بندر ترکمن برگزار شد. به گزارش اقتصادسرآمد، مسئول امور دریایی بنادر گلستان با اشاره به برگزاری کارگاه آموزش حریق گفت: این کارگاه آموزشی که با هماهنگی مسئول HSE بنادر گلستان صورت گرفت و با هدف ارتقاء سطح علمی و افزایش توانمندی پرسنل بنادر و دریانوردی گلستان برگزار شد. جعفری پورافزود: در این کارگاه، اطفای حریق و کار با کپسولهای اطفای حریق توسط رئیس ایستگاه آتش نشانی بندر ترکمن آموزش داده شد. کارگاه گفت: آموزش نکات ایمنی در جهت پیشگیری از بروز حوادث و همچنین چگونگی مقابله با آتش در لحظات اولیه برای پیشگیری از وقوع حوادث جبران ناپذیر در خانواده، جامعه و محل کار ضروری است. این کارگاه با حضور مدیربنادر و دریانوردی استان برگزار شد.

لزوم انتقال دانش و تشریک مساعی کارشناسان سازمان بنادر در امور دریانوردی

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه لایروبی بنادر کشور یکی از دغدغه های اصلی مدیران سازمان به شمار می رود، از تخصیص ۶ میلیون مترمکعب لایروبی و تأمین یک دستگاه لایروب هزار متر مکعبی هاپرساکشن برای بنادر شمالی کشور در ماههای آینده خبر داد.به گزارش اقتصاد سرآمد، مجید علی نازی در جلسه ای که با هدف بررسی مشکلات و چالش های حوزه دریایی بندرامیرآباد در محل این بندر بر گزار شد، اظهار داشت: با توجه به اینکه تمامی مسئولتهای لایروبی بنادر کشور اعم از احداثی، نگهداری و انباشت جهت انسجام و تأمین ایمنی ابراهه ها به معاونت دریایی سازمان بنادر سپرده شده است، از لایروبی ۶ میلیون مترمکعب و اختصاص یک دستگاه لایروب هاپرساکشن هزار مترمکعبی برای عملیات لایروبی بندار شمالی کشور در آینده نزدیک خبر داد.به گفته علی نازی؛ ارتقاء سطح کیفی آموزش دریانوردان و انتقال دانش و تشریک مساعی کارشناسان مجرب دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی امری ضروری است و بایستی بر همکاری های بین المللی PSC بنادر ایران با بنادر کشورهای دیگر تمرکز کرد. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به تعدد سامانه های دریایی در بنادر اشاره و بر تجمع این سامانه ها در قالب یک نرم افزار واحد با قابلیت ارائه آنالیزهای موثر جهت تصمیم گیری تاکید کرد.



بررسی «اقتصادسرآمد» از چالش نبود خطوط کشتیرانی منظم بنادر کشور و گفت و گوبا بهرزو آقایی

بندر امام باید محل دپوی کانتینر خالی شمال غرب خلیج فارس باشد



به گفته این مقام مسئول، بندر امام خمینی (ره) به عنوان یک بندر بزرگ تجاری پیشگام در حوزه

جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی طی دو دهه گذشته ضمن فراهم کردن محیط کسب و کار و پویا و کارا، با حضور سرمایه گذاران متعدد و حجم سرمایه گذاری قابل توجه به یک بندر نسل سوم و بزرگ تبدیل شده است. در این بندر، تخلیه و بارگیری سال گذشته چهار درصد رشد داشته است. چرا که مباحث در بنایی و موضوعات مرتبط با تجهیزات این بخش بسا قابلیت تخلیه هر نوع بار و کالا در بندر امام خمینی (ره) به خوبی پرداخته شده است.

ترانزیت ارتقا بخشد. با توجه نزدیکی بندر امام به خزر و وجود مناطق ویژه اقتصادی بین این دریاچه و بندر امام، باید بندر امام خمینی را به عنوان بخش مهم کریسدر جنوب و شمال در ترانزیت مورد توجه قرار بگیرد. او به عملکرد بندر امام خمینی (ره) در بخش تخلیه و بارگیری کالا اشاره کرد و گفت: امسال ۸۱۳ شناور در این بندر، تخلیه و بارگیری شدند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته چهار درصد رشد داشته است. چرا که مباحث در بنایی و موضوعات مرتبط با تجهیزات این بخش بسا قابلیت تخلیه هر نوع بار و کالا در بندر امام خمینی (ره) به خوبی پرداخته شده است.

دفاع از سهم تجاری ایران، راهبردی برای بهبود تجارت خارجی

وی همچنین دفاع از سهم تجارت دریایی ایران را راهبردی برای بهبود تجارت خارجی ایران عنوان کرد و گفت: اگر بتوانیم تجارت دریایی منطقه را مورد بررسی قرار دهیم چرا که باید پذیریم وضعیت ما در شرایط بهتری نسبت به گذشته قرار دارد. آقایی با اشاره به این مهم که در حوزه ترید باخشی بنادر

ظرفیت های تجاری با محوریت بندر امام خمینی (ره)

او اضافه کرد: کشورهای جنوب آسیای شرقی، می توانند از طریق ظرفیتهایی که در بنادر ایران به خصوص با محوریت بندر امام خمینی (ره) وجود دارد، دسترسی مناسبی به کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا داشته باشند.

آقایی با یادآوری این نکته که بندر امام خمینی (ره) به لحاظ دسترسی زمینی به سسی ای اس و دریای خزر فرصت خوبی را در اختیار کاربران خود قرار می دهد، گفت: این مسیر با جذابیت های اقتصادی خود از نظر تجاری می تواند صاحبان کالا را به خود جلب کند.

وی تاکید داشت: یکی از موضوعات اساسی رونق امام خمینی باید صورت بگیرد تدوین یک برنامه زمانی متناوب است. این مهم پیش از همه متوجه کشتیرانی جمهوری اسلامی است تا بتوانیم ضرب دسترسی به ششمار می آید که بندر امام خمینی در دیگری که در بندر امام خمینی مطرح شده است، این بحث مهم تر که همه باید به آن واقف باشیم اینکه، رونق ترانزیت آیینی است که شاخصه کشور را در تجارت دریا محور می تواند برای مواقع مربوط به

نبود خطوط کشتیرانی منظم در بنادر چالش جدی است

وی با اشاره به این نکته که کشتیرانی جمهوری اسلامی و سایر خطوط باید به رفع این مهم کمک کنند تا خطوط کشتیرانی ما از نظم خاصی پیروی کنند، ابراز داشت: متأسفانه این مهم که برنامه زمان بندی منظمی در کشتیرانی کشور وجود ندارد و واقعیتی است که نادیده گرفته شده است.

ضرب دسترسی به شبکه جهانی دریایی را ارتقا دهیم

به گفته آقایی اولین اقدامی که به این منظور در بندر امام خمینی باید صورت بگیرد تدوین یک برنامه زمانی متناوب است. این مهم پیش از همه متوجه کشتیرانی جمهوری اسلامی است تا بتوانیم ضرب دسترسی به ششمار می آید که بندر امام خمینی در دیگری که در بندر امام خمینی مطرح شده است، این بحث مهم تر که همه باید به آن واقف باشیم اینکه، فارس بندر امام باشد تا در صورت نیاز در اختیار متقاضی از بنادر اطراف قرار بگیرد.

برگزیده ها

ریس هیات مدیره انجمن پایانه داران ایران حمل و نقل دریایی کشور مظلوم واقع شده است



رئیس هیأت مدیره انجمن پایانه داران ایران با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی کشور مظلوم واقع شده است، گفت: اشاعه فرهنگ دریایی در سطح خرد و کلان، امری ضروری است که باید در راستای تحقق آن گام برداریم. به گزارش اقتصادسرآمد، شهرام بخشی پور با اشاره به اینکه کشور ما دارای ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی است که باید از پتانسیل های اقتصادی آن در نواحی مختلف به نحو مطلوب بهره برداری شود، اظهار داشت: اینکه نه نیست که بتوانیم از تمامی این ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی استفاده کنیم اما باید با آمایش سرزمینی، نواحی که دارای پتانسیل اقتصادی است را احصاء کرده و در راستای بهبود وضعیت دریایی و بندری کشور، گام برداریم. وی با بیان اینکه توسعه اقتصاد دریا محور نیازمند ثبات اقتصادی در کشور است، افزود: باید بدانیم سیاست سیاسی و اقتصادی بر پایه رشد بنا نشود و پس از آن بتوانیم دسترسی در در این مسیر ترسیم و اهداف مالی، معیشتی و اجتماعی آن را محقق کنیم. رئیس هیأت مدیره انجمن پایانه داران ایران با تاکید بر اینکه توسعه بندار نیازمند تسهیل شرایط و ارائه پشتیبانی مناسب است، بیان کرد: بندار توسعه یافته نیازمند دسترسی های مختلف جاده ای، ریلی و هوایی هستند و باید از امکانات و زیرساخت های لازم برای حمل و نقل و ترانزیت کالا، برخوردار باشند. بخشی پور با اشاره به اینکه متأسفانه در مقوله اقتصاد دریامحور در حد شعار عمل کرده ایم و کارنامه قابل دفاعی نداریم، اظهار داشت: ظرفیت دریایی و بندری کشور بیش از میزان تجارت فعلی کشور است و متأسفانه توسعه اقتصاد دریامحور طبق اظهارات مقام معظم رهبری طی سالان اخیر مغفول مانده است. به گفته بخشی پور؛ باید قبول کنیم که میزان شناخت مردم از دریا و اقتصاد دریا کافی نیست و در سطح بستر مناسب برای توسعه اقتصاد دریامحور در تمامی سببها کشور فراهم نشده است تا ملت ایران بتواند از این مواهب خدادادی به قدر کافی بهره مند شود. به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، رئیس هیأت مدیره انجمن پایانه داران ایران با تاکید بر اینکه در حوزه حمل و نقل دریایی بسیار مظلوم واقع شده ایم، گفت: باید از ظرفیت دانشگاهی کشور برای تربیت نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی و بندری استفاده کنیم و در سطح خرد و کلان راستای اشاعه فرهنگ دریایی حرکت کنیم. گفتنی است، به تازگی حضرت آیت الله خامنه ای فرمانده معظم کل قوا در دیدار با تعدادی از فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، بیان کردند: استفاده از فرصت دریا و ظرفیتهای عظیم آن باید به فرهنگ عمومی در کشور تبدیل شود.

گزارش

بخش یادانی

راز جنگل های دریایی خَرّاد جزیره قشم



سواحل شمالی جزیره قشم، در منطقه لافت، طبل، گورزین و دهخدا دارای حدود ۱۲ هزار هکتار جنگل دریایی خَرّاد است که این جنگل ها علاوه بر حفاظت از سواحل، به نوبه خود یکی از جاذبه های شگفت انگیز گردشگری جزیره را تشکیل می دهند، این درختان در هر ساحلی که بوده اند زندگی انسان ها و موجودات زنده را نجات داده اند. گفته می شود، درختان مانگرو (حرا) ۳۵ میلیون سال پیش بر روی کره زمین به وجود آمده اند. رویشگاه های حرا به دلیل قرار گرفتن در حد فاصل خشکی و دریا یکی از غنی ترین زیستگاه ها به شمار می روند و به دلیل نقش عمده ای که در باروری آبزیان ایفا می کنند، از اهمیت خاصی برخوردارند.

نجات زندگی موجودات زنده در جنگل های دریایی خَرّاد در قشم
رشد، نمو و ادامه حیات بسیاری از جانوران و گیاهان در این اکوسیستم وابسته به پدیده شکفت انگیز جزر و مد دریاست. آب در طول شبانه روز ۲ بار عقب نشینی می کند و ۲ بار پیشروی و این عمل مداوم شرایط زیستی ویژه ای به این جنگل دریایی زیبا می بخشد. جوامع جنگلی مانگرو در طول میلیون ها سال موفق شده اند تا سازگار از اعجاب انگیزی با آب شور دریا و سواحل جزر و مدی پیدا کنند. از پایه درختان مانگرو قادر نیستند مای کمتر از پنج درصد سانی گراد را تحمل کنند، ضمن اینکه شوری بین ۲۰ تا ۳۰ در هزار برآی رشد آنها مناسب است. حرا گیاهی از گروه شوره زی و تیره شاه پسند است. دانه این گیاه بر روی درخت ماری روید و نهال تولید می کند. نهال از درخت جدا شده و در آب می افتد. برگ های این گیاه بیضی شکل است و قاعده ای باریک (دوکی شکل) با باروی ای سبز و براق دارند.

طول برگ های این گیاه پنج تا ۵٫۷ سانتی متر است و میوه آن بادامی شکل است که به یک خامه باریک منتهی می شود. ریشه حرا نامنظم و گل کوچک این گیاه چهار برگ به رنگ طلایی است. حرا عطری شیرین و خنک دارد که تا شعاع چند متری گیاه به مشام می رسد. درخت حرا سه تا ۶ متر از تقام و شاخ و برگ های سبز و روشن دارد. این گیاه در آب های شور و دریا می روید. در فاصله بین قشم و بندر خمیر، جریان بسیار کم امواج ملو هور مد تغذیه دام، به خصوص گاز و شتر قرار می گیرد.

نجات زندگی موجودات زنده در جنگل های دریایی خَرّاد در قشم
برگ درختان حرا نیز علاوه بر آنکه منبع مهم غذایی برای آبزیان گاه خوار است، به عنوان علوفه مورد تغذیه دام، به خصوص گاز و شتر قرار می گیرد.

به عقیده مردمان مساکن در مجاورت جنگل حرا، برگ درخت حرا دارای خواص بهداشتی است که طوری که حیوان با خوردن آن در مقابل بیماری های دامی بیمه می شود. آنها معتقدند که ماده نمودنی در ساقه و برگ درختان حرا باعث می شود که برای باروری و حفظ نسل دام بسیار مفید است. امروزه یکی از موارد بسیار مهم استفاده از رویشگاه حرا محیط های پرورش میگو است زیرا بیش از ۷۵ درصد مواد غذایی که مورد استفاده میگو قرار می گیرد و در استخرهای پرورش میگو به کار می روند به صورت مواد آلوده کتنده و بازدارنده رشد میگو در می آیند. اما این مورد ضرر در اثر تجزیه توسط باکتری به مواد معصری قابل جذب در درختان حرا تبدیل می شوند. درختان حرا همچنین با معادل کردن شرایط فیزیکی و ژنتی اثری که بر روی فعالیت های بیولوژیکی منطقه می گذارند به عنوان یکی از مهمترین محل های پرورش ماهی ماهور یا «آش» شناخته شده اند. جنگل های حرا از جمله زیستگاه های مناسب برای رشد ۲ کفه ای ها، ششک پایان، انواع خرچنگ ها و باربکه ها، سخت پوستانی که به هر شی

سختی در دریا از ساقه و ریشه های درختان حرا گرفته تا سنگ ها و حتی بر بدن بسیاری از جانوران ای می چسبند. است اجتماع درختان حرا و خورهای این جنگل دریایی محلی بسیار مناسب برای تغذیه پرندگان مهاجر و آبی در اواسط پاییز تا پایان فصل زمستان است که در این منطقه زمستان گذرانی می کنند. نوع بسیار زیاد مواد غذایی جامعه جنگلی حرا باعث شده است تا در این منطقه، شمار انواع پرندگان مهاجر و بومی به بیش از ۱۰۰ نوع برسد. گروه تیره پرندگان این منطقه بسیار زیاد است و گونه هایی از جمله اگرت ساحلی در ۲ رنگ خاکستری مایل به آبی و سفید، حواصیل های سفید و خاکستری، سلیم خرچنگ خوار، کاکایی، مرغ شنی، سنقر تالابی، آبیچلیک، عقاب ماهی خور، گیلانشاهد سباه و ابرو سفید و چاق ل و هنلی و دهها نوع پرندگان دیگر در این اکو سیستم یافت می شود، اما شاید بتوان گفت که هیچ کدام حضوری چشمگیر تر از اگرت ندارند. سرشاخه های نوسر درختان جنگل دریایی حرا غذای مورد علاقه دام های جزیره قشم است که به ویژه در سال های خشک و کم باران، برداشت از جنگل شدت بیشتری می گیرد و هر روز بیش از پیش این جنگل اعجاب انگیز دریایی را تحلیل می برد اما چرا چیست؟ بنیه اقتصادی خانواده های قشمی چنان نیست که بتوانند از جنگل حرا چشم بپوشند و با قبول هزینه های سنگین اقدام به خرید علق و انتقال از سر زمین اصلی برای تغذیه دام های خود کنند.

چشم پوشی از نگهداری دام، که تا مین کنند شیر و ماست و بخشی از غذای روزانه است،

در دیگرای جز بهره برداری متصفانه آن آگاهانه (مانند هر جای دیگر دنیا که جنگلی هست و مردمانی در جوار آن) و سپس ترمیم و احیای آن به شیوه های علمی و صریح نیست. شرایط محیطی و طبیعی جزیره و حاکم بودن آب و هوای گرم و مرطوب و به ویژه کاهش چشمگیر نزولات جوی (باران) در سال های اخیر، پدیده بیابان زایی را به شدت دامن زده است و باید در نظر قابل با این پدیده برانگیز، برنامه ریزی ها و اقداماتی به منظور مهار و کنترل بیابان زایی و کاهش اثرات زیست محیطی این پدیده در دستور کار مسوولان جزیره قرار بگیرد. امروزه دولت های کشورهایی که بدترین آسیب را از فاجعه سونامی دیده اند، طرحی را اعلام کرده اند که بر اساس آن در سرتاسر سواحل خود اقدام به کاشتن جنگلی از درختان حرا می کنند. آنها دیگر اطعمیان یافته اند که این درختان در هر ساحل که بوده اند زندگی انسان ها و موجودات زنده را نجات داده اند. طرح گسترش درختان آب شورزی حرا حتی موجب بهبود شرایط در طول سواحل اقیانوس هند شده است. با توجه به اینکه در دو یا سه دهه اخیر که بخاطر احداث راههای ارتباطی رای گردشگران و محل های پرورش میگو (برای تأمین نیازهای فلات های غربی و دیگر شهرک های اطراف)، درختان جنگلی این مناطق رافقه کرده بودند و این پدیده تبدیل به زمین های باتلاقی آبنویی شده بود. شواهد و مدارک اولیه نشانگر آن است که در آن ناحیه، درختان حرا به طور شگفت انگیزی سالم مانده اند و در برابر امواج خشمگین دریا مقاومت کرده اند، به طوری که تعداد کمی از این درختان دچار حادثه شده اند. این درختان جنگی نقش یک دیوار و حایل را در حیات حایل را در محیط نیافت ایفا کرده و موجب حفاظت سواحل شده اند. شواهد و مدارک اولیه نشانگر آن است که در آن ناحیه، درختان حرا به طور شگفت انگیزی سالم مانده اند و در برابر امواج خشمگین دریا مقاومت کرده اند، به طوری که تعداد کمی از این درختان دچار حادثه شده اند. این درختان جنگی نقش یک دیوار و حایل را در حیات منطقه ایفا کرده و موجب حفاظت سواحل شده اند. برپایه این گزارش، بعد از وقوع سونامی پنج روستا در سواحل ایلات ایزه (الدوزی) محفوظ مانده بودند و فقط روستا نقر در سایمبولوی (سپند) کشته شدند که در آنجا با وجود اینکه فاصله درختان حرا از مرکز سونامی فقط ۳۰ مایل بوده است، تمامی این درختان سالم مانده اند. همچنین یک مقام نظامی در هند نیز اعلام کرده بود، ما هم باید در سرتاسر سواحل خود اقدام به کاشت این گونه گیاهان مقاوم کنیم. یادآوری می شود، در جاهایی از جهان که درختان حرا را قطع کرده اند، خطوط ساحلی دست خوش فرسایش شده و به طور سریع در حال نابود شدن هستند. اما وجود و حضور درختان آب شورزی حرا، به ویژه آنجا که تشکیل گستره ای جنگل مانلدن داده اند، خطوط ساحلی همچنان زنده و پایدار مانده اند. جنگل های دریایی گونه ای که از جنگل در مناطق استوایی و نیمه استوایی هستند. این جنگل ها در جهان با نام عمومی «مانگرو» – (mangrove) و با نام علمی «اوسینا ماریتا» (Avicennia marina) شناخته می شوند. در ایران این جنگل ها به جنگل های حرا معروفند. شهرت این نام به دلیل وجود درختچه ای در این اکوسیستم است که ابو علی سینا، حکیم و دانشمند ایرانی، آن را «حرا» نامیده است. بنا بر افسانه ای کهن نیز «حرا» درختی است که از آشک چشم انسان رویده است.