سرآمد اقتصاد
چهارشنبه-۱۱مرداد ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۹۹

ترانزیت دریا

تشکیل ستاد ملی ترانزیت در راستای افزایش سهم ایران در حوزه حمل و نقل دریایی

سخنگوی کمیسیون تلفیق برنامه هفتم توسعه درباره تصویب ایجاد ستاد ملی ترانزیت به ریاست رئیس جمهور گفت: در این ستاد علاوه بر رئیس جمهور، برخی از وزرا هم عضویت دارند که عملاً همه مسائل حوزه ترانزیت اعم از بانکی، گمرکی و سوخت را مدیریت خواهد کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد،محسن زنگنه در حاشیه جلسه با اشاره به مصوبات کمیسیون تلفیق در زمینه حمل و نقل، گفت: کمیسیون فصل مربوط به ترانزیت (گذر) و اقتصاد دریا محور در لایحه برنامه هفتم توسعه را مورد بررسی قرار داد.

سخنگوی کمیسیون تلفیق برنامه هفتم توسعه تاکید کرد: موقعیت جغرافیایی ایران بسیار موقعیت خاصی برای کسب درآمد از ترانزیت کالا از کشورهای اطراف است، با این حال متاسفانه سهم ترانزیت ایران سهم بسیار کمی است و سالیانه ۱۰.۸ میلیون تن ترانزیت بار داریم که بسیار مبلغ ناچیزی است.

زنگنه بیان کرد: از این رو کمیسیون در برنامه هفتم توسعه تصمیم گرفت که اولاً ستادی تحت عنوان ستاد ملی ترانزیت به ریاست رئیس جمهور و عضویت برخی از وزرا تشکیل شود. این ستاد عملاً همه مسائل حوزه ترانزیت اعم از مسائل بانکی، گمرکی، سوخت و غیره را مدیریت خواهد کرد.

وی ادامه داد: طبق مصوبه دیگر کمیسیون میزان ترانزیت بار تا انتهای برنامه هفتم توسعه ۵۰ میلیون تن مدنظر قرار گرفت و سهم حمل و نقل ریلی نیز به ۳۰درصد افزایش پیدا کرد. در لایحه برنامه هفتم توسعه حدود ۳۲۰۰کیلومتر احداث زیرساخت‌های ریلی پیش بینی شده است. همچنین نوسازی و تامین ناوگان ریلی به میزان ۵۵۰ دستگاه لوکوموتیو و نوسازی ناوگان جاده‌ای در برنامه هفتم، در نظر گرفته شده است.

سخنگوی کمیسیون تلفیق برنامه هفتم توسعه با اشاره به مصوبات در زمینه اقتصاد دریا محور در لایحه برنامه هفتم توسعه تاکید کرد: پیرو جدول ماده ۵۶ لایحه برنامه هفتم توسعه، کمیسیون مصوب کرد صادرات غیر نفتی و غیر انرژی‌بر از سواحل به ۶.۵ میلیارد یورو افزایش پیدا کند که تقریباً یک افزایش دو برابری نسبت به وضعیت موجود است.

زنگنه اظهار کرد: در لایحه برنامه هفتم توسعه پیش بینی شده است که باید تدابیری اندیشیده شود که جمعیت در سواحل جنوبی کشور به میزان ۸ درصد جمعیت کل کشور باشد لذا برای این موضوع مقرر شد تا مجوزهایی را در موادی به استان‌ها مختلف داده شود تا سواحل در اختیارشان قرار گیرد. همچنین باید شرایط سرمایه‌گذاری در سواحل جنوبی تسهیل شود تا ما بتوانیم از سواحل مکران و جنوبی به درستی استفاده کنیم.

وی تاکید کرد: در حوزه حمل و نقل دریایی - تجاری متاسفانه سهم ما بسیار اندک است که این مسئله در مبحث اقتصاد دریا محور لایحه فوق جبران شده تا بتوانیم این سهم را افزایش دهیم.

سخنگوی کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه با بیان اینکه معطلی کامیون‌ها در مبادی ورودی و خروجی یکی از مشکلات در بخش ترانزیت کشور قلمداد می‌شود، تصریح کرد: بعضاً این موضوع موجب خراب شدن محصولات حمل شده می شود. همچنین ما در این بخش شاهد تعدد دستگاه‌های تصمیم گیر هستیم و حدود ۱۸ دستگاه به ورود و خروج کالا عملا ورود می کنند. بنابراین ما در ماده ۵۷ لایحه برنامه هفتم توسعه دولت را مکلف کردیم که وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی پنجره واحد خدمات باشد و خدمات همه دستگاه‌ها از طریق این پنجره واحد ارائه شود. به واقع این مسئله باعث می‌شود تا زمان حضور پشت مبادی ورودی و خروجی کاهش پیدا کند.

زنگنه تصریح کرد: امیدوارم بتوانیم از موضوع اقتصاد دریامحور که یکی از مطالبات مقام معظم رهبری است به درستی استفاده کنیم.

سخنگوی کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه در ادامه با اشاره به رسیدگی به مباحث مربوط به بخش انرژی در این لایحه ادامه داد: در زمینه حوزه مصرف و بهینه‌سازی انرژی مباحثی بین مجلس و دولت انجام شده است.وی با اشاره به تاکیدات مقام معظم رهبری در سیاست‌های ابلاغی پیرو بهینه کردن مصرف انرژی، بیان کرد: در شیوه و نحوه بهینه‌سازی و اینکه باید ستادی در راس این امور قرار گیرد بین دولت و مجلس گفتگوهایی صورت گرفته و تقریباً به جمع‌بندی رسیده‌ایم و این موضوع هم بعد از بررسی موضوعات مربوط به ترانزیت به صحن کمیسیون ارجاع می‌شود.

بخش پایانی

جنگل‌های مانگرو زیستگاه‌های موجودات در نواحی ساحلی

گروه دانش دریا -پژوهشگاه اقیانوس شناسی -اصطلاح مانگرو Mangroveبه گیاهان منفرد رویشگاه مانگرویی اطلاق می شود در حالیکه جنگل مانگرو، مرداب مانگرو یا جنگل جزر و مدی یا مانگال معرف تمام اجتماعاتی است که به وسیله این گیاهان شکل گرفته اند. مانگروها گیاهان گلدار خشکی زی هستند که به علت عدم توانایی در رقابت با سایر گونه های گیاهان در خشکی به ساحل دریا روی آورده اند؛ و با تحمل شرایط زیستی دشوار حد فاصل دریا و خشکی، بلامنازع در این منطقه چیرگی یافته اند، به طوری که در گستره تحت اشغال مانگرو ها کمتر گیاهی قادر به رقابت با آن ها است (دانه کار، ۱۳۷٤).

منشا، پراکنش و تکامل مانگروها

مانگروها، از حدود ۵۰ میلیون سال پیش و شاید پیش از آن در زمین حضور داشته اند (Duke, ۱۹۹۵). برای نمونه، منشا سرده Avicennia به زمان بازشدن اقیانوس اطلس یعنی تقریبا ۱۰۰ میلیون سال پیش برمی گردد. گونه های سرده هایی مانند ریزوفورا و اویسنیا از ۵۰ تا ۵۵ میلیون سال پیش به طور گسترده پراکنده شده اند (در آن زمان دریای تتیس، که یک دریای استوایی کم عمق و پر از مرجان ها و جزایر بوده. به سرعت در حال بسته شدن بود.). در آن دوران قطعات بزرگ قاره ای در دنیا در حال حرکت بوده اند. به نظر می رسد فرایند جابجایی قاره ها نقش اساسی در تعیین تنوع و نوع مانگروهای امروزین و پراکنش جهانی آن ها داشته است. مانگروها از یک منشا یکسان تکامل نیافته اند. اما این گیاهان سازگاری های مشابهی را نشان می دهند.

پراکنش آن ها، بوسیله بدنه های بزرگ آبی و خشکی محدود شده است. چهار مانع اصلی در اطراف جهان که پراکنش زیستمندان نواحی ساحلی را محدود می کنند شامل: قاره های آفریقا و اوراسیا، قاره های آمریکای شمالی و جنوبی، اقیانوس های اطلس شمالی و جنوبی و اقیانوس آرام شرقی می باشد. تاثیر نسبی هر کدام از این موانع، بسته به تاریخ زمین شناسی، توانایی پراکنش استقرار، و زمانبندی نمو تکاملی گونه های مرتبط متفاوت است. دو مانع که به نظر می رسد طی دوره زمانی زمین شناختی اخیر موثر بوده است قاره های آفریقا و اوراسیا و نیز اقیانوس آرام بوده است.

براین اساس گونه های مانگرویی، همراه با دیگر ساکنان ساحلی نواحی گرمسیری به دو نیمکره جهانی به نام اطلسی-آرام شرقی [AEP] و هند و آرام غربی [IWP] تقسیم شده اند. مساحت این دو ناحیه کم و بیش مساوی به نظر می رسند و هر یک سطح یکسانی از مانگروها را پوشش می دهند. علاوه بر این هر یک مراکز پراکنش دارند و دارای سرده های مانگرویی مشترک هستند. گونه ها و سرده های کمتری دارد. متنوع ترین فلور مانگرویی در IWPقرار دارد و این فلور بین دو مانع قرار دارد. بر اساس وجود گونه ها، هر کدام از این نواحی، به سه زیر منطقه تقسیم می شوند که در شکل ۱-۳مشخص شده است.

شکل ۲-۱: نقشه پراکنش مانگروهای جهان که در آن تنوع گونه ای در نقاط مختلف جهان و نیز تقسیم بندی منطقه ای نشان داده شده است.

چرامانگروهامهم‌هستند؟

مانگروها طیف گسترده ای از خدمات اکوسیستمی را ارائه می دهند. این مزایا شامل خدمات تامینی[۱] (چوب، فیبر، الوار و سوخت) خدمات تنظیمی (حفاظت در برابر فرسایش، کنترل سیلاب ها، حفاظت در برابر توفان ها، تنظیم اقلیم، تنظیم زیستی، کنترل آلودگی ها و سمیت زدایی)، خدمات پشتیبانی (تنوع زیستی، تشکیل خاک، چرخه مواد مغذی) و خدمات فرهنگی (تفریح و تفرج، مراسمات مذهبی، آموزش و ..) می شود(اولین ارزیابی یکپارچه دریایی ارزیابی اقیانوسی جهانی).

سیستم ریشه آنها باعث پایداری رسوبات می شود و اجتماعات آنها انرژی امواج را کاهش می دهد. ارزش اقتصادی سالانه مانگروها جهت حفاظت از سواحل و فراهم آوردن خدمات بوم شناختی حدود ۲۰۰ هزار تا نهصد هزار دلار در هکتار است (Well et al,۲۰۰٦). این جنگل ها زیستگاه و پناهگاه شمار زیادی از موجودات زنده فراهم می کند. مانگروها دارای زیتوده غنی هستند که نسبت به سایر جوامع گیاهی از جهات مختلف پر بارتر است، بنابراین به عنوان منبع غذایی مهمی در محدوده استقرار خود محسوب می شوند (صفیاری، ۱۳۸۱).

ویژگی عمده این بوم سازگان ها تولید مقادیر زیادی از پوده ها[۳] است که از طریق جریانات جزرومدی در آب های ساحلی منتشر می شود و منبع مهمی از مواد غذایی محسوب می شوند. مانگروها در زمره غنی ترین و حاصلخیزترین اکوسیستم های دنیا به حساب می آید و بیش از ۸۰درصد میزان صید در کل دنیا وابسته به وجود اکوسیستم مانگرو، مصب ها و زیستگاه های مرجانی برآورد شده است (عرفانی، ۱۳۸۹)

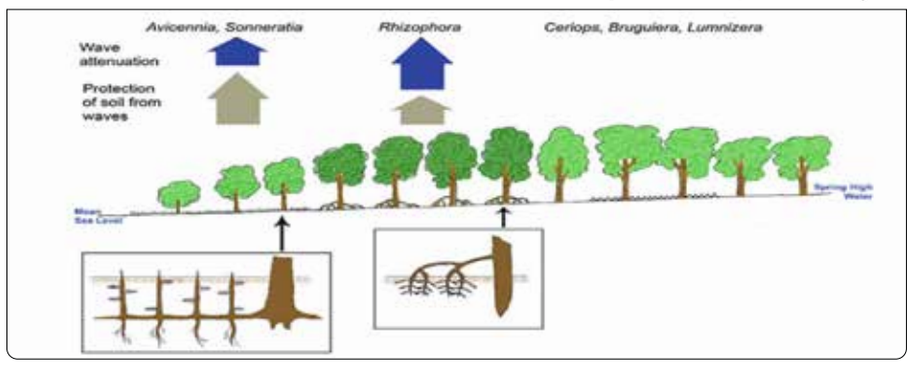
از لحاظ اقتصادی، قطع درختان مهمترین استفاده از این اکوسیستم ها به حساب می آید. به علت این امر بسیاری از مناطق مانگرویی به عنوان جنگل های ذخیره گاهی مدیریت می شوند تا از باززایی آن ها کسب اطمینان شود. نرخ تخریب تالاب های مانگرو در برخی از مناطق گرمسیری به علت فعالیتهای انسانی از جمله گسترش سریع پرورش میگو برای صادرات افزایش یافته است که نگرانی زیست محیطی قابل توجهی را در میان مردم و دوستداران طبیعت ایجاد کرده است (Pillay ۲۰۰٤).

طی پنجاه سال گذشته، تقریبا یک سوم از جنگل های مانگرو در جهان از دست رفته اند، اما بسیاری از مطالعات نرخ تخریب این زیستگاه ها را کمتر نشان می دهد. فشار بالای جمعیت در مناطق ساحلی منجر به تبدیل بسیاری از جنگل های مانگرو به دیگر استفاده ها مانند احداث سازه ها، آبزی پروری، کشت برنج و تولید نمک شده است(FAO, ۲۰۰۳) به علاوه تقاضا برای محصولات چوبی این جنگل ها رو به افزایش است. مطالعات بسیاری دلالت بر کاهش وسعت مانگروها در گذر زمان دارند. به طور کلی مانگرو ها نسبت به انواع گوناگونی از آشفتگی های محیطی آسیب پذیر می باشند آن ها گیاهانی حساس به تشکیل لجن یا رسوب گذاری شدید، ایستابی، آبگیری آب های سطحی و مهم تر از همه نفت می باشند. این آسیب ها جذب اکسیژن را از طریق تنفس کاهش داده و موجب افزایش نرخ مرگ و میر مانگروها می شوند.

جنگلهای مانگرو غالبا نوعی ناحیهب ندی[٤] را نشان می دهند که در حفاظت از سواحل بسیار موثر هستند به نحوی که اجتماعات مختلف دارای ساختارهای نوساقه ای و ریشه ای متفاوتی هستند (شکل ۱-۲). ساختارهای هوایی و تراکم مانگروها برای تضعیف امواج مهم هستند و بین گونه های مانگرو متفاوت هستند.

منطقه‌بندی اجتماعات مانگرو

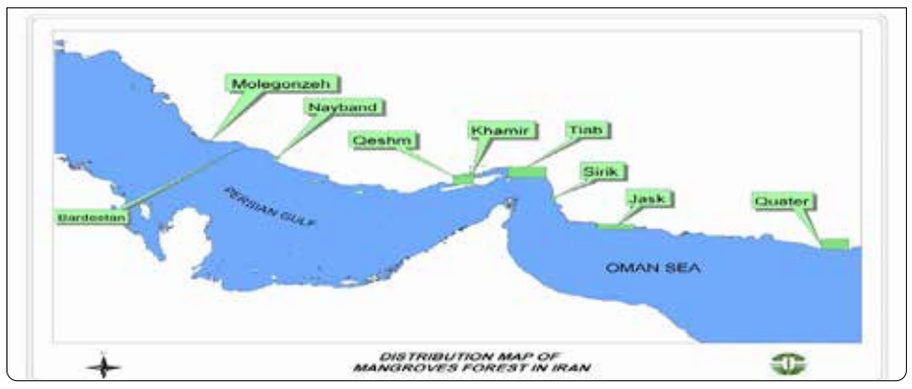
شکل ۱-۳ منطقه بندی اجتماعات مانگرو



جنگل های مانگرو ایران

رویش های مانگرو در ایران در جنوب کشور و در سواحل خلیج فارس و دریای عمان در مناطق متعددی حد فاصل مدارهای '۱۱ °۲۵، '۵۲ °۲۷عرض شمالی گسترش یافته اند که ساحل سه استان سیستان و بلوچستان، هرمزگان و بوشهر از خلیج گواتر در سیستان و بلوچستان تا بردخون در بوشهر را شامل می شود [شکل ۱-۵]. عمده جنگل های مانگرو در ایران از یک گونه به نام حرا Avicennia marinaتشکیل شده اند و تنها در منطقه سیریک گونه چندل (Rhizophora mucronata) نیز دیده می شود.

شکل ۱-٤: نقشه پراکنش مانگروهای ایران منبع وبگاه سازمان محیط زیست ایران



گیاه حرا (Avicennia marina)

نام سرده و تیره این گیاه از نام ابوعلی سینا گرفته شده است. در منابع مختلف برای سرده Avicennia ٤ تا ١٤ گونه معرفی شده است. حرا گیاهی درختچه ای تا درختی به ارتفاع سه تا ده متر است. در مناطق گرمسیری ارتفاع این گیاه به ١٤ متر هم می رسد. پوست درخت صاف، نازک، پوسته پوسته و به رنگ خاکستری روشن است. رنگ خاکستری آن به حدی روشن است که گاهی آن را سفید می دانند. برگهای ضخیمی دارد و کرکهای روشنی بر روی سطح بالایی برگ قرار دارد. بر روی سطح زیرین برگ هم کرک های نقره ای-سفیدی قرار دارد که بسیار کوچک هستند. مانند سایر گیاهان این تیره، حرا نیز ریشه های هوایی دارد. این ریشه ها تا ۲۰ سانتیمتر طول دارند و به گیاه این امکان را می دهد که بتواند اکسیژن هوا را در مناطقی که کمبود آن وجود دارد به راحتی جذب کند. گل های آن سفید تا زرد طلایی است و در خوشه های سه تا پنج تایی قرار دارند. برگ ها دارای آرایش متقابل، چرم مانند و به رنگ سبز زیتونی هستند. میوه ها سبز، بیضی شکل و از نوع کپسول هستند. میوه ها گاهی بر روی درخت شکاف خورده و بذرها را آزاد می کنند. فصل گلدهی حرا اواسط تا اواخر تابستان است. این گیاه زنده زایی مخفی (vivipary crypto) دارد یعنی بذر بر روی درخت مادر جوانه زنی را آغاز می کند.

حرا در شوری بسیار بالا می تواند رشد کند و نمک را از برگ های خود دفع می کند. به همین دلیل دیدن بلورهای نمک بر روی برگ های این گیاه امری طبیعی است. حرا به شرایط نامساعد محیطی، بادهای شدید و انواع و اقسام بیماری ها بسیار مقاوم است. یکی از گیاهانی است که در خاک های سنگین و گلی با pH برابر ٦/٥ تا ٨ رشد می کند. این گیاه تنها تحمل سایه را ندارد و برای رشد به نور کامل آفتاب نیاز دارد.

[۱]- Provisioning services
[۲]- www.un.org/Depts/los/woa
[۳]- Detritus
[٤]- Zonation

میراث فرهنگی و گردشگری استان هرمزگان خبرداد

آغاز احیا و حفاظت از بندر کنگ به عنوان بخش مهم تاریخ خلیج فارس

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از آغاز انجام اقدامات احیا و حفاظت از بافت تاریخی بندر کنگ به عنوان بخش مهمی از میراث خلیج فارس با همکاری شهرداری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد محسنی با اشاره به اهمیت حفاظت و احیای بنادر تاریخی در طول نوار ساحلی استان هرمزگان به عنوان بخش مهمی از میراث منطقه خلیج فارس به مانا گفت: در میان بنادر تاریخی واقع شده در سواحل خلیج فارس بندر کنگ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان ادامه داد: بافت تاریخی بندر کنگ با مساحتی بالغ بر ۵۸ هکتار در سال ۱۳۸۱ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است. به گفته وی، با توجه به ضرورت حفاظت و احیای بافت تاریخی بندر کنگ اخیراً جلسه‌ای مشترک با شهرداری بندر کنگ برگزار شد که طی آن مقرر شد دفتر پایگاه بافت تاریخی این بندر به زودی تشکیل و آغاز به کار کند.این مقام مسئول در استان هرمزگان در ادامه از نصب تابلوهای اماکن تاریخی بندر کنگ با همکاری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان و شهرداری خبر داد.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان در ادامه راه‌اندازی سایت موزه مجموعه مسجد دو محرابه و حمام تاریخی بندر کنگ را از دیگر اقداماتی دانست که به زودی با همکاری شهرداری و اداره کل میراث فرهنگی استان به سرانجام خواهد رسید.محسنی با اشاره به اینکه پیگیر جذب اعتبار ملی برای پایگاه بافت تاریخی کنگ هستیم، بیان داشت: در حال حاضر شهرداری بندر کنگ اقدامات کف‌سازی بافت این بندر تاریخی را آغاز کرده و نیز پوشش گیاهی گل‌های کاغذی که به نمادی از معابر بندر کنگ تبدیل شده را احیا خواهد کرد.