

اقتصاد دریا

ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی

بخش پنجم

لندفرم مانداب و تالاب ساحلی

ژئومورفولوژی مناطق ساحلی، از دیرباز مورد توجه محققین و پژوهشگران مناطق ساحلی بوده است و برخی از کارفرمایان و مدیران متولی مطالعات پروژه‌های عمرانی، کمتر به این مهم توجه داشته‌اند.

لندفرم بیشتر این کانالها، پیچانورداست و طی سال‌های گذشته، بارها دچار تغییر مسیر شده‌اند. بررسی ویژگی‌های منطقه ساحلی استان گیلان نشان داده است که طی سال‌های ۱۳۴۶ تا ۱۳۷۲ لندفرم کانال در منطقه ساحلی تالش (هشپُر) به وسعت ۲۷۵/۴۴ هکتار در بندرانزلی ۱/۱۸ هکتار و در آستانه اشرفیه ۱۲۳/۳۲ هکتار توسعه یافته و در عوض در منطقه ساحلی رودسر ۲/۵۵ هکتار کاهش سطح داشته است.

پیچانوردرها شد

حدود ۲/۶۹، کیلومترمربع از نقشه لندفرم ساحلی استان گیلان به مجاری برکه‌ها یا حلقه‌های قطع شده در اطراف رودخانه‌های پیچانورد اختصاص دارد. بیشتر رودخانه‌های استان، در دشت ساحلی دارای لندفرم پیچانورد توسعه یافته هستند. در نقشه لندفرم ساحلی استان گیلان این لندفرم فقط در پیرامون رودخانه سفیدرود نشان داده شده است.

لندفرم دشت سیلابی

لندفرم دشت سیلابی، بعد از لندفرم ارتفاعات کوهستانی، وسیع‌ترین لندفرم ژئومورفولوژیکی در دشت‌های ساحلی استان گیلان به شمار می‌رود، به طوری که ۱۸۴۸ کیلومترمربع از این اراضی دارای این لندفرم هستند ۲۷۷۵درصد نقشه لندفرم ساحلی استان را پوشش داده است.

دشت‌های مسلح پیرامون تمام رودخانه‌های استان، به ویژه از جنوب تالاب انزلی تابخش غربی دلتای سفیدرود عمدتاً لندفرم سیلاب دشت بوده و اکثر این اراضی، کاربری کشاورزی دارند. مطالعات پیشین نشان داد که وسعت این لندفرم در لسکو کلايه ۲۵/۲۸ هکتار و آستانه اشرفیه ۲۶۳۹/۶۷ هکتار کاهش یافته است، در مقابل در رودسر و هشپُر تالش، رخنمون آن به ترتیب برابر ۸۲/۳۰۹ و ۵۲۴/۴۴ افزایش داشته است.

لندفرم جلگه ساحلی

یکی دیگر از لندفرم‌های واحد دشت، جلگه ساحلی بوده که در نقشه لندفرم ساحلی استان گیلان،۱۲۱۸ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۱/۸۳ درصد آن را پوشش داده است. مهمترین محل رخنمون این لندرفم جلگه وسیع کهنه سفیدرود و اراضی ساحلی پیرامون تالاب انزلی می‌باشد.

لندفرم دشت دلتایی

دشت دلتایی از لندفرم‌های واحد دشت استان گیلان، ۲۴/۸۶ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۳۶درصد نقشه لندفرم ساحلی آن را پوشش داده است. این لندرم در غالب مصب‌های رودخانه‌های منتهی به دریا تشکیل شده است، ولی مهم‌ترین رخنمون آن در محل دلتای سفیدرود می‌باشد.

لندفرم مصب

نزدیک ۰/۶۷۹ هکتار از نقشه لندفرم ساحلی استان گیلان، با لندفرم مصب پوشش داده شده است. این لندفرم عموماً در محل اتصال آبراه‌های دائمی و فصلی به دریا و دره‌های مغروق رودخانه دیده می‌شود. گسترش لندفرم مصب شدیداً تحت تأثیر فرایندهای هیدروولوژیکی خشکی و هیدرودینامیکی دریایی است؛ از محل‌های رخنمون آن، می‌توان در مصب یکی از آبراههای منطقه تالاب انزلی اشاره کرد.

لندفرم مرداب و تالاب ساحلی، از جمله لندفرم‌هایی به شمار می‌رود که به نظر می‌رسد اقلیم منطقه، بارش قابل ملاحظه و فرورفتگی ساختمانی، در شکل‌گیری آن‌ها در منطقه ساحلی استان گیلان نقش داشته‌اند. لندفرم مانداب، در نقشه لندفرم ساحلی استان ۶۳/۷۶ کیلومتر مربع گسترش داشته و ۰/۸۸درصد آن را پوشش داده است. مهم‌ترین محل رخنمون آن تالاب انزلی و منطقه ساحلی آستارا می‌باشد. این تالاب‌ها علی‌رغم ساحلی بودن دارای ذخایر قابل ملاحظه‌ای از آب شیرین هستند.

لندفرم دریاکار

در نقشه لندفرم‌ها ساحلی استان گیلان، نوار ساحلی که شامل نیمرخ ساحل، اعم از بخش فرا ساحل، سکو و شیب ساحل است تحت عنوان دریاکار تفکیک شده است. این لندفرم در نقشه ۱۷۷۷کیلومتر مربع مساحت دارد و ۰/۲۵۸ درصد آن را پوشش می‌دهد. نوسانات فصلی و دوره‌ای و طوفان‌های زمستانه در سواحل استان گیلان، موقعیت این لندفرم را دچار تغییر می‌کند. پهنه‌بندی‌های پیشین نشان داد که لندفرم دریاکار به ترتیب هشپُر تالش، بندرانزلی، آستانه لسکو کلايه و رودسر، به ترتیب ۵۳/۶۷، ۱۲۷/۸۶، ۴۲۷/۵۸، ۱۴۳/۱۹ هکتار برابر از پیشروی دریادچار فرایش شده است.

نتیجه‌گیری

نقشه لندفرم ساحلی نشان می‌دهد که واحد دشت، ۴۸/۳۸ درصد، واحد تپه ماهور ۲/۱۹ درصد و واحد کوهستان، ۴۹/۰۶ درصد ژئومورفولوژی منطقه ساحلی استان را شکل داده‌اند. نتایج نشان داد که حدود ۵۰ درصد منطقه ساحلی استان گیلان از واحد ژئومورفولوژیکی کوهستان تشکیل شده است. واحدهای سنگی آذرین، آذرآواری سنوزونیک و واحدهای رسوبی موزونویک، با حداکثر ارتفاع ۳۰۰۰ متر، لندفرم کوهستان را شکل داده‌اند. فعالیت‌های آتشفشانی و چین خوردگی البرز غربی مهم‌ترین عوامل ایجاد این لندفرم بوده‌اند. دشت ساحلی استان گیلان، در بخش‌های شمالی آن، بسیار کم عرض و کشیده بوده و از آستارا تا بندرانزلی ادامه دارد. از جعفری تا رودسر، لندفرم‌های محیط رودخانه‌ای و دلتایی، دشت وسیعی را شکل داده‌اند. لندفرم‌های دریایی، به ویژه در سواحل غربی دلتای سفیدرود تا منطقه دستک، بخش‌های دیگر واحد دشت را شکل داده‌اند. در ادامه فرایندهای مؤثر بر شکل‌گیری اشکال ژئومورفولوژیکی ساحلی گیلان همچون فرآیندهای رسوب گذاری و فرایش و ارتباط دائمی آنها با آب ارائه شده است.



بخش پایانی

پیشکسوت دریایی به اقتصادسراآمد می‌گوید:

سختی کار ملوانان با حقوق دریافتی هماهنگ نیست

انگیزه ملوانان نسبت به گذشته، کاهش یافته است

گروه اقتصادریا پاسبه – امید متین – در صنایع دریایی کشور ایران وضعیت به

چه منوال است؟ نیروی کار دریایی ایران اغلب چگونه جذب می‌شوند، چگونه یاد می‌گیرند و چگونه مورد حمایت قرار می‌گیرند؟ آیا روند کلی طوری است که کمیت و کیفیت نیروی کار رو به افزایش است و یا بیرون‌رفتن و کناره‌کشیدن نیروها رو به کاهش نهاده‌است؟ اصولاً چرا کمیت نیروی کار ایرانی نسبت به گذشته، مدیریت نشده و اکنون شاهد کمبود چند هزار نفری هستیم؟

برای پاسخ به این پرسش‌ها در تحریریه روزنامه و سایت دریایی اقتصادسراآمد، با «مسعود اقدام» مالک یک شرکت خصوصی با پیش‌توانه ۴۲ سال سابقه خدمات کشتی و تامین نیروی انسانی کشتی‌ها و دیگر فعالیت‌های دریایی، گفت‌وگو کردیم

در بخش اول منتشره «مسعود اقدام» با سعه صدر به سوالات خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسراآمد در باره نحوه شناسایی و جذب نیروی کار برای خدمات دریایی – مانند ملوانی کشتی پاسخ مبسوط داد. در ادامه به بخش دوم مصاحبه می‌پردازیم:
سختی و رفاه کار در دریا از اهمیت برخوردار است. اغلب مایلیم که کارها را با هم مقایسه کنیم و سختی و آسانی را بسنجیم. این در بین جوانان رایج است که به سختی و آسانی کار فکر کنند. سختی کار در دریا چقدر است و آیا جزو کارهای آسان است یا سخت؟ «اقدام» در این باره می‌گوید: عموماً من اولین لیج‌دار بوشهر بود و پدرم رئیس سندیکای لیج‌داران بوده است و من سختی کار و پیری زودرس را در این دو عضو خانوادهم دیدم. کار دریا، کار سختی است و جزو مشاغل آسان نمی‌تواند به حساب بیاید. آیا می‌دانید کار در دریا باعث کوری می‌شود؟ دور از خانواده، خطرهایی مانند غرق‌شدن و بسیاری دیگر از این مسائل با کار در خشکی قابل مقایسه نیست.

است. آیا این وضع ناوگانی هم در جذب نیروی انسانی اثر دارد؟ اقدام تأیید می‌کند و می‌گوید: گفتیم که کیفیت ناوگان شرط مهم است. یک ملوان ترجیح می‌دهد که روی یک کشتی مدرن و زیبا کار کند تا در یک کشتی که جانش به سر آمده است.

کویت و عربستان شناورهای فرسوده را راه نمی‌دهند

وقتی ژاپن حدود ۲۵ سال پیش اقدام به نوسازی ناوگانش کرد، اغلب شناورهای دست دوم ژاپنی به ایرانی‌ها فروخته شد. این‌ها فرسوده بودند و گاهی با دست‌کاری اسناد و عوض کردن تاریخ‌ها وارد کشور شدند. آن‌ها شناورهای خود را سه ساله نوسازی کردند در حالی که تعداد زیادی شناور دست دوم از رده خارج وارد بندار ایران شدند.

جالب است که سازمان بنادر و دریانوردی با این شناورها به سبک و سیاق یک شناور نو برخورد کرد و برای مجوز، ده‌ها ایراد از آن‌ها گرفت. این هزینه سختی به واردکنندگان زد که برخی با ضررهای سنگین مواجه شدند.

الان این شناورها را به کویت یا عربستان راه نمی‌دهند؛ زیرا سن این شناورها بسیار بالاست و از رده خارج محسوب می‌شوند.

بیمه اجباری است

در باره بیمه می‌پرسم و «اقدام» می‌گوید: سنوات و سختی کار به نیروها داده می‌شود و به دلیل سختی کار، زودتر بازنشست می‌شوند؛ این انگیزنده‌هایی است که الان عده‌ای را پای کار نگه داشته است؛ اما ریخت و قیافه افتاده‌اند و کشتی به جبر و جبر افتاده

اثر ناوگان فرسوده

ناوگان ما فرسوده شده و برخی کشتی‌ها، دو برابر حد استاندارد کار کرده‌اند. کشتی‌های ژاپنی که از رده خارج بودند، به ایران آمدند و همچنان دارند کار می‌کنند. آدم را یاد پیکان‌هایی می‌اندازند که گاه و بی‌گاه در خیابان‌های تهران می‌بینیم! به طور طبیعی، شکل و شمایل و کیفیت ابزارهای داخلی همه از ریخت و قیافه افتاده‌اند و کشتی به جبر و جبر افتاده

معاون بنادر و دریانوردی استان گیلان:

تکمیل زنجیره حمل‌ونقل ترکیبی در گیلان با اتصال ریل به بندر انزلی

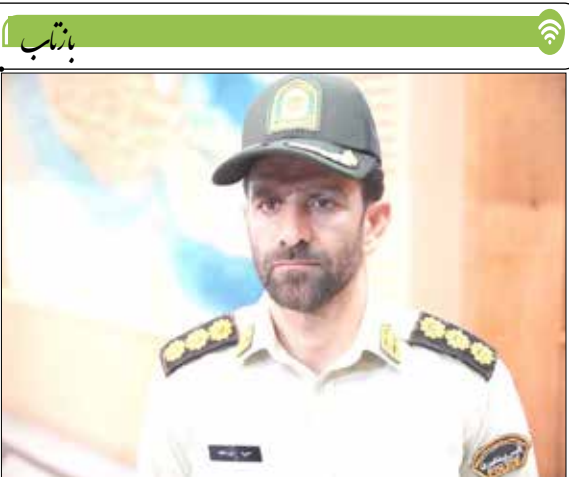
در راستای اجرای مصوبات شورای گفتگوی بخش خصوصی و دولت، نشست بررسی و امکان‌سنجی اتصال مجتمع بندری انزلی به راه آهن سراسری جهت بهره‌مندی از حمل و نقل ترکیبی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان برگزار شد. به گزارش اقتصادسراآمد، مجتبی نظری با بیان این مطلب، اظهار داشت: در این نشست، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان، ناظر گمرکات استان گیلان و مدیرکل گمرک انزلی، نمایندگان ای طرح‌های شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل، راه آهن شمال، کشتیرانی دریای خزر، اتاق بازرگانی و صنایع، معادن و کشاورزی استان حضور داشتند و بحث‌ها و گفتگوهای کارشناسی در این نشست انجام شد. به گفته مجتبی نظری، راهکار تشویق و حمایت از صاحبان کالا برای به‌کارگیری حمل و نقل ریلی در انتقال محمولات توسط اداره کل بنادر و دریانوردی و برگزاری دوره آموزشی با محوریت خدمات ارائه شده توسط راه آهن، بنادر و دریانوردی و کشتیرانی دریای خزر، اتفاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان گیلان برای بازرگانان و تولیدکنندگان از جمله مصوبات این نشست بود. دبیر نشست بررسی و امکان‌سنجی اتصال مجتمع بندری انزلی به راه آهن سراسری جهت بهره‌مندی از حمل و نقل ترکیبی خاطر نشان کرد: مقرر شد شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل به منظور اتصال شبکه راه آهن سراسری به بندر کاسپین برنامه زمان‌بندی دقیقی ارائه دهد و با توجه به طرح مصوب اتصال مجتمع بندری انزلی به شبکه سراسری راه آهن اجرای این پروژه توسط آن شرکت عملیاتی شود. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به مزایای حمل و نقل چند وجهی، افزود: صرفه‌جویی در زمان، مقرون به صرفه بودن، ارتباط بهتر و ردیابی آسانتر کالا، ساده کردن روند برقراری ارتباط بین مخاطبین و حامل‌های مختلف از ویژگی‌های حمل و نقل چند وجهی است. وی گفت: حمل و نقل چند وجهی با ترکیب کردن چند مدل حمل و نقل، نواقص مربوط به هر مدل را حذف و با هم افزایی بین چند روش، بهترین امکان را برای حمل و نقل کالا در اختیار مشتریان قرار می‌دهد.



مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

برگزاری آزمون تعیین سطح دانش کارشناسان HSE فعال در بنادر تا پایان شهریور

مدیر ایمنی بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی (HSE) با اشاره به مصوبه هیات عامل این سازمان مبنی بر ساماندهی و ارتقای دانش تخصصی کارکنان و کارشناسان HSE شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر کشور، از اجرای طرح برگزاری آزمون تعیین سطح و سپس اجرای دوره‌های آموزشی تخصصی خبر داد. به گزارش اقتصادسراآمد، عبدالله جعفری با اعلام این خبر، اظهار داشت: طیف گسترده و متفاوتی از نیروهای انسانی فعال در بخش HSE شرکت‌های خصوصی فاقد مدارک تحصیلی مرتبط با ایمنی، بهداشت و محیط زیست هستند و در کنار این تعداد، همچنین کارشناسان دارای تحصیلات مرتبط با HSE هستند که از سوابق شغلی متفاوتی برخوردار اند. وی افزود: ساماندهی کارکنان و کارشناسان مذکور با هدف ارتقای بهره‌وری ایشان و ضرورت برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت آموزشی و مهارتی، از رویکردهای جدی سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه HSE قلمداد می‌شود. جعفری در تشریح طرح ساماندهی و ارتقای دانش تخصصی کارشناسان حوزه HSE فعال در بنادر، اظهار داشت: در مرحله نخست این طرح و به‌منظور اطلاع از سطح دانش کارشناسان، آزمون تعیین سطح و ارزیابی کیفی برگزار می‌شود و در مراحل بعد، نسبت به برنامه‌ریزی لازم برای ارتقای دانش تخصصی آن‌ها اقدام خواهد شد. مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: در این راستا این مدیریت در نظر دارد که با مشارکت و همکاری اداره کل توسعه منابع انسانی و پشتیبانی (اداره آموزش) و اداره کل امور بندری (واحد تدوین استانداردهای آموزشی لجستیک بندری – STCP) نسبت به اجرای این طرح مهم اقدام و کلیه کارشناسان HSE شاغل در شرکت‌های خصوصی باید در ان برنامه مشارکت کنند. جعفری با اشاره به فاز ساخت و برگزاری آزمون‌های تعیین سطح از گروه‌های هدف، گفت: آزمون سطح اول شامل کارکنان HSE فعال مدرک تحصیلی مرتبط و شاغل در شرکت‌های فعال در بنادر کشور است که آزمون آن‌ها حداکثر تا پایان شهریورماه سال جاری در بنادر تابعه برگزار خواهد شد. وی خاطر نشان کرد: آزمون سطح دوم، شامل کارشناسان HSE دارای مدرک تحصیلی مرتبط و قبول شدگان آزمون اول است که این مرحله از آزمون تخصصی نیز حداکثر تا پایان آذرماه سال جاری برگزار خواهد شد.



سرپرست یگان حفاظت سازمان بنادر تشریح کرد:

اقدامات انجام شده حفاظتی قضایی و انتظامی در بنادر ایران

سرپرست یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشریح اقدامات انجام شده در بخش حفاظتی، قضایی و انتظامی در بنادر کشور، گفت: مجموع کالاهای مکشوفه سرقتی و غیرمجاز طی ۸ماه گذشته به ارزش ریالی ۱۵۲میلیارد و ۱۱۷ میلیون و ۷۰۴ هزار و ۴۸۰بده است. به گزارش اقتصادسراآمد، سرهنگ حمید بیرانوند با اشاره به اینکه نقش دریاه‌ا و اقتصاد دریامحور در رشد و توسعه هر چه بیشتر اقتصاد کشور بسیار اثرگذار و محوری است، اظهار داشت: کشور ما نیز با در اختیار داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی بیش از ۹۰درصد از صادرات و واردات خود را از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌دهد. وی افزود: از این رو افزایش سهم اقتصادی، سیاسی، امنیتی و بهره‌برداری بهینه کشور از دریا و منابع نامحدود آن در گرو استفاده هر چه بیشتر از این نعمت خدادادی و بدیهی است و انجام این مهم در درجه اول منوط به وجود امنیت در بنادر برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی خواهد بود که یقیناً یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص، نقش محوری بر عهده دارد. سرپرست یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی در مورد اقدامات انجام شده طی ۸ماه اخیر، عنوان کرد: در بخش حفاظتی و قضایی علاوه‌ کشف غلات و دانه‌های روغنی سرقتی به میزان ۱۰۱ تن به ارزش ریالی ۱۹میلیارد و ۲۰۰میلیون در کنترل و بازرسی از کامیون‌های حامل کالای تجاری، کشف ۳قبضه سلاح گرم در حین بازرسی و عملیات انتظامی، نیز صورت گرفت. بیرانوند درباره سایر خدمات حفاظتی و قضایی نیز اعلام کرد: کشف مشتقات نفتی به میزان ۶۸ تن به ارزش ریالی ۱۸میلیارد ریال و کشف ارز به مبلغ ۱۰۰میلیارد ریال در بازرسی از خودروهای سواری از دیگر اقدامات انجام شده است و مجموع کالاهای مکشوفه سسرقتی و غیرمجاز به ارزش ریالی ۱۵۲میلیارد و ۱۱۷ میلیون و ۷۰۴ هزار و ۴۸۰بود. وی در مورد خدمات صورت گرفته در بخش انتظامی هم، گفت: یکی از سیاست‌های کلان و خط مشی یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی همواره رضایتمندی حداکثری و رعایت حقوق شهروندی ضمن ایجاد محیطی امن برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی بوده و در این راه اهتمام لازم را انجام داده است.