

ستوده –جانشین دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور به اقتصادسراآمد می گوید:

فرایندتصمیم سازی و تصمیم گیری شورای عالی تخصص گراست

۵ کار گروه تخصصی مامور بررسی جنبه های مورد نیاز تصمیم گیران است

گروه مهندسی دریا -بحر گشتی – شورای عالی صنایع دریایی بعد از تاکید رییس جمهور مبنی بر تقویت این ششورا و جلوگیری از ایجاد ساختارهای موازی در حوزه دریا، اکنون مهم ترین رکن تصمیم ساز و تصمیم گیر دریایی کشور است و نقش اصلی در توسعه دریابایه ایفا می نماید. از این رو، روند مصوبه سازی این شورا حائز اهمیت می شود. این روند چگونه روندی است؟ آیا بر اساس تخصص و دانایی دریایی است یا با توجه به ضعفی که در بدنه دولت ها وجود داشته و دارد و آن کمبود محسوس نیروی متخصص دریایی در بین مسئولان و مدیران عالی است، وضعیت نابسامان است و تصمیم ها به جای تخصص، با منش سیاسی گرفته می شود.

مصوبه اخیر کمیسیون تلفیق مبنی بر آزادسازی واردات کشتی های تفریحی که فراد کشتی سازیهای داخلی را درآورده است، از نمونه های بارز تصمیم بر مبنای سیاست است که نشانی از تخصص گرای نداشت تا جایی که برخی از کشتی سازان کشور به صراحت اعلام کردند که تخصص لازم دریایی در مجلس شورای اسلامی وجود ندارد و البته با توجه به سبب و سوابق نمایندگان مجلس، این سخن کاملا درست و صحیح است. از این رو، نگرانی در مورد محفل شورانشینان هم وجود دارد و جای این پرسش به خوبی هست که آیا روند تخصص گراست یا سیاست گرا. در این باره چند کلامی سخن گفتیم

با آقای مهندس حبیب ستوده –جانشین دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور با این امید که آقای مهندس جعفری رئیس دبیر خانه نیز به این گفتار پیوسته و مخاطبان دریایی ما را از روند مصوبه سازی شورا بیشتر آگاه نمایند:

کار گروه های تخصصی دریایی

ستوده در گفت وگو با خبرنگار روزنامه دریایی اقتصاد سراآمد در باره تخصص گرایسی در روند پیشنهاد و تصویب مصوبات شورا گفت: تمام تلاش جمعی ما بر این است که با بهره مندی از متخصصان و خبرگان دریایی که سابقه تحصیل و تجربه عملی در علوم و فنون مختلف دریایی دارند، کارگروه های تخصصی کارآمد و پویا ایجاد کنیم و با برگزاری جلسات حل مساله به طور مکرر، خوراک لازم



بدهد. ستوده در این باره به ما گفت: هر کارگروه، موضوع تخصصی دارد. کارگروه ها بر اساس نیازهای تخصصی توسعه دریابایه تعریف و شکل گرفته اند و دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، پنج کارگروه تخصصی ایجاد کرده است که هر کدام مامور به بررسی تخصصی یک جنبه از جوانب مهم و مورد نیاز تصمیم گیران است. به طور طبیعی، شورای عالی باید مصوبه هایی را تایید و تصویب کند که از توسعه ای دریابایه را با توجه به قوانین و مقررات، بودجه، وضعیت سرمایه گذاری و دیگر مولفه های مرتبط و موثر را در نظر گرفته باشد. برای تحقق این منظور، پنج کارگروه تخصصی، محتوای فکری و مصوبه ای شورا را حمایت می کنند که عبارت اند از: کارگروه امور فنی و اقتصادی کارگروه امور حقوقی و برنامه ریزی کارگروه امور پژوهش و فناوری کارگروه امور مناطق دریایی و محیط زیست کارگروه امور آموزش، منابع انسانی و مشاغل دریایی

برای ایجاد وحدت رویه و ارتباط معنادار محتوای کارگروه ها، تحت مدیریت واحد دبیرخانه هستند یکی از نکاتی که در باره این کارگروه ها مهم به نظر می رسد، برگزاری جلسات منظم، پیگیری و هدف مند است که نیازمند مدیریت خاص این کارگروه ها است. ستوده در خصوص نوع و نحوه مدیریت کارگروه ها به اقتصاد سراآمد گفت: برای ایجاد وحدت رویه، جلوگیری از موازی کاری احتمالی، ایجاد هم افزایی و ارتباط معنادار محتوای کارگروه ها، همه کارگروه ها تحت مدیریت واحد دبیرخانه هستند و بدین ترتیب، ارتباط مفهومی و معنادار بین کارگروه ها همواره برقرار شده است.

نکته دیگر که در اثربخشی کارگروه ها موثر است، بهره مندی از نیروی متخصص است؛ زیرا نیروی اداری نمی تواند وزانت تخصصی به یک کارگروه کشور است که به سختی آزردهنده است. ممکن

است بتوان مقوله فرهنگ سازی را در دل کارگروه آموزش، منابع انسانی و مشاغل دریایی به نحوی گنجانده؛ هر چند که می دانیم چنین کار با توجه به گستردگی، حساسیت و اهمیت فرهنگ و فرهنگ سازی، اجحاف در حق فرهنگ است؛ اما به هر روی جای کارگروهی برای تعریف و پیشنهاد مصوبه های فرهنگی و فرهنگ سازی در سطح ملی خالی احساس می شود. به طور کلی ممکن است نکات دیگری وجود داشته باشد که در چارچوب این پنج کارگروه گنجنده؛ آیا امکان ایجاد کارگروه های جدید و تکمیل زنجیره ارزش تخصصی و مصوبه سازی هست؟

ستوده در پاسخ به این نکته ایجاد کارگروه های جدید را نفی نمی کند و می گوید: هر کارگروه بر اساس نیاز و برای پاسخ به یک مساله مهم تشکیل شده است؛ بدیهی است اگر مساله های نوینی مشخص شود که نیازمند کار تخصصی برای رسیدن به مصوبه های مهم و راهبردی باشد، بدون تردید با بهره گیری از متخصصان، برای پاسخ به مساله جدید، کارگروه جدید تشکیل می شود.

به هر روی، این پنج کارگروه به عنوان پنج فانوس دریایی، قرار است کشتی توسعه دریایی ایران را به سر منزل مقصود هدایت کنند که امیدواریم در بهترین شرایط قرار بگیرند تا بهترین خروجی ممکن را به ملت ایران از طریق مصوبه های شورای عالی صنایع دریایی ایران هدیه کنند. روزنامه دریایی اقتصاد سراآمد به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور، در این باره حساسیت، دقت نظر و جدیت دارد و برای حمایت از این فعالیت، برای هر گونه همکاری اعلام آمادگی می کند.

آرزوی موفقیت دبیرخانه برای مصوبه سازی و شورای عالی برای بهترین تصویب ها داریم که زحمت و فکر آنها بستر و بانی تحقق توسعه دریایی کشور است.



یکی از خلأهای بزرگ و راهبردی کشور ما «ضعف یا نبود فرهنگ دریایی، فرهنگ سازی در سطح ملی برای گرایش به دریا و مشخص نبودن متولی فرهنگ ساز دریایی کشور» است که به سختی آزردهنده است. ممکن است بتوان مقوله فرهنگ سازی را در دل کار گروه آموزش، منابع انسانی و مشاغل دریایی به نحوی گنجانده؛ هر چند که می دانیم چنین کار با توجه به گستردگی، حساسیت و اهمیت فرهنگ و فرهنگ سازی، اجحاف در حق فرهنگ است

دبیر



معاون سازمان بنادر عنوان کرد:

توافقات جدید با روسیه برای عبور کشتی های جدید ایران

معاون سازمان بنادر با بیان اینکه هیات وزیران مجوز خرید کشتی های دست دوم برای خزر را صادر کردند، گفت: براساس توافق با روسیه زمان تردد کشتنی جدید ایران از ولگا با حذف تغییر پرچم به روسیه، از یک سال به دو هفته کاهش پیدا کرد.به گزارش اقتصادسراآمد، مجید علی نازی از موافقت دولت با خرید کشتی های دست دوم برای خزر به ایلنا خبر داد و گفت: در سیاست های تسهیلات از محل وجوه اداره شده، سازمان بنادر علاوه بر ساخت کشتی، به خرید کشتنی نو و دست دو نیز تسهیلات می پردازد و افراد می توانند نسبت به خرید کشتی دست دوم از کشورهایی مانند قزاقستان اقدام کنند.وی با بیان اینکه این اقدام در جهت توسعه کرد بندر شمال –جنوب انجام می شود، ادامه داد: از هیات وزیران مجوز ویژه گرفتیم که حتی برای خرید کشتی و شناورهای دست دوم تسهیلات ارایه دهیم. این مجوز تنها برای تأمین ناوگان دریای خزر است و محدود به کشور قزاقستان نمی شود، افراد از هر کشوری که خریداری کنند این تسهیلات به آنها اختصاص داده می شود.معاون دریایی سازمان بنادر با اشاره به توافقات جدید با روسیه تاکید کرد: با کشور روسیه تفاهمی انجام شده است که زمان تغییر پرچم را از یک سال به دو هفته کاهش داده ایم. پیش از این دستورالعمل داخلی کشور

روسیه به شکلی بود که یک سال زمان می برد تا کشتی خریداری شده از آنجا به مقصد نهایی منتقل شود و امروز این زمان را به دو هفته کاهش دادیم که کشتی از ولگا به کشورمان منتقل شود .علی نازی افزود: پیش از این طبق قوانین روسیه هر کشتی که خریداری می شد برای انتقال در ابتدا باید به پرچم روسیه تغییر داده می شد و وقتی به ایران می رسید دوباره پرچم تغییر می کرد اما امروز این سختگیری ها برداشته شده و با تسهیل گری های صورت گرفته، کشتی با پرچم ایران طی دو هفته وارد آب های ایران می شود.وی گفت: در حال حاضر، در مسیر خزر با افزایش تقاضا برای حمل کالا مواجه هستیم اما ناوگان دریایی محدود است از این رو برای پاسخ به این نیاز و توسعه ناوگان این تسهیل گری در بخش خرید ناوگان انجام شده است.



شنبه- ۱۱ شهریور ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۷۲۵

اقتصاد دریا

« ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی »

بخش نهم

ژئومورفولوژی ساحلی استان مازندران و گلستان

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

نقشه لندفرم های ساحلی استان مازندران نشان می دهد که واحد دشت، ۴۸/۴۷ درصد، واحد تپه ماهور ۵/۷۳ درصد و واحد کوهستان ۳۹/۲۱ درصد و زیر واحد کم عمق ساحلی ۷/۵۸ درصد ژئومورفولوژی منطقه ساحلی را شکل داده اند. بدین ترتیب، حدود ۴۰ درصد منطقه ساحلی استان مازندران، از واحد ژئومورفولوژیکی کوهستان تشکیل شده است. ارتفاعات استان مازندران، با حداکثر ارتفاع ۲۹۴۶ متر در کوه زینه، از واحدهای سنگی متنوعی ترکیب یافته است؛ به طوری که در غرب از واحدهای سنگی آذرین، آذرآواری کرتاسه و در منطقه ساری از سنگ های آهکی و دولومیتی سازند لار و دلیچای کربونیفر-دوئین تشکیل شده اند؛ فعالیت های آتشفشانی و چین خوردگی البرز غربی، مهم ترین عوامل ایجاد این لندفرم بوده اند.

دشت ساحلی استان مازندران در بخش های غربی آن، کم عرض و کشیده بوده و از سواحل غربی تا حوالی ساری ادامه دارد. از ساری تا مرز شرقی استان، لندفرم های محیط رودخانه ای و جلگه ساحلی وسیعی را شکل داده اند. رسوبات دریایی به ویژه در سواحل شرقی، شبه جزیره میلانکاله و خلیج گرگان، لندفرم های متنوع محیط کم عمق ساحلی را شکل داده اند. در ادامه لندفرم های ژئومورفولوژی ساحلی استان مازندران از دیدگاه فرایند های مؤثر تشریح شده اند.

پهنه بندی لندفرم های ساحلی استان مازندران نشان می دهد که حدود ۴۳۱/۳۴ کیلومتر مربع از اراضی ساحلی، اراضی ماندابی هستند، از آن جمله می توان به کانال رودخانه، دشت سیلابی، جلگه ساحلی، جلگه دلتایی، پهنه گلی، خورها و تالاب ها، دریاکان، پنداب و تا اندازه پبیچانز ده های رها شده اشاره کرد. نوسانات دوره ای و فصلی تراز دریای خزر، سیلاب های فصلی و قطع زهکش مسیل ها با جاده های اصلی و فرعی زمین های پهنابوری را ماندابی کرده است. اگرچه این اراضی دستخوش تغییر کاربری پیوسته ای هستند، اما همواره گسترش زیادی در منطقه ساحلی مورد نظر داشته و از جمله محدودیت های پیش رو برای مدیریت یکپارچه اراضی ساحلی محسوب می شوند.

لندفرم های حاصل از رسوب گذاری

منطقه ساحلی استان مازندران، لندفرم مخرو و طاقنه به مساحت ۴۵۳ کیلومتر مربع در نتیجه فرآیند رسوب گذاری بوجود آمده است. دشت ساحلی، جلگه ساحل و دشت سیلابی نیز از جمله لندفرم های ناشی از نهشته شدن رسوبات دریایی و پیوژه رودخانه ای است که در منطقه ساحلی استان مازندران، تحت تأثیر آورد رسوب رودخانه های بابلرود، تالار فریدون کمار، نکاه، چالوس، سرداب رود، پلنگ رود، تیلهرود و فرح آباد و ده ها آبراهه فرعی توسعه یافته است. به طور نسبی، می توان گفت که ۴۵/۴۷ کیلومتر مربع از لندفرم های ساحلی استان مازندران به وسیله فرایندهای ثقلی و آبی، ۲۰/۵ کیلومتر مربع توسط فرایندهای بادی، ۳۵۵۵ کیلومتر مربع توسط فرایندهای رودخانه ای و ۴۱/۳۳ کیلومتر مربع از لندفرم های ساحلی، با فرایندهای دریایی توزیع و نهشته شده اند.

لندفرم های حاصل از فرسایش

فرایند فرسایش، از جمله فرایندهای طبیعی به شمار می رود که دامنه اثر آن در جای جای منطقه ساحلی استان مازندران مشاهده می شود. در نوار ساحلی کاهش ذخیره رسوبی در مقابل انرژی محیط دریایی و تداوم عملکرد عوامل امواج و جریان های ساحلی، در حمل و نقل رسوبات و نوسانات تراز دریا در میزان و عمق اثر فرایند فرسایش مؤثر است. برخی از لندفرم ها مانند حرکات توده ای، کانسل رودخانه، پیچانرود و هراشده، خلیج ها و تا اندازه ای مرداب لندفرم هایی هستند که در شکل گیری آنها، فرآیند فرسایش نقش داشته است. ناپایداری دامنه ها و وقوع لغزش زمین، فرسایش خندقی تا آبراهه ای و حفر کانال در واحد دشت در شکل گیری لندفرم حرکات تسوده ای و کانال رودخانه و پیچانرود رها شده و فرسایش نوار ساحلی و پیشروی دریا در خشکی، در شکل گیری خلیج ها و تالاب های استان نقش داشته اند. لذا به طور نسبی می توان گفت ۲۴۴/۸۷ کیلومتر مربع از منطقه ساحلی استان مازندران، با فرایندهای آبی و رودخانه ای محیط خشکی حدود ۳۷۹/۷۷ کیلومتر مربع از لندفرم های ساحلی به واسطه عملکرد مخرب امواج شکل گرفته اند.

ژئومورفولوژی ساحلی استان گلستان

تنوع ژئومورفولوژیکی کرانه های جنوبی دریای خزر به سمت استان گلستان به تدریج کاسته شده تعداد ۱۵ لندفرم شناسایی و تکنیک شده است. وضعیت ژئومورفولوژی منطقه ساحلی استان گلستان، همچون دیگر استان های یاد شده به ترتیب لندفرم های کوهستانی تپه ماهور، دشت و کم عمق ساحلی ارائه شده است. تشریح این گونه لندفرم ها، اطلاعات کاربردی و راهبردی را برای برنامه ریزی و مدیریت یکپارچه کرانه های جنوبی دریای خزر فراهم می آورد.

لندفرم کوهستان

لندفرم کوهستان در جنوب منطقه ساحلی استان گلستان دیده شده که نشان دهنده طبقات شیب بیش از ۲۰ درصد در منطقه هستند. ارتفاعات البرز شرقی، در محدوده استان گلستان حداکثر با ارتفاع ۱۲۰۰ متر در کوه پشت ناز، از واحدهای سنگی کرتاسه کمپلکس گرگان تشکیل شده اند. سنگ های رسوبی و متامورفیک، اجزای تشکیل دهنده ارتفاعات و کمپلکس گرگان به شمار می روند. مشخصه ارتفاعات استان گلستان پوشش جنگلی آن ها بوده و دارای حداقل برونزد سنگی هستند. از طرفی، شبکه آبراهه ها به دلیل بارش بسیار زیاد در طول سال، بر روی این لندفرم نسبتاً متراکم و از نوع شاخه درختی هستند. لندفرم کوهستان، به طور محدود و به مساحت ۸ کیلومتر مربع در نقشه لند فرم های ساحلی استان گلستان رخنمون دارد.