

دریاپایه

بنادر

افزایش عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر آبادان ۴۷ درصد

مدیر بنادر و دریانوردی آبادان گفت: عملیات تخلیه و بارگیری بنادر سه گانه آبادان، اروندکنار و چوئنده از ابتدای سال جاری تاکنون نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته ۴۷ درصد افزایش یافت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کامبیز مالکی زاده اظهار کرد: در مدت یاد شده حدود ۳۲ هزار تن کالای غیر نفتی در سه بندر آبادان ، اروندکنار و چوئنده تخلیه و بارگیری شده است.

مالکی زاده اظهار کرد: علوفه دام ،آبزیان، کالاهای تجاری، مصالح ساختمانی، مواد غذایی و لوازم یدکی از جمله کالاهای تخلیه و بارگیری شده در این بنادر است.

وی افزود: عمده صادرات و واردات بنادر آبادان با کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله کشور امارات انجام شده است.

اولین دوره جشنواره گردشگری ورزش های دریایی سواحل مکران برگزار می شود

مسئول میز ملی گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور از انجام برنامه ریزی برای برگزاری اولین دوره جشنواره گردشگری ورزش های دریایی، ساحلی و تالابی کشور خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی شیرخانی از انجام برنامه ریزی برای برگزاری اولین دوره جشنواره گردشگری ورزش های دریایی، ساحلی و تالابی کشور خبر داد و گفت: این جشنواره با همکاری میز ملی گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور، فدراسیون ورزش های دریایی و معاونت گردشگری سازمان بنادر و دریانوردی برگزار خواهد شد.

مسئول میز ملی گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور، افزود: این جشنواره با هدف معرفی ظرفیت های توریستی سواحل مکران بعد از عقد تفاهم نامه مشترک با فدراسیون ورزش های دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می شود.

به گفته وی، برگزاری اولین دوره جشنواره گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور نقش مهمی در توسعه هر چه بیشتر صنعت گردشگری دریایی کشور به ویژه در سواحل مکران خواهد داشت و می تواند به عنوان پایلوت از سال های بعد در سایر مناطق ساحلی و جزایر کشور نیز برگزار شود. گفتنی است، میز ملی گردشگری دریایی، ساحلی و تالابی کشور در قالب شش کارگروه گردشگری آبی در قالب دریا، تالاب، ساحل، رودخانه و سازه های آبی سدها و چشمه ها دیده شده است؛ بر این اساس کارگروه های مذکور شامل کارگروه رودخانه ها و پارک آبخیزها، کارگروه گردشگری در سازه ها و سدها، کارگروه گردشگری ورزشی در پهنه های آبی، باستان شناسی دریایی و میراث فرهنگی زیرآب و نیز کارگروه گردشگری دسترس پذیر در پهنه های آبی است.

در سالجاری اتفاق افتاد؛

تردد در مجتمع بندری انزلی

از مرز ۲۲۰ شناور گذشت



معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: در سال جاری هزار و ۸۱۶ TEU کانتینر در مجتمع بندری انزلی تخلیه و بارگیری شده و تعداد ۲۳۵ فروند شناور نیز در این مدت به این بندر ورود کردند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی نظری به ایسنا اظهار کرد: در ۴ ماهه امسال بیش از ۷۰۸ هزار تن کالا در مجتمع بندری انزلی تخلیه و بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، شاهد رشد ۷ درصدی هستیم.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه در همین مدت بیش از ۱۶۵ هزار تن کالاهای غیرنفتی از این بندر به کشورهای حاشیه دریای خزر صادر شده، تصریح کرد: نسبت به مدت مشابه سال گذشته شاهد رشد چشمگیر ۵۸ درصدی در این بخش بودیم.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به کالاهای صادراتی، افزود: مواد غذایی، مواد پتروشیمی، مصالح ساختمانی، مواد معدنی و آهن آلات از جمله کالاهای صادر شده از مجتمع بندری انزلی هستند.

نظری معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه در سال جاری هزار و ۸۱۶ TEU کانتینر در مجتمع بندری انزلی تخلیه و بارگیری شده، گفت: تعداد ۲۳۵ فروند شناور نیز در این مدت به این بندر ورود کردند.



هزینه ساخت نماد شهری وابسته به ارتفاع و عظمت آن می تواند بسیار متفاوت باشد مثلا مجسمه عظیم مسیح در شهر ساحلی ریودوژانیرو برزیل و برج العرب امارات دارای هزینه ای در حدود یک میلیارد دلار، برج توکیو ژاپن ۸۰۰ میلیون دلار، مسیح در شهر ساحلی طرابلس امارات ۶۰ میلیون دلار، مجسمه مام مپهن کی اف اوکر این ۶ میلیون دلار، برج کیوتو ژاپن ۱ میلیون دلار و برج بوسان در شهر ساحلی بوسان کره جنوبی نیز دارای هزینه ای ۱ میلیون دلاری است.

که این هزینه در مقایسه با درآمدهای هنگفت شهرهای ساحلی شمال ایران ناچیز است بنابراین معضل اصلی در تامین هزینه نیست بلکه در عدم درک ضرورت احداث نمادهای شهری در سواحل ایران است که ریشه تاریخی دارد.

برای داشتن نماد فاخر از کجا شروع کنیم؟

در سال های گذشته برخی شهرداران ساحلی ایران مانند بندرعباس اعلام کرده بودند که در این شهر یک نماد فاخر و مرقع به ارتفاع ۱۰۰ متر ساخته خواهد شد که بعدا معلوم شد صرفا صاحبیه بدون پشتوانه و بدون تامین بودجه بوده است. اگر فقط یک نماد شهری در یکی از شهرهای ساحلی ایران (شمال یا جنوب) ساخته شود، خودبه خود این کار توسط شهرهای ساحلی مجاور، تقلید و تکرار خواهند شد. وقتی شهرداران، فرمانداران و استانداران دیگر مناطق ببینند که چگونه احداث یک نماد شهری منجر به تغییر چهره شهر و افزایش درآمد گردشگری شهر شده است مطمئنا این الگو را در شهرهای خود تکرار خواهند کرد. امیدوار بودیم که بندر گردشگری چمخاله اولین منطقه ساحلی ایران باشد که این طلسم چند قرن گذشته را می شکند که فعالاین چنین نشده است. پیگیری های رسانه های محلی و دریایی از مسئولان بزرگ آگاه می تواند آن ها را از این غفلت تاریخی و فرصت سوزی بزرگ آگاه کند. آن ها باید بدانند که بندر چمخاله تنها با ساخت یک سازه مهندسی فاخر، زیبا، مرتفع، معتبر و منحصرنفرد به عنوان نماد شهری چمخاله شهرت ملی و بین المللی خواهد یافت. بدیهی است که همین سازه ظرف دهمه های آینده تبدیل به اثر تاریخی و میراث فرهنگی خواهد شد.

معمولا به سمبل و نماد آن شهر تبدیل می شود. مثلا سازه هایی مانند برج میلاد و برج آزادی از نمادهای معروف شهر تهران و حتی ایران محسوب می شوند. معمولا همه شهرهای ساحلی معروف دنیا دارای نماد شهری هستند که در وسط یک مجموعه گردشگری وسیع چند هکتاری قرار گرفته است. به عبارت دیگر، اغلب امکانات و مراکز گردشگری در اطراف این نماد جانمایی می شوند و شکل دهنده معماری شهر است.

مطالعه این نمادهای شهری در کشورهای مختلف نشان می دهد که معمولا چند مشخصه مهم را دارا هستند: ۱- دارای طراحی منحصرنفرد مطابق با فرهنگ، رسوم و تاریخچه شهر هستند. ۲- در مجاورت دریا هستند. ۳- دارای ارتفاع مناسب (از ۵۰ متر تا چندصد متر وابسته به اهمیت شهر) هستند. ۴- مردم امکان حضور در داخل و بالای این نمادها را داشته و می توانند نمای زیبای دریا و شهر را از بالای نماد تماشا کنند.

هزینه ساخت نماد شهری

هزینه ساخت نماد شهری وابسته به ارتفاع و عظمت آن می تواند بسیار متفاوت باشد مثلا مجسمه عظیم مسیح در شهر ساحلی ریودوژانیرو و برزیل و برج العرب امارات دارای هزینه ای در حدود یک میلیارد دلار، برج توکیو ژاپن ۸۰۰ میلیون دلار، هستند. سازه قاب طلای امارات ۶۰ میلیون دلار، مجسمه مام مپهن کی اف اوکر این ۶ میلیون دلار، برج کیوتو ژاپن ۱ میلیون دلار و برج بوسان در شهر ساحلی بوسان کره جنوبی نیز دارای هزینه ای ۱ میلیون دلاری است. مشاهده می شود

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می دهد

چراسواحل و بنادر ایران نماد فاخر ندارند!

طلسم فقدان نماد شهری سواحل ایران

شکسته می شود؟!

سخت به گروه توسعه – محمد موسان – حدود یک دهه است که این سوال در جامعه دریایی مطرح شده است که چرا در ۵۸۰۰ کیلومتر از سواحل ایران، هیچ شهری دارای نماد شهری فاخر به عنوان جاذبه گردشگری نیست؟ چرا حتی مهم ترین و پردرآمدترین مرکز گردشگری شمال یعنی رامسر هیچ نماد شهری ای ندارد؟ چرا در مهم ترین و ثروتمندترین مرکز گردشگری جنوب کشور یعنی جزیره کیش، یک کشتی پوسیده (به کشتی یونانی) باید سمبل و نماد این جزیره باشد؟ و اما سوال بدیهی تر این که اگر کسی به شهرهای ساحلی ایران در شمال و جنوب مانند خرمشهر، بوشهر، بندرعباس، چابهار، رامسر و بابلسر سفر کند، از چه نمادهایی عکس برداری کند تا نشان دهد به آن شهرها سفر کرده است؟!

محمد موسان، عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شاهرود در مطلبی به روزنامه دریایی اقتصادسراسر نوشت: دریا و آسمان که در همه جا یک رنگ است. هم اکنون این سوال های بی جواب به بندر چمخاله رسیده است. مدیران سازمان بنادر و مدیران محلی بارها اعلام کردند که بندر چمخاله مهمترین بندر گردشگری کشور است. متاسفانه باز هم مشاهده می شود که در این بندر که اساسا با عنوان گردشگری طراحی شده و ساخته می شود هیچ یحیی از طراحی و ساخت یک سازه فاخر مهندسی به عنوان نماد شهری وجود ندارد!. ظاهرا طلسم سواحل ایران، فقدان نماد فاخر شهری قرار نیست شکسته شود.

نماد شهری چیست؟

نماد شهری معمولا یک سازه معتبر و معروف در یک شهر است که

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان:

نمونه برداری اثرات لای ریزی منابع آبریان در محدوده بندرعباس، هرمز، قشم و لارک



رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان از انجام نمونه برداری برای بررسی اثرات لای ریزی بر منابع آبریان در محدوده بندرعباس، هرمز، قشم و لارک خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد صدیق مرتضوی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: در ادامه مطالعات زیست محیطی پایش آب های ساحلی و بررسی اثرات لای ریزی بر زیست بوم های دریایی و فون و فلور آنها، نمونه برداری از آبریان دریایی در هفته گذشته انجام شده است.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان: با تأکید بر اهمیت اکوسیستم دریایی بر محیط زیست، سلامت و امنیت غذایی، افزود: نمونه برداری در ۱۵ ایستگاه، در حوضه دریایی بین آب های ساحلی شهر بندرعباس و جزایر قشم، هرمز و لارک انجام شده است.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان همچنین با بیان اینکه در هر ایستگاه به مدت ۱۵ دقیقه تورکشی انجام شده است، عنوان کرد: نمونه های ماهی، میگو و سایر آبریان نمونه برداری شده در هر ایستگاه در محفظه های پلاستیکی که از قبل شناسه دار شده بود، جمع آوری و طی گشت دریایی در مخزن ماهی قایق نگهداری شد. مرتضوی با بیان اینکه نمونه های صید شده جهت انجام مطالعات آزمایشگاهی به آزمایشگاه جانورشناسی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان منتقل شده است، گفت: زمان شروع، پایان و همچنین مختصات دقیق جغرافیایی نقاط شروع و پایان تورکشی در هر ایستگاه نیز ثبت شده است. وی همچنین با اشاره به اینکه نتایج حاصل از این تحقیقات می تواند میزان اثرات ناشی از لای ریزی بر آبریان را مشخص کند، تأکید کرد: شناسایی علمی گونه ها (و خانواده های آنها)، زیست سنجی، توزین و شمارش نمونه های هر گونه در آزمایشگاه جانورشناسی پژوهشکده بر طبق دستورالعمل ایو ۲۵۰ ۱۷۰ مستقر در آزمایشگاه های پژوهشکده انجام خواهد شد، که نتایج آن متعاقبا ارائه می شود. این مقام مسئول تأکید کرد: نمونه برداری از دیگر عوامل زیستی (بنتوز و پلانکتون) و غیر زیستی (فیزیک، شیمیایی و آلاینده های آلی و معدنی متداول) نیز در آینده نزدیک انجام و گزارش انجام گشت نیز ارائه می شود.

خبر

معاون سازمان مدیریت و برنامه ریزی گیلان

راه اندازی ایستگاه پایش تراز آب دریای خزر در بندر چاف و چمخاله

معاون سازمان مدیریت و برنامه ریزی گیلان از نصب و راه اندازی ایستگاه پایش تراز سطح آب دریای خزر در اسکله بندر چاف و چمخاله خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، وحید طیفوری با اشاره به نقش و اهمیت داده های تراز لحظه ای سطح آب دریای خزر در عمق یابی و تهیه چارت های دریایی، ایمنی دریانوردی، توسعه سواحل و بنادر، مهندسی و حفاظت از سواحل و ساخت و سازه های ساحلی، صنایع دریایی، صنایع فراساحلی، غواصی، ماهیگیری، مطالعات زیست محیطی، اظهار کرد: آگاهی از وضعیت تراز سطح دریا، نقش چشمگیری در

کاهش هزینه ها و پایداری طرح های عمرانی و ساخت و سازهای ساحلی و طرح های فراساحلی دارد؛ به گونه ای که

عدم دسترسی به این داده ها می تواند به بروز تلفات و خسارت های مالی سنگین به زیرساخت های ساحلی منجر شود. وی از نصب و راه اندازی ایستگاه پایش تراز دریا در اسکله چاف و چمخاله خبر داد و افزود: ایستگاه مذکور دارای یک سنجنده راداری است که هر ۱۵ دقیقه یک بار، اطلاعات سطح تراز آب دریا را برداشت و از طریق یک دستگاه دیتالاگر ذخیره و جمع آوری و به سامانه آنلاین منتقل می کند. معاون آمار و اطلاعات سازمان مدیریت و برنامه ریزی گیلان یادآور شد: تعداد ایستگاه های پایش تراز دریا براساس طرح توسعه استان گیلان، سه ایستگاه بوده که با راه اندازی ایستگاه مذکور (همراه با ایستگاه های بندرانزلی و آستارا) این طرح تکمیل شد. به گزارش ایسنا، اطلاعات مربوط به این ایستگاه در آینده ای بسیار نزدیک و از طریق نرم افزار کاربردی پیش بینی جزر و مد و نمایش داده های تراز دریا (NCCTide) و همچنین سامانه پایش تراز دریا برای کاربران به صورت آنلاین نمایش داده خواهد شد.