

دریاپایه

بنا‌در

تخصیص سوخت بارانه‌ای به شناورهای تفریحی بوشهر عملیاتی شد



معاون گردشگری کشور گفت: در پی تصویب تخصیص سوخت بارانه‌ای به کشتی‌ها و شناورهای تفریحی، این مصوبه عملیاتی شد و برای نخستین بار سوخت بارانه‌ای به شناورهای تفریحی متقاضی در آب‌های بوشهر تعلق گرفت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اصغر شالبافیان به مانا، اظهار داشت: با پیگیری‌های مستمر وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تصویبنامه مصوب جلسه مورخ خرداد ماه ۱۴۰۱ هیئت وزیران درخصوص "تخصیص سوخت بارانه‌ای به کشتی‌ها، شناورها و قایق‌های تفریحی و مسافری" توسط معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شد.معاون گردشگری کشور، افزود: بر این اساس وزارت نفت مکلف شد تخصیص سوخت بارانه‌ای به کشتی‌ها، شناورها و قایق‌های تفریحی و مسافری دارای مجوز از وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی که در مسیرهای داخلی و بین‌المللی از مبدأ تا به مقصد بنادر ایران تردد می‌کنند را بدون در نظر گرفتن پرچم آنها به نسبت ۸۰درصد سوخت بارانه‌ای و ۲۰ درصد نرخ بانکرینگ محاسبه کنند.وی با اشاره به آغاز عملیاتی شدن اعطای سوخت بارانه‌ای به شناورهای تفریحی در سال جاری، اذعان داشت: پس از گذشت دو سال از تصویب این طرح، امسال برای نخستین بار سوخت بارانه‌ای به شناورهای تفریحی بوشهر که متقاضی این امر بودند، تخصیص یافت.

توقیف ۳۹ فروند شناور حامل کالا وسوخت قاچاق در سیستان و بلوچستان



فرمانده مرزبانی سیستان و بلوچستان از کشف فرآورده‌های نفتی توسط دلاورمردان دریایی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سردار رضا شجاعی در تشریح این خبر گفت: ماموران پایگاه دریابانی چابهار از خروج چند فروند شناور حامل کالای قاچاق از کشور مطلع شدند و سریعاً دستگیری آنها را در دستور کار خود قرار دادند. سردار شجاعی در ادامه بیان کرد: پس از حضور دریابانان در محل، ۳۹ فروند شناور حامل سوخت و کالای قاچاق را مشاهده و با اقتدار آنها را توقیف کردند.وی خاطرنشان کرد: درریابانان در این عملیات موفق شدند ضمن توقیف ۳۹ فروند قایق و دستگیری ۲۷ نفر متهم، مقدار ۵۷ هزار لیتر سوخت گازوئیل، بنزین، به مقدار هزار و ۱۶۰ لیتر روغن خوراکی و مقدار ۱۰۰۰ لیتر روغن ماشین سنگین را کشف کنند.فرمانده مرزبانی استان با اشاره به ارزش بیش از ۳۳ میلیارد و ۷۸۰هکتار افزایش پهنه آبی مشکوفه، خاطرنشان کرد: کالاهای کشف شده با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی تحویل مراجع قضایی شد.

آغاز ثبت‌نام انتخابات شورای صنفی دانشگاه علوم دریایی خرمشهر

معاون دانشجویی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر از آغاز ثبت نام در انتخابات شورای صنفی این دانشگاه خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین محمدعسگری با اشاره به آغاز ثبت‌نام در انتخابات شورای صنفی به ایسنا اظهار کرد: با توجه به برگزاری انتخابات شورای صنفی رفاهی دانشجویان در نیم سال جاری، از دانشجویان علاقه‌مند به عضویت در شورای صنفی رفاهی دعوت می‌شود که جهت ثبت‌نام حداکثر تا روز دوشنبه ۳۰مهر به دفتر معاونت دانشجویی مراجعه کنند.

وی با اشاره به شرایط و ضوابط اختصاصی داوطلبان برای عضویت در شورای صنفی رفاهی، افزود: التزام به قانون اساسی، ولایت فقیه و قوانین کشور، نداشتن حکم محکومیت قطعی در شورای انضباطی یا محکومیت کیفری موثر، عدم اشتها به ارتکاب اعمال و رفتار مغایر شئون دانشجویی، عضو نبودن در شورای مرکزی تشکلهای اسلامی، کانون‌های فرهنگی- هنری و انجمن‌های علمی دارای مجوز دانشگاه و گذراندن حداقل یک نیمسال برای دانشجویان کارشناسی از شرایط ثبت‌نام است. معاون دانشجویی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: دارا بودن حداقل معدل ۱۴ برای دانشجویان کارشناسی، ۱۵ دانشجویان کارشناسی ارشد و ۱۷ برای دانشجویان مقطع دکتری و مشروط نبودن در نیم سال پیشین از دیگر شرایط آموزشی شرکت در انتخابات شورای صنفی است.



زمانی‌پدرام تاکید کرد: با حذف منابع شن و ماسه‌ای مقاوم در برابر فرسایش ناشی از جریان برشی رودخانه، بستر سیلنت و رسی که دچار فرسایش شدید به ویژه در زمان سیلاب می‌شوند موجب شده دربرخی بسترهای رودخانه‌های این منطقه با پدیده‌های زمین ریختی خندقی با شیب‌های عمیق فرسایشی مواجه شویم، بار رسوبی این عملکرد غیراصولی انسانی به ورودی روزافزون نهنشته‌های جامد به مرداب یا بندر می‌افزاید.

وی تاکید کرد: ساخت پل‌های متعدد در طول رودخانه‌ها که گاه بدون در نظر گرفتن حد مسیر طبیعی و یا سیلاب‌های ادواری در کانال طبیعی رودخانه انجام شده، با تغییر ریخت طبیعی کرانه‌ها و کف بستر همراه است و با ایجاد حرکت تند آنها باعث فرسایش بیشتر مصالح بستر می‌شود.

مدیرکل دفتر بررسی‌های زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور گفت: کم کردن عرض رودخانه‌ها و آبراهه‌ها با احداث دیواره‌های کنار رودخانه به منظور افزودن به زمین‌های حاشیهی رودخانه برای افزودن به سطح برای تبدیل به زمین کشاورزی و یا احداث سازه‌ها و پارک‌ها نیز باعث تنگ کردن معبر طبیعی جریان‌ها و طغیانی شدن رودخانه‌ها شده است.

وی ادامه داد: طغیانی شدن رودخانه موجب افزایش عمق جریان آب و افزایش قدرت برشی آن با قدرت فرسایشی بیشتر و به تبع آن باعث کندن رسوبات کف بستر و حتی خالی شدن زیر پایه‌ها و تکیه‌گاه‌های پل‌ها در کرانه‌های زودفرسای رودخانه‌ها می‌شوند.

زمانی‌پدرام هشدادر داد: تخلیه پسماندهای جامد و نخاله‌های ساختمانی و زباله‌های شهری، صنعتی و بیمارستانی نیز بدون در نظر گرفتن شیرابه‌های مایع و فاضلاب که خود فاجعه‌ای برای محیط زیست است نیز از نوع تغییر ریختار طبیعی حاشیه رودخانه‌ها هستند که در نهایت با افزودن به بار جامد بندر، موجب آکنده‌شدن روزافزون این مجموعه از این رسوبات غیر طبیعی می‌شود و در زمان اجرا و تعیین محل ساخت بندر آستانرا درخوشای کارشناسی از دفتر بررسی‌های زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافاتمعدنی کشور انجام نشد.

هماهنگ و اصولی با هدف حفظ زمین، محیط زیست و آمایش سرزمینی منطقه آستانرا نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مدیرکل دفتر بررسی‌های زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور تصریح کرد: تجاوز به حریم رودخانه‌ها و تخریب کرانه‌های طبیعی و بستر رودخانه‌ها که در طول هزاران سال در هماهنگی با طبیعت طی بازه‌های زمانی طولانی مدت بر اثر تغییرات آب و هوایی و تکتونیکی و دیگر عوامل طبیعی که چرخه فرسایش و رسوب گذاری در این گستره تغییر ریخت می‌داده‌اند، اکنون با تجاوز مخرب انسانی در بازه‌های کوتاه مدت و حتی روزانه باعث تخریب زمین ریخت، محیط زیست و در نهایت مرگ تدریجی تالاب است و تبدیل آن به مرداب شده‌اند.

ساخت بندر آستانرا نظر کارشناسی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور را ندارد

وی با بیان اینکه بندر آستانرا از نظر جغرافیایی و اتصال به خط راه‌آهن سراسری کشور و نیز در صنعت گردشگری آستانرا جایگاه بسیار خوبی در توسعه اقتصادی پایدار استان و کشور دارد، خاطر نشان کرد: در زمان اجرا و تعیین محل ساخت بندر آستانرا درخواستی مبنی بر ارائه نظر کارشناسی از دفتر بررسی‌های زمین شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور انجام نشده و در هنگام طراحی و ساخت سازه بندر آستانرا، این دفتر هیچگونه دخالت یا ارتباطی در این زمینه نداشته است.

برداشت‌های بی‌رویه مواد معدنی، مصالح شن و ماسه از بستر رودخانه‌ها

وی افزود: برداشت‌های بی‌رویه مواد معدنی، مصالح شن و ماسه از بستر رودخانه‌ها به از بین رفتن مسیر طبیعی محافظ بستر رودخانه‌ها منجر شده و با تغییر دادن مسیر طبیعی رودخانه به سمت کناره‌ها و فرسایش آنها در نهایت موجب حمل حجم زیادی از رسوبات به سمت دریا و بندر شده است.

آغاز طرح تحول زمین‌شناسی

دریایی گیلان در سازمان زمین‌شناسی

«روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می‌کند

ساخت «بندر آستانرا»

کارشناسی زمین‌شناسی را ندارد!

تجاوز مخرب انسانی، مرگ تدریجی تالاب و تبدیل آن به مرداب را به دنبال دارد

گروه اقتصاد دریا- امید عباسی - سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی بر اساس وظیفه حاکمیتی خود طرح تحول زمین‌شناسی دریایی در استان گیلان را از سال ۱۴۰۲ آغاز کرده است داده‌های اطلاعاتی این طرح کمک شایانی در توسعه پایدار این منطقه تجاری-اقتصادی خواهد داشت.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، در این باره «مسعود زمانی پدرام» مدیرکل دفتر بررسی‌های زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی افزود: با اجرای این طرح کاربردی که پیشنهاد دفتر زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافاتمعدنی کشور است، بررسی‌های میدانی زمین ریخت‌شناسی کاربردی و زمین‌شناسی زیست محیطی در محدوده حوزه آبریز و رودخانه‌های تغذیه‌کننده آستانرارود، بندر آستانرا، مرداب آستانرا و غیره با جانمایی موقعیت پدیده‌های طبیعی و مصنوعی افزاینده بار رسوبات به بندر بر روی نقشه یک‌پنجاههزارم آغاز شده است.

وی تصریح کرد: در این طرح تغییرات زمین ریختاری طبیعی که در طول زمان به وجود آمده‌اند یا در زمان حال بر اثر عوامل طبیعی مانند بارش‌های طبیعی، وقوع سیلاب، زلزله و گسیختگی‌های دامنه‌ای و دیگر پدیده‌های طبیعی به وجود می‌آیند، در چرخه فرسایش، حمل و رسوب گذاری به صورت طبیعی و عادی در افزودن بار رسوبات در بندر نقش موثری دارند ارزیابی می‌شوند.

زمانی پدرام با بیان اینکه زمین ریخت‌شناسی یا ژئولوژی ساختاری، شاخه‌ای از علم زمین‌شناسی است که به مطالعه ساختارها و ترکیبات سنگ‌ها و رویدادهای ژئوتکتونیکی در زمین می‌پردازد، خاطر نشان کرد: مطالعات انجام شده نشان می‌دهد پدیده‌های زمین ریختاری شامل انواع گسیختگی‌های دامنه‌ای مانند زمین لغزش‌ها، گل روانه‌ها، ریزش‌های دامنه‌ای، فرسایش‌های پیشرونده خاک‌ها (فرسایش خندقی و پدیم و به‌بیشتر در منطقه کوهستانی حوزه آبریز دیده می‌شوند) و همچنین اشکال متنوع زمین ریختاری کناره‌های فرسایشی و رسوب گذاری و واژگونی دیواره‌ها در کرانه رودخانه‌ها، جزایر رسوبی و تند آنها و آبشارها دربستر رودخانه‌ها که بر اثر تغییرات مورفولوژی رودخانه‌ها به‌وجود می‌آیند در نهایت بار رسوبات در بندر را افزون می‌کند.

وی با تاکید بر اینکه شناسایی نوع، موقعیت و گسترش این پدیده‌ها به اتخاذ تدابیری برای کنترل این نوع پدیده‌ها که به حیات مرداب و بندر تداوم می‌بخشد، یاری می‌رساند، افزود: در این طرح تغییر ریخت‌های حاصل از عملکرد و دستکاری‌های انسانی از طبیعت ناحیه از حوزه آبریز در منطقه کوهستانی تا کرانه‌های رودخانه‌ها و حواشی بندر که به یاری ابزار آلات و ادوات صنعتی و مکانیکی مخرب‌تر و هولناک‌تر نیز شده همراه با نبود برنامه‌ریزی‌های مستمر،

در راستای جلوگیری از حوادث دریایی در محدوده «مطاف»؛

اجرای تعمیرات در «مطاف» پرخطرترین منطقه دریایی ایران



معاون دریایی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر گفت: با هدف تسهیل و ایمنی بیشتر تردد‌های دریایی در ناپایداری‌های جوی پاییز و زمستان نسبت به بازدید، تعمیر و رفع نارسایی‌های علائم کمک ناوبری محدوده مطاف به عنوان یک منطقه پرخطر دریایی ایران در جنوب استان بوشهر اقدام شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مصطفی حاجی رضایی در نشست بررسی وضعیت چراغ‌های دریایی در آب‌های استان اظهار کرد: در محدوده مطاف در اثر تصادف دریایی، یکی از بویه‌ها آسیب جدی دیده بود که در این طرح نسبت به جایگزینی آن با بویه هفت تنی جدید اقدام شد.

وی بیان کرد: مطاف از پرخطرانه‌ترین مناطق دریایی ایران است که عمده حوادث اضطرار دریایی کشور نیز در این محدوده رخ می‌دهد.معاون دریایی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: در چند سال اخیر با هدف بهبود وضعت تردد شناورها برنامه‌های نرم افزاری و سخت افزاری متنوعی بویژه تقویت امکانات ارتباطی در سواحل و آب‌های استان بوشهر اجرا شده است.

حاجی رضایی اضافه کرد: با توجه به نقش بویه‌ها در راهبری و هدایت کشتی‌ها عملیات تعمیرات و نگهداری آنها در کانال‌های دسترسی بندر استان بوشهر به عنوان یک اولویت راهبردی دنبال می‌شود. معاون دریایی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر به دریانوردان و فرماندهان شناورها توصیه کرد: در صورت مشاهده هرگونه نارسایی و یا خاموشی بویه‌ها و دیگر علائم کمک ناوبری، به مرکز کنترل مخابرات نزدیکترین بندر اطلاع‌رسانی کنند.

وی تاکید کرد: مطاف منطقه‌ای کم عمق و وسیع در غرب بندر دیر با خطرات پنهان و زیر سطحی بوده و جنوب آن محل اصلی تردد شناورهای بزرگ و کوچک است. حاجی رضایی افزود: با چنین وضعیتی همواره با حساسیتی ویژه به موضوعات این محدوده مخاطره‌آمیز رسیدگی شود.در منطقه مطاف در مجموع چهار بویه زرد محل خطر در شمال این علائم را نشان می‌دهند. شنواری چراغ دار نیز راهنمای دریانوردان در مسیر بین‌المللی بوده و علاوه بر آن فانوس جبرین یا برد روشنایی بالا در منطقه به امر دریانوردی ایمن کمک می‌کند.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها تشریح کرد

آخرین وضعیت لایروبی خلیج گرگان از منظر سازمان محیط زیست

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های سلسازمان حفاظت محیط زیست گفت: آخرین تصویر ماهواره ستینل نشان می‌دهد که مساحت پهنه آب خلیج گرگان حدود ۳۰هزار هکتار است که نسبت به مهر ماه سال گذشته حدود ۷۰۰۰هکتار پهنه آبی افزایش یافته است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، طی سال‌های اخیر خشکسالی و تغییر رژیم آبی، تغییر کاربری اراضی تالاب، بهره‌برداری بی‌رویه و ورود آلاینده‌های صنعتی، کشاورزی و شهری، تخریب‌های ناشی از فشار فزاینده جمعیت بر تالاب و رسوب گذاری و دیگر عوامل طبیعی باعث خشک شدن وسعت زیادی از خلیج گرگان شد.



مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان از عملیات تخلیه ۲۳۰هزارتن کالای اساسی در بندر چابهار خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب به ایسنا، گفت: با شروع نیمه دوم سال جاری و با استمرار واردات کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی از طریق بندر چابهار عملیات تخلیه ۲۳۰هزارتن گندم، شکر خام و جو دامی در بندر چابهار آغاز و فرآیند انتقال آنها به مقاصد مصرف در حال انجام می‌باشد.

وی خاطرنشان کرد: با امکانات و تجهیزات موجود در بندر چابهار امکان ارائه خدمات به انواع گروه‌های کالایی و روبه‌های گمرکی در بندر

چابهار وجود دارد.مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: موقعیت منحصر به فرد چابهار مزیت قابل توجهی است اما همت و تلاش همگان باید بر مزیت رقابتی بندر چابهار باشد.عسکری نسب اظهار کرد: بندر چابهار یک بندر اقتصادی و رقابتی در منطقه است.

وی افزود: در کنار مزیت موقعیتی چابهار باید برای بهبود دو شاخص توسعه لجستیکی و افزایش ضریب دسترسی چابهار به شبکه بین‌المللی حمل‌ونقل تلاش کرد.

مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان تاکید کرد: بخش عمده این شاخص‌ها در حوزه فعالیت‌های مدیریتی و چابک‌سازی فعالیت‌ها از طریق هم‌افزایی، هماهنگی و مشارکت تمام ارکان دولتی و بخش خصوصی امکان پذیر است. البته نباید در زمینه استفاده از تکنولوژی‌های جدید در حوزه حمل‌ونقل هم غافل بود.عسکری نسب بیان کرد: زیر ساخت‌های بندری دو تأثیر مهم بر اقتصاد کلان کشور دارند. با ایجاد زیر ساخت‌های بندری جذابیت برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی ایجاد می‌شود.

وی ادامه داد: مطمئناً جدای از ایجاد اشتغال مستقیم در فعالیت‌های بندری، اشتغال و رشد اقتصادی این بخش و تأثیر آن بر رشد تولید ناخالص داخلی کشور مثبت خواهد بود. تأثیر دوم آن بر زنجیره تأمین کالا خواهد بود.وی ادامه داد: زیر ساخت‌های مناسب بندری تأثیر مهمی بر قیمت تمام شده کالا خواهد داشت چرا که بخش عمده‌ای از قیمت تمام شده کالا، چه کالاهای صادراتی و وارداتی، هزینه زنجیره حمل‌ونقل و تأمین آن خواهد بود.

در سال ۱۴۰۰ در راستای احیای «خلیج گرگان» عملیات لایروبی خلیج گرگان با اعتباری بیش از ۵هزار و ۲۰۰میلیون ریال آغاز شد و برخی کارشناسان نسبت به این پروژه انتقاد و برخی دیگر از آن تمجید کردند.حالا پس از گذشت سه سال اخباری مبنی بر خشک تر شدن خلیج گرگان منتشر و اعلام شد اجرای طرح لایروبی کانال آشورده دردی از خلیج گرگان دوا نکرده است و محل ایستگاه قایق‌ها به ساحل «چارقلی» تغییر پیدا کرده است و خود اهالی برای برقرار ماندن امکان قایقرانی، هر هفته با ادوات ابتدایی مسیر را لایروبی می‌کنند. اشرفی‌زاده درباره آخرین وضعیت خلیج گرگان به ایسنا اظهار کرد: آخرین تصویر ماهواره ستینل نشان می‌دهد که مساحت پهنه آب خلیج گرگان حدود ۳۰هزار هکتار است که نسبت به مهر ماه سال گذشته که دهانه خلیج به دلیل عدم لایروبی مسدود شده بود، حدود ۷۰۰۰هکتار افزایش پهنه آبی داشته است. این مساله در کیفیت آب خلیج نمود بیشتری دارد، به طوری که میانگین شوری حدود ۲۳ گرم در لیتر است این در حالیکست که در زمان مشابه سال قبل بیش از دو برابر بود.