اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۲۲ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۵

اخبار

فرمانده هنگ مرزی آستارا

فعالیت ۸۹ شناور ویژه گردشگری در محدوده مرز دریایی آستارا

فرمانده هنگ مرزی آستارا گفت: ۸۹ شناور ویژه گردشگری با مجوز هنگ مرزی آستارا به خدمات دهی به گردشگران در محدوده مرز دریایی این شهرستان مشغول هستند.به گزارش اقتصادسرآمد،سرهنگ هادی قاسمی با بیان اینکه شهرستان مرزی آستارا با داشتن جاذبه های ویژه تجارت مرزی و طبیعت زیبای ساحل دریای خزر و گردنه حیران در تمام فصول به ویژه در تعطیلات بهاری و تابستان پذیرای مهمانان و گردشگران است اظهار کرد: توسط مزداران هنگ مرزی آستارا کنترل های لازم در مرزهای خشکی و آبی منطقه با اقتدار انجام می شود.وی با بیان اینکه هشت شرکت تعاونی قایقرانی با اخذ مجوز سالیانه از هنگ مرزی آستارا در زمینه خدمات گردشگری دریایی در آستارا فعالیت و تعامل مناسبی با مرزبانی دارند گفت: از ابتدای سال جاری ۲۵۰ مورد نظارت مستقیم توسط دریابانان هنگ مرزی آستارا بر نحوه فعالیت شناورهای تفریحی انجام شده است.فرمانده هنگ مرزی آستارا افزود: تامین نظم و امنیت مرزی، کنترل و مراقبت از مرزهای کشور جزو وظایف نیروهای مرزبانی است که مقتدرانه در این منطقه مرزنشین کشور انجام می شود.قاسمی، هم مرز بودن استان گیلان و شهرستان آستارا با کشور جمهوری آذربایجان را یادآور شد و افزود: تعامل خوبی با کشورهای همسایه برای امنیت دریای خزر وجود دارد.وی گفت: مرزهای جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان مرزهای تفاهم و دوستی بوده و از یک نمونه و الگوی مناسب برخوردار است.فرمانده هنگ مرزی آستارا با بیان اینکه شهرستان مرزی بندر آستارا در شمال غربی استان گیلان واقع شده است و با ۳۸ و نیم کیلومتر مرز مشترک خشکی و کوهستانی(زمینی -ریلی) با جمهوری آذربایجان و ۱۵ کیلومتر مرز دریایی در دریای خزر یکی از مرزهای بین المللی و پرتردد کشور محسوب می شود اظهار کرد: با آمادگی و توان بالای رزمی در میان نیروهای مرزبانی، مرزهای آستارا در شمال کشور محیطی ناامن برای تحرکات متجاوزین است.قاسمی با تقدیر از همکاری بسیار خوب مرزنشینان شهرستان آستارا با نیروهای هنگ مرزی آستارا اظهار کرد: مرزهای آستارا برای متجاوزین ناامن است و آنها باید بدانند که تجاوز به حریم ممنوعه مرزی و انجام هر گونه اقدام غیرقانونی در نوار مرزی، عواقبی ناگوار برایشان به همراه خواهد داشت.وی با اشاره به روابط و تعامل خوب مرزبانان جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان در مرزهای سه گانه آستارا گفت: مرزهای مشترک جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان در آستارا در سطح مطلوبی مدیریت می شوند.قاسمی در ادامه با بیان اینکه نظارت کاملا ویژه ای بر فعالیت شناورهای تفریحی در آستارا وجود دارد و محدوده مجاز تردد این قایق های تفریحی در حوزه مرز دریایی آستارا مشخص شده است و عبور غیر مجاز از این حریم نیز تخلف محسوب شده و با متخلفان برابر قانون برخورد قاطع خواهد شد افزود: با هوشیاری و تلاش شبانه روزی ماموران هنگ مرزی آستارا و همکاری مرزنشینان، امنیت کامل و پایداری در مرزهای شهرستان آستارا در استان گیلان حاکم است.

مرکز جستجو و نجات دریایی زرآباد احداث می‌شود

سرپرست اداره‌کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: احداث ساختمان مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی زرآباد در سواحل غرب استان با پیشرفت فیزیکی ۱۱.۵ درصد جلوتر از برنامه زمانبندی در حال اجرا است. به گزارش اقتصادسرآمد، ناصر روانبخش صبح امروز در جمع خبرنگاران اظهار داشت: پروژه احداث ساختمان مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی (MRCC) زرآباد با هدف ارتقاء ایمنی دریانوردی، جلوگیری از بروز حوادث احتمالی و ایجاد بستر مناسب جهت ارائه کیفیت خدمات جستجو و نجات دریایی، در نوار ساحلی غرب استان در حال احداث است.وی با اشاره به کثرت تردد ناوگان دریایی و خصوصاً شناورهای صیادی در خط ساحلی غرب استان افزود: ضرورت ارتقاء ایمنی دریایی در سواحل غربی استان سیستان و بلوچستان موجب شد، اداره کل بنادر و دریانوردی بر اساس وظایف حاکمیتی و الزامات کنوانسیون های بین المللی، پروژه احداث ساختمان جستجو و نجات دریایی را در دستور کار قرار دهد.سرپرست اداره‌کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: مقابله با آلودگی آب دریا، کمک‌های پزشکی و اقدامات امدادی در نوار ساحلی غرب استان از دیگر اهداف این پروژه است.

رشد صادرات محصولات یخچالی از بنادر شرق هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان از امکان افزایش ظرفیت کالا و محصولات از طریق کانتینر یخچالی تا ۶۰ هزار TEU در سال خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد،حمیدرضا محمدحسینی تختی مدیرکل بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با اشاره به روند صادرات کالاهای یخچالی در دو ماهه اول سال جاری، گفت: امکان افزایش ظرفیت تا چند برابر دیگر دور از انتظار نیست.مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان افزود: عمده این کالاها، محصولات زراعی و باغی از جمله شامل میوه و تره‌بار، لبنیات و محصولات پروتئینی هستند که با استفاده از کانتینرهای مخصوص مواد یخچالی حمل می‌شوند.وی با بیان اینکه این کالاها از بنادر شهید باهنر و بندر جاسک به مقصد کشورهای حوزه خلیج فارس صادر شده است، تصریح کرد: این قبیل کالا معمولا در درجه حرارت ۲- تا ۱۳+ درجه سانتیگراد نگهداری می‌شوند.محمدحسینی تختی به مزایای حمل و نقل کالا به صورت کانتینر یخچالی اشاره کرد و گفت: محفوظ ماندن کالا، کاهش زمان عملیات بندری، استفاده بهینه از فضای عرشه و... مهمترین مزایای حمل کانتینری است که این خود عامل مهمی در جلب رضایت صاحبان کالا به شمار می‌آید.

تحویل دومین کشتی نفتکش ساخت ایران به ونزوئلا

آیین تحویل دومین کشتی نفتکش آفراماکس ساخت شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با حضور آیت‌الله رئیسی و نیکلاس مادورو روسای جمهور ایران و ونزوئلا برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، روسای جمهور دو کشور به صورت ویدئوکنفرانس با عرشه این کشتی در خلیج فارس ارتباط برقرار کرده و در جریان مراحل ساخت و فعالیت این نفتکش اقیانوس‌پیما قرار گرفتند.اسناد تحویل نفتکش آفراماکس نیز در این جلسه ما بین مدیران شرکت صدرا و طرف ونزوئلایی به امضا رسید.این کشتی نفتکش دومین کشتی از سفارش سال‌های گذشته کشور ونزوئلا به ایران است. طبق قرارداد منعقد شده قرار است ایران ۲ نفتکش دیگر نیز پس از ساخت به این کشور تحویل داده شوند.کشتی آفراماکس دارای ۲۵۰ متر طول، ٤٤ متر عرض، ۲۱ متر ارتفاع، ۸/۱٤ متر آبخور، با ۱۵ نات سرعت است که قابلیت حمل ۸۰۰ هزار بشکه نفت را دارد.همچنین در این مراسم به مناسبت میلاد امام هشتم (ع) و ۸ ستاره پرچم ونزوئلا، بوق این نفتکش ۸ بار به صدا درآمد.

گزارش «اقتصاد سرآمد» از چالش های تصفیه آب دریا در کشور

آیا ایران به تکنولوژی آب شیرین کن هسته‌ای دست می یابد

گروه دانش دریا – آب دریا علاوه بر اینکه حاوی مقدار زیادی نمک در خود است آلودگی های زیادی همراه خود دارد؛ از جمله این آلودگی ها نشست نفت توسط نفتکش ها، ریختن زباله در دریا، ورود آب آلوده رودخانه به آب دریا، وجود ذرات شن و ماسه و... که همگی این موارد باعث آلایندگی آب می‌شود و مصرف این آب‌ها حتی در بخش کشاورزی و صنعتی مضرات زیادی به همراه خواهد داشت. به همین دلیل شیرین سازی آب دریا با روش‌های خاصی مانند روش اسمز معکوس RO صورت می پذیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، باید گفت در فرایند اسمز معکوس تنها آب قادر به عبور کردن از آن است زیرا دارای یک فناوری غشا (ممبران) می‌باشد که توانایی تشخیص غلظت آب را داشته و با گرفتن جامدات معلق، فلزات سنگین و مواد دیگر اجازه عبور به آن‌ها نمی دهد و فقط آب تمیز و بدون آلایندگی عبور داده می‌شوند؛ زیرا فضای ممبران طوری طراحی شده است که تنها مولکول آب که دارای قطره ۰،۰۰۵ میکرومتر است می‌تواند از میان سوراخ‌ها و منافذ رد شود. با توجه به مسأله کم آبی که در حال افزایش است و مشکل آب آشامیدنی تمیز و عاری از آلودگی، هدف از طراحی آب شیرین کن دریایی حذف نمک و آلودگی‌های آب دریا است که هر چقدر درصد حذف نمک در این سیستم بیشتر باشد، به معنی توانایی دستگاه در عملیات تصفیه آب و حذف ناخالصی ها است که باید بین ۹۵ تا ۹۹درصد از این ناخالصی ها را از بین ببرد. لازم بذکر است چنانچه این میزان کمتر باشد نشان دهنده آن است که باید فیلترهای ممبران تعویض یا شست و شو شوند.

سرمایه گذاری و صرف هزینه در زمینه راه‌اندازی دستگاه‌های آب شیرین کن دریایی در کشورهایی که با مشکل کم آبی و آب سالم روبرو هستند و از طرفی به منابع آبی بی‌پایان دسترسی دارند می‌تواند طیف وسیعی از نیازهای روزانه جوامع بشری را برطرف کند. از جمله مزایای تصفیه آب دریا می‌توان شیرین سازی آب دریا برای تأمین آب شرب و شستشو در جاهایی مانند کشتی‌ها و لنج‌ها، ناوهای جنگی و نظامی، اسکله‌ها، دکل‌های نفتی، جزیره‌ها، جاهایی که با کمبود آب روبرو هستند، شیرین سازی برای مصارف صنعتی، شیرین سازی برای مصرف در بخش زراعت و گلخانه‌ها، تأمین آب برای نیروگاه‌های بخار و سیکل ترکیبی را ذکر کرد.

آیا ایران به تکنولوژی آب شیرین کن هسته‌ای متمایل خواهد شد

ولی حکیمی کارشناس ارشد انرژی کشورمان در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد؛ گفت: با توجه به محدود بودن منابع سوخت های فسیلی و تأثیر استفاده از آنها بر ایجاد آلودگی و گازهای گلخانه ای، استفاده از انرژی هسته ای به عنوان یک جایگزین مناسب سوخت های فسیلی برای شیرین کردن آب دریا می تواند یکی از بهترین گزینه ها باشد. استفاده از این منبع انرژی می تواند جایگزینی پاکتر و ایمن تر برای شیرین کردن آب دریاها در نظر گرفته شود.

خروجی نیروگاه‌های هسته‌ای می‌تواند آب شیرین کن دریایی باشد؟

وی با بیان این مهم که، در حال حاضر چشم انداز استفاده از انرژی هسته ای برای شیرین کردن آب دریاها بسیار جذاب است؛ افزود: چراکه می توان از گرمای ایجاد شده ناشی از گداخت هسته‌ای در قلب رآکتورهای نیروگاه های هسته ای تولید برق، برای شیرین کردن آب نیز استفاده کرد. از سوی دیگر حتی از برق حاصل از فعالیت این نیروگاه ها نیز می توان برای شیرین کردن آب دریا بهره برد.

چالش های تصفیه آب دریا چیست؟

استفاده از تکنولوژی و بهره‌برداری از فناوری های جدید علاوه بر اینکه در زندگی ما تأثیرات مثبت زیادی دارند ممکن است معایبی هم داشته باشند. در مورد استفاده از آب شیرین کن دریایی نیز اینگونه است. از جمله معایب تصفیه آب دریا با آب شیرین کن دریایی هزینه‌های مصرف انرژی می‌باشد زیرا این دستگاه‌ها میزان مصرف برق بالایی دارند و همینطور از سوخت‌های فسیلی به میزان زیاد برای تأمین انرژی لازم استفاده می کنند که این موضوع باعث آلودگی هوا می‌شود و به محیط زیست آسیب وارد می‌کند.

استفاده از آب شور در مصارف عمومی مانند نوشیدن مضرات بسیاری داشته باشد. اثرات آن حتی میتواند باعث مرگ شود. لذا در صورت وجود مشکل آب شور توصیه میشود که حتما آب را قبل از مصرف به وسیله دستگاه آب شیرین کن دریا تصفیه شود.

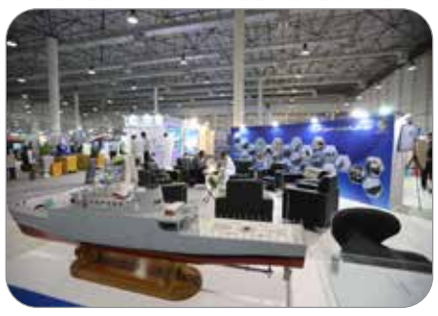
همچنین از دیگر مضرات استفاده از آب تصفیه نشده دریا میتوان به آلودگی های موجود در آن اشاره کرد. برخی از این آلودگی ها باعث بیماری های ی در بدن میشوند. به همین دلیل استفاده از اب دریا حتی به عنوان مصارف غیر شرب نیز عاقلانه نیست. با اینکه سفارش و خرید دستگاه آب شیرین کن دریا آبها را تا حد هخلوص تصفیه آب تا حد خلوص آن را تصفیه میکند. به همین جهت شما میتوانید از آب خروجی آن ها در مصارف عمومی مانند شرب و شست و شو از آن استفاده کنید.

دستگاه های آب شیرین کن دریایی علاوه بر تصفیه آب دریا میتوان در مصارف دیگر نیز مورد استفاده قرار داد. از این مصارف میتوان به صنایع ، مجتمع های مسکونی و اداری و دیگر کاربری ها نامبرد. توان تولید آب ها نیز با توجه به نوع پمپ و فشار متفاوت میباشد. لذا سفارش و خرید دستگاه تصفیه آب دریا قادر به تولید بهینه آبها می باشند.

برگزیده‌ها

مدیر برگزاری نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی کیش

۱۰۰ شرکت در نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی کیش حضور می یابند



مدیر برگزاری نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی کیش گفت: حدود ۱۰۰ شرکت داخلی و بین المللی در دوازدهمین دوره این نمایشگاه ظرفیت ها، توانمندی ها و دستاوردهای فعالان و ارگان های دریایی و بندری کشور را عرضه می کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، بابک اکبری اظهار داشت: در دوازدهمین نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی کیش شرکت‌های داخلی و بین‌المللی محصولات، قابلیت‌های فنی و نوآوری‌های خود را در عرصه دریا و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در معرض متخصصان، کارشناسان و فعالان عرصه بندری و دریایی قرار می دهند.وی اضافه کرد: معرفی ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل کشور در زمینه تولید، بازرگانی و خدمات مربوط به صنایع دریایی و دریانوردی و گردشگری دریایی و معرفی موانع توسعه حوزه دریایی کشور در این نمایشگاه مورد بحث و بررسی فعالان صنعت دریایی و کارشناسان قرار می گیرد.اکبری افزود: هدف فعالان و دست اندرکاران دریایی کشور از برگزاری این نمایشگاه با حضورحدود ۱۰۰ شرکت داخلی و بین المللی فراهم شدن زمینه های رشد و توسعه اقتصاد دریا محور، رونق کسب و کارهای صنعت دریایی در زمینه‌های کشتیرانی، طراحی، کشتی سازی، بنادر، شیلات، دریانوردی، محیط زیست، گردشگری، فراساحل و توسعه سواحل مکران در جنوب کشور است.مدیر برگزاری نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی کیش یادآور شد: ایجاد فرصت مناسب برای تعامل بیشتر با نخبگان دریایی، ارتقا سطح علمی صنعتی حوزه دریایی و دریانوردی، ترویج فرهنگ دریا محور و جذب سرمایه گذاران خارجی و داخلی و بومی سازی صنعت دریایی کشور در زمینه های مختلف از دیگر اهداف برپایی این نمایشگاه است.وی گفت: از دیگر اهداف برگزاری این نمایشگاه ترویج فرهنگ دریایی بین مردم، ایجاد ارتباط و ارتقا توسعه روابط علمی و تجاری در حوزه های مختلف دریایی و بندری در بین فعالان این عرصه و افزایش سهم بازار از خدمات بندری و دریایی منطقه‌ای و بین المللی، جذب سرمایه گذارهای مورد نیاز در بنادر و پسکرانه ها و بهره گیری مناسب از ظرفیت‌های موجود است.اکبری اظهار داشت: در دوازدهمین دوره این نمایشگاه آخرین دستاوردها ومحصولات دریایی و بندری، وظرفیت‌های موجود و تلاش برای رسیدن به استانداردهای جهانی در صنعت دریایی کشور برای آشنایی دست اندرکاران و فعالان صنعت دریایی کشور معرفی خواهد شد.وی اضافه کرد: سالانه حدود ۵۰ هزار کشتی بزرگ اقیانوس پیما در خلیج فارس و دریای عمان تردد می کنند و جمهوری اسلامی ایران در شمال این آب های بین المللی، یکی از مناطق مستعد برای توسعه صنعت دریایی است و ارگان های دریایی کشور باید از این ظرفیت بزرگ برای کسب درآمدهای ارزی به خوبی استفاده کنند.

اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اعلام کرد

ایجاد ۳۵۰۰ تن ظرفیت سردخانه‌ای در بندر شهید رجایی

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: به منظور خدمات رسانی بهتر به کانتینرهای یخچالی شش ترمینال به صورت مستمر در بندر شهید رجایی در حال فعالیت می باشند.به گزارش اقتصاد سرآمد، منصور خرمشکوه در تشریح ایجاد ظرفیت های جدیدکانتینرهای یخچالی در بنادر استان اظهار داشت: این اقدام در راستای توسعه زیرساخت‌های لازم به منظور خدمات رسانی به کانتینرهای یخچالی در حوزه صادرات، واردات و ترانزیت از سالیان گذشته با محوریت اداره کل و با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته به انجام رسیده است.وی افزود: در همین زمینه ظرفیت‌های زیادی از جمله ۲ هزارو ۸٦٤ پلاک برق کانتینر یخچالی، ٤۷۰ پاور پک و ۳هزارو ۵۰۰ تن ظرفیت سردخانه‌ای در شش ترمینال بندر شهیدرجایی ایجاد و شرکت‌ها به شکل مستمر در حال خدمات رسانی می‌باشند.خرمشکوه بیان داشت: علاوه بر بندر شهید رجایی در بنادر لنگه، شهید باهنر و بندر جاسک نیز همزمان شرایط لازم برای ورود کامیون‌های حامل کانتینرهای یخچالی و تخلیه آن بر روی شناورها به صورت مداوم مهیاکه خوشبختانه از رونق قابل توجهی نیز برخوردار است. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان تصریح کرد: در سال گذشته بیش از ۲٦ قلم محصولات کشاورزی و همزمان سایر مشتقات دامی و لبنی از طریق کانتینرهای یخچالی از بنادر مرکز، شرق و غرب استان به مقصدهای تعیین شده بارگیری و ارسال شده که عمده این محصولات شامل خرما، سیب درختی، کیوی، رطب، ماهی و میگو و سایر محصولات و مشتقات کشاورزی و دامی و لبنی می‌باشد.وی با بیان اینکه عمده کشورهای هدف کانتینرهای یخچالی ارسالی از بندر شهید رجایی شامل چین، هند، سریلانکا و امارات می‌باشد که به طور یقین با حمایت دولت و ایجاد زیرساخت‌های لازم امکان توسعه و رونق بیش از پیش این تجارت وجود خواهد داشت، اضافه کرد: با توجه به اقبال کشورهای هدف از این گونه فعالیت و استقبال تجار و بازرگانان اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان طرح‌های توسعه جدید برای ایجاد ظرفیت بیشتر در حوزه کالاهای یخچالی در دستور کار خود دارد.به گفته معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در مجموع در کل این استان و در شش ماهه دوم سال گذشته شاهد افزایش ۶۰ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینرهای یخچالی در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۹ بوده‌ایم. خرمشکوه با بیان اینکه در شهرستان بندرلنگه علاوه بر صادرات این کانتینرها به کشورهای امارات و قطر بخشی از طریق شارجه به کشور عمان ترانزیت می‌شود، افزود: به منظور پشتیبانی و نگهداری این کانتینرها حدود ۲ هکتار از اراضی بندرلنگه به این امر اختصاص پیدا کرده است.

باهدف توسعه همکاری‌های آموزشی، کارآفرینی و پژوهشی

تفاهم‌نامه جهاددانشگاهی با نیروی دریایی ارتش امضا شد

تفاهم‌نامه همکاری جهاددانشگاهی با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی باهدف تقویت و توسعه همکاری‌های علمی، آموزشی، کارآفرینی و اشتغال و پژوهشی به امضای رییس جهاددانشگاهی و فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، تفاهم‌نامه همکاری جهاددانشگاهی با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی باهدف تقویت و توسعه همکاری‌های علمی، آموزشی، کارآفرینی و اشتغال و پژوهشی به امضای رییس جهاددانشگاهی و فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران رسید.امیردریادار دوم رضا قربانی در حاشیه آئین تبادل تفاهم نامه همکاری های مشترک نداجا و جهاد دانشگاهی افزود: در اسفندماه سال ۱٤۰۰ نخستین گفتمان بین نیروی دریایی منطقه یکم امامت و جهاد دانشگاهی هرمزگان صورت گرفت که بسیار سازنده بود و نشان داد پتانسیل مناسب در نداجا و حرکت علمی و جهادی در جهاد دانشگاهی وجود دارد که می تواند مکمل یکدیگر باشد.وی با بیان اینکه امروز این تفاهم نامه عملیاتی شد و نقطه شروع مناسبی برای یک دو ماراتنی است که جامعه هدفی ۲۰ هزار نفری از خانواده و فرزندان کارکنان نداجا در منطقه یکم امامت را به دنبال دارد، اظهار کرد: علاوه بر مجتمع کنونی با ۵ کلاس، مجتمع المهدی با ۱۰ کلاس و هنرستان فنی و حرفه ای واقع در شهرک ولیعصر نیز با تجهیزات فنی و سخت افزاری نیز همگی در خدمت جهاد دانشگاهی است تا بتواند دوره های آموزشی خود را برپا کند. دریادار قربانی با اشاره به اینکه بکارگیری از نیروهای بازنشسته نیروی دریایی در انتقال تجربه و دانش فنی نیز از راهبردهایمان است، عنوان کرد: برگزاری دوره های آموزشی نوآوری و خلاقیت می تواند به جرقه ای برای ایجاد یا خلق یک ایده ختم شود که با توجه به توانمندی جهاد دانشگاهی آماده همکاری در این خصوص را داریم. وی با بیان اینکه در کنار خانواده و فرزندان نیروهای نداجا، مهارت آموزی کارکنان وظیفه هم در دستور کاری مان قرار دارد، خاطرنشان کرد: در راستای مهارت آموزی کارکنان وظیفه طبق فرمایش مقام معظم رهبری به کمک جهاد دانشگاهی برای تقویت بنیه فنی و انتقال تجربه و پرورش یک نیروی کار ماهر نیازمندیم.فرمانده منطقه یکم امامت نداجا با اشاره به اینکه هر چه پیش برویم به فصل های مشترک بیشتری خواهیم رسید، اظهار کرد: با توجه به حضور پزشکان متخصص و حاذق در بیمارستان سید الشهدا نیروی دریایی نیز برگزاری دوره های آموزشی پزشکی برای خانواده و فرزندان کارکنان امری ضروری و به طور حتم با استقبال مواجه خواهد شد که با توجه به نیاز استان هرمزگان می تواند در پرورش نیروی کار موثر باشد.

نگاه

لایروبی خلیج گرگان از نگاه موافقان و مخالفان

بخش دوم

لایروبی کانال آشوراده که طی روزهای اخیر واکنش‌های متعددی نسبت به انجام آن برانگیخته شده،به گفته مسئولان موافق اجرای طرح قرار است با هدف نجات خلیج گرگان انجام شود ،اما از نگاه کارشناسان و کنش گران محیط زیست، این اقدام نه تنها کمک‌کننده نیست، بلکه مخرب هم است.حال، کدام گروه درست می گوید؟

مدیرکل حفاظت محیط زیست مازندران درباره انتقادهایی که به مسائل فنی اجرای لایروبی اخیرا مطرح شده بود، خاطرنشان می‌کند: لایروبی بویژه در چنین مناطقی مشکلات خاص خودش را دارد. ماشین‌آلات خاص را می‌طلبد. شاید بهترین کار این بود که لای به داخل دریا منتقل شود ، اما انجام این اقدام به دستگاه‌هایی نیاز دارد که آب‌خور بالایی دارند و این منطقه عمق لازم برای فعالیت این ماشین‌آلات را ندارد.

کاویان از انجام چند مرحله بازدید کارشناسی از این منطقه برای انجام عملیات لایروبی خبر می‌دهد و معتقد است که پس از بررسی‌ها و کارشناسی‌ها نهایتا بهترین تصمیم برای کمک به خلیج گرگان اتخاذ شد.

احیاء خلیج به موازات ایجاد زیرساخت‌های گردشگری

علاوه بر دغدغه‌هایی که مخالفان لایروبی کانال آشوراده بابت درست اجرا نشدن لایروبی این کانال مهم دارند، دغدغه مهم دیگرشان انجام اقداماتی برای ایجاد تاسیسات گردشگری در آشوراده است ، زیرا مسئولان موافق لایروبی در کنار تأکید برای نجات خلیج گرگان، نگاه و توجه ویژه‌ای هم به رونق گردشگری در این منطقه دارند.

استاندار گلستان در نشست شورای اداری گلستان که ۱۱ خرداد برگزار شد به این موضوع اشاره مستقیمی داشت و گفت:

«در کنار اجرای این امر(لایروبی)، باید طرح گردشگری جزیره آشوراده در زمان معین و طبق همان دستور اجرایی شود. جزیره آشوراده که زمانی کد روستایی داشت و جمعیت در آن ساکن بودند و هنوز هم آثار از زندگی همچون وجود اردوگاه، شیلات، مسجد در آن وجود دارد، امروز در آستانه نابودی است و در حالی که رییس جمهور به وزیر راه و شهرسازی ضرب‌الاجل ۱۰ روزه داد تا از شورای عالی معماری و شهرسازی مجوز اجرای طرح طبیعت‌گردی و گردشگری آن را بگیرد، معاون وزیر نه تنها اقدامی نکرد، بلکه نامه‌ای هم در جهت مخالفت با اجرای این طرح نوشته است. مردم گلستان تا چه زمانی باید زیر سایه این مسائل، از رشد و توسعه محروم باشند؟ من اگر نتوانم این مشکلات را حل کنم، دیگر ماندن من بر این مسوولیت فایده‌ای ندارد و از این سِمَت کناره‌گیری خواهم کرد.»

به دلیل همین اظهارات است که در کنار برخی ابهامات فنی اجرایی عملیات لایروبی کانال آشوراده باعث افزایش نگرانی دوستداران محیط زیست می‌شود ، همین تأکیدها بر ضرورت اجرای طرح‌های گردشگری در آشوراده است ؛ مساله‌ای که طی سال‌های اخیر بارها با واکنش‌های مختلف کنش‌گران محیط زیست قرار گرفت ، چرا که معتقدند اجرای طرح‌های گردشگری مد نظر برخی موافقان از بین بردن زیست‌بوم شکننده آشوراده را به دنبال خواهد داشت.دبیر و مؤسس کمیته مشورتی میانکاله یکی از افرادی است که اعتقاد دارد لایروبی به بهانه آب‌رسانی از دریا به خلیج گرگان در حقیقت اسم رمز آغاز اجرای زیرساخت‌های گردشگری در آشوراده است.

حر منصوری عبدالملکی با تأکید بر این‌که لایروبی کانال آشوراده هیچ کمکی به احیاء خلیج گرگان نمی‌کند، به خبرنگار ایرنا می‌گوید: ما دلایل کارشناسی و مستدلی برای اثبات زیان‌آور بودن لایروبی این کانال مهم داریم که بارها بیان کردیم. از ابهام در چگونگی جمع‌آوری لای و رسوب برداشت شده از کانال و تبدیل شدن آن به کانون ریزگردها گرفته تا نقش و اهمیت کانال آشوراده برای پرندگان و بسیاری از دلایل دیگر ، اما یک نکته مهم دیگر که به چشم می‌خورد همزمانی لایروبی با تلاش‌هایی برای ازسرگیری پروژه‌های مربوط به گسترش زیرساخت‌های گردشگری در منطقه است.

وی می‌افزاید : چند روز پیش عملیات جاده‌سازی در حوالی آشوراده بار دیگر از سر گرفته شد ؛ عملیاتی که سال ۱۳۹۷ آغاز شده بود و پس از رسانه‌ای شدن و پیگیری‌های دوستداران محیط زیست متوقف شده بود چرا باید همزمان با لایروبی کانال آشوراده آن هم به بهانه احیاء خلیج گرگان از سر گرفته شود؟

لایروبی غیرکارشناسی

منصوری عبدالملکی به دلایل فنی زیان‌آور بودن لایروبی کانال آشوراده نیز اشاره می‌کند و می‌افزاید: نخستین نکته مهم این است که رسوب و لای برداشت شده قرار است در صد هکتار از اراضی این زیستگاه ارزشمند با ارتفاع ۱۵۰ تا ۲۰۰ سانتی متر دپو شود. این رسوب‌های برداشت شده از سبک‌ترین ذرات موجود در آب هستند که قابلیت تبدیل شدن به ریزگرد را دارند. آن هم در فاصله ۳.۵ تا پنج کیلومتری بندر ترکمن. در واقع اجرای این عملیات نه تنها زیستگاه پرندگان و گونه‌های گیاهی ارزشمند را تهدید می‌کند، بلکه برای مردم ساکن این منطقه و گلستان نیز تهدید بزرگی محسوب می‌شود.مدیر انجمن دیده‌بان میانکاله تصریح می‌کند: برای درک این‌که رسوب موجود در این کانال چقدر سبک هستند می‌توان به این نکته اشاره کرد که نزدیک‌ترین رودخانه با کانال آشوراده حدود یکصد کیلومتر فاصله دارد. این یعنی رسوبی که در این کانال قرار گرفته شامل سبک‌ترین ذراتی است که این مسیر طولانی را در آب‌های آرام طی کرده‌اند و به این نقطه رسیدند. این ذرات سبک و میکرونی بلافاصله پس از این‌که در معرض نور خورشید، گرمای هوا و باد قرار بگیرند خشک می‌شوند و در هوا معلق خواهند شد. پرسش صریح ما این است که چرا باید در این منطقه کانون ریزگرد ایجاد شود؟وی موضوع مهم دیگر را از بین رفتن پوشش گیاهی ارزشمند و خاص زیستگاه در عرصه‌ای به مساحت یکصد هکتار بیان می‌کند و می‌افزاید: گیاهی که سطح عرصه‌های انتخاب شده برای دپوی رسوب را پوشانده دارای ریشه‌های سطحی است که باعث می‌شود آب ریشه لایه سطحی عرصه را مرطوب نگه دارد و از فرسایش بادی خاک جلوگیری شود. با دپو کردن رسوب در این عرصه‌ها، عملا این پوشش گیاهی از بین می‌رود.

منصوری عبدالملکی کانال آشوراده را مهم‌ترین زیستگاه پرندگان در این تالاب بیان می‌کند و می‌گوید: این کانال اصلی‌ترین زیستگاه پرندگان در میانکاله محسوب می‌شود. با لایروبی آن در واقع یکی از زیستگاه‌های پرندگان تخریب می‌شود. ضمن این‌که کارشناسان هم معتقدند لایروبی این کانال نمی‌تواند مشکل خلیج گرگان را حل کند و برای احیای خلیج باید به دنبال راه‌های درست‌تر بود.

راهکار جایگزین، گردشگری سازگار

این کنش‌گر محیط زیست بر این باور است که به جای لایروبی کانال آشوراده که علاوه بر طول زیاد، محدودیت‌هایی هم برای انتقال لای و رسوب دارد، بهتر است که موافقان لایروبی به فکر لایروبی کانال چپاقلی باشند که دسترسی آسانی برای انتقال رسوب به مناطق امن در آن وجود دارد. وی می‌افزاید: کانال چپاقلی در همسایگی بندرترکمن قرار دارد و به دلیل دسترسی مناسب‌تر می‌توان رسوب برداشت شده را از آن محدوده خارج کرد. ضمن این که با عمیق کردن این کانال راه دسترسی شکارچیان غیرمجاز که به دلیل عمق کم کانال به سادگی وارد زیستگاه می‌شوند نیز قطع می‌شود. از طرفی نیز این کانال فاصله کمتری با دریا دارد و آب‌رسانی به کانال در آن با سرعت بیشتری انجام می‌شود.منصوری عبدالملکی تلاش برای رونق گردشگری بدون ضابطه در آشوراده را نیز کماکان بهانه اصلی برای لایروبی کانال آشوراده می‌داند و خاطرنشان می‌کند: مساله این است که هدف اصلی احیاء خلیج نیست. بلکه عده‌ای به دنبال اجرای طرح‌های گردشگری غیرکارشناسی در منطقه هستند. به عنوان شخصی که نزدیک به ۲۰ سال است پرنده‌نگری را در میانکاله ترویج می‌دهم، اتفاقا طرفدار گردشگری متناسب با میانکاله هستم. اما حرف ما این است که گردشگری مد نظر برخی از این مسئولان با منافع محیط زیست و میانکاله در تضاد است.این کنش‌گر محیط زیست تصریح می‌کند: گردشگری در مناطقی مانند میانکاله باید بر اساس بررسی و محاسبه «ظرفیت برد» طراحی و اجرا شود. یعنی ظرفیت منطقه برای پذیرش گردشگر محاسبه شود و بر اساس آن ظرفیت که با متر و معیارهای دقیق محیط زیستی برآورد می‌شود به فکر رونق گردشگری در چنین منطقه‌ای بود.