

دریا پایه ۳

بنادر

راه اندازی مجدد بویه موج نگار بندر چابهار



معاون فنی و مهندسی بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: یک دستگاه بویه موج نگار پس از انجام تعمیرات و تست های کالیبراسیون توسط واحد تعمیر و نگهداری بندر چابهار در آب های ساحلی حوزه بندر چابهار به آب اندازی و مورد بهره برداری قرار گرفت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی مومنی به ایستاد افزود: بویه های موج نگار نقش بسیار موثری در تامین داده های مورد نیاز در حوزه ایمنی دریانوردی و تحقیقات پایه دانشگاهی دارند و این داده ها عمدتاً به دو دسته داده های هواشناسی و اقیانوس شناسی مربوط می شوند و در طی چند سال اخیر با حمایت و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی تلاشهای گوناگونی در جهت بکارگیری بویه های موج نگار در آبهای شمالی و جنوبی کشور شده است که یکی از این بویه های موج نگار که در فاصله یک و نیم مایلی جنوب بندر شهید بهشتی به آب اندازی شده است به دلیل اینکه داده های اقیانوسی را ثبت و اندازه گیری می کند از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است.

معاون فنی و مهندسی بندر چابهار بـا تاکید بر اینکه بویه موج نگار بندر چابهار پارامترهای موج، هواشناسی و اقیانوس شناسی از جمله اطلاعات مربوط به دمای هوا، سرعت باد، رطوبت نسبی دما، شوری آب و ارتفاع موج را اندازه گیری و ثبت می کند افزود: پارامترهای دریایی ثبت شده توسط بویه موج نگار در طراحی بنادر و سازه های ساحلی و دریایی، ایمنی دریانوردی، کمک به مراکز تحقیقاتی ـ دانشگاهی و گروهای جستجو نجات دریایی مورد بهره برداری قرار می گیرد.

مومنی خاطر نشان کرد: بویه موج نگار بندر چابهار که توسط متخصصین داخلی طراحی و ساخته شده است به عنوان یکی از پروژه های زیربنایی که اطلاعات پایه ای برای توسعه ساحلی را فراهم می آورد، مطرح می باشد.

میناب نیازمند بندری فعال و پویا است



نماینده مردم میناب، رودان، جاسک، سیریک و بشاگرد در مجلس شورای اسلامی با تاکید بر لزوم توسعه بندر تیاب گفت: میناب به عنوان دومین شهرستان بزرگ هرمزگان نیازمند بندری فعال و پویا است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید عبدالکریم هاشمی نخل ابراهیمی در بازدید از بندر تیاب اظهار کرد: در دیدار با وزیر راه و شهرسازی درخواست احیا و رسیدگی به بندر تیاب را مطرح کرده‌ام.

نماینده مردم میناب، رودان، جاسک، سیریک و بشاگرد در مجلس شورای اسلامی افزود: میناب به عنوان دومین شهرستان بزرگ استان پس از مرکز، نیازمند یک بندر فعال و پویا است.

نماینده مردم شرق هرمزگان در مجلس شورای اسلامی خاطر نشان کرد: بر خورداری از یک بندر با امکانات و زیرساخت های لازم در امر تجارت، صیادی و گردشگری خواسته به جای مردم این منطقه است.

هاشمی نخل ابراهیمی نماینده مردم میناب، رودان، جاسک، سیریک و بشاگرد در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: خوشبختانه مدیریت بنادر شرق استان دیدگاه مثبتی به بندر تیاب در راستای حل مشکلات این بخش دارد که این امر موجب حل بخش اصلی مشکلات دریانوردان و شناور داران شده است.

نماینده مردم میناب، رودان، جاسک، سیریک و بشاگرد در مجلسی بیان کرد: از وزارت راه و شهرسازی و خصوصاً سازمان بنادر و دریانوردی کشور درخواست رسیدگی به وضعیت بندر تیاب و احیای این بندر قدیمی را دارم.



از زیر خلیج فارس، تصمیم بزرگ دیگری از قطری هاست که در شرف اجرایی شدن است. آیا همه این ها به ما نمی آموزد که برای اخذ تصمیم های بزرگ شهامت به خرج بدهیم؟

آبراهه شمال –جنوب دراعما

چند دهه از ایده آبراهه شمال جنوب می گذرد و هنوز به هیچ تصمیمی نرسیده ایم. نه می توانیم بگوییم بله و نه می توانیم بگوییم نه!

آبراهه شمال جنوب، ایده ای است که بر اساس آن، تونلی به عمق ۵ تا ۷ متر از خلیج فارس تا مازندران حفر و کشیده می شود تا قابلیت کشتی رانی در آن، جنوب را به شمال وصل کند. کاری است بزرگ و ایده ای است جالب. اما این ایده سالیان درازی است که منتظر و معطل مانده تا تکلیفش روشن شود. تکلیفش روشن شود که به طرح تبدیل شود یا به طور کلی به فراموشی سپرده شود؟

در دوره ریاست جمهوری مرحوم هاشمی رفسنجانی، این ایده گام کوچکی رو به جلو گذاشت و با تامین اعتبار مناسب، مطالعات مقدماتی صورت گرفت و بر اساس آن، «ساخت آبراهه شمال –جنوب امکان پذیر است.» بر اساس مطالعات مقدماتی که باید در گام بعدی با مطالعات تکمیلی آزموده شود، می توان در طول ایران زمین، رودی داشت که قابلیت های متعددی از جمله پرورش آبزیان، کشاورزی در مناطق پایر، ترانزیت کالا یا کشتی و... داشت و نقطه ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک ایران را تقویت کرد و منافع اقتصادی سرشاری عاید ایران کرد. اما چه کسی تصمیم بگیرد؟ تصمیم بگیرد که بشود یا نشود! چه کسی شهامت دارد زیر بار این تصمیم بزرگ برود؟ ابرپروژه ای که حداقل ۱۰ تا ۱۵ سال طول می کشد. دولت ها به دنبال طرح هایی هستند که حداکثر ۵ساله جواب بدهد و مدت زمان ازایده پردازی تا افتتاح ۴ و یا کمتر از ۵سال باشد که به عمر دولت حاضر برسد و افتتاح و اختتامیه پایجی همان دولت باشد. بدیهی است طی چنین مدت کوتاهی نمی توان ابرپروژه ساخت . به هر روی، شهامت قطری ها ستودنی و درس آموز است. ایده های بزرگ و طرح های بزرگ و اجرایی بزرگ کسانی می خواهد که بزرگ تر از آن ایده ها و طرح ها فکر کنند و شهامت تصمیم گیری داشته باشند.

طرح قطری ها هستند؛ زیرا به این ابرپروژه نیاز دارند. این عملیات منافع بسیار خوبی را نصیب ایران می کند و در مقابل، علاوه بر باز کردن راه قطر به سمت اوراسیا، قطع وابستگی قطر به مسیر خشکی عربستان، عطش قطری ها را برای کارهای بزرگ و مطرح شدن در دنیا را سیراب می کند. طول ۲۵۰ کیلومتری این تونل، مانند برگزاری جام جهانی نام این کشور را به عنوان ساخت طولانی ترین تونل زیر دریا به کتاب رکوردهای گینس ببرد و سرر زبان ها بیندازد. پیش از این، مهندسان چینی از ساخت طولانی ترین تونل زیر دریایی جهان به طول ۷۷ مایل / ۱۲۴ کیلومتر در این کشور خبر دادند. این تونل شهر دالیان را به یانتایی در ساحل شرقی چین متصل کرده و مسافران را از یک سفر جاده ای ۱۴۰۰ کیلومتری نجات می دهد.

این بار قطر با ساخت تونل ۲۵۰ کیلومتری که قطر را به بندر دیر بوشهر وصل می کند، رو دست چینی ها بلند خواهند شد.

شهامت اجرای ابرپروژه

آن چه در این خبر برای ما از خود خبر مهم تر است، «شهامت تصمیم سازی و تصمیم گیری قطری هاست.» بعد از ساختن فرودگاه ها و ساختمان های بسیار بزرگ، خرید باشگاه های ورزشی اروپایی و... تصمیم به برگزاری جام جهانی فوتبال، حسابی قطری ها را معروف کرد. شاید تا قبل از برگزاری جام جهانی، کمتر کسی نام قطر را به عنوان یک کشور مهم شنیده یا به آن کشور سفر کرده بود. قبل، حین و بعد از برگزاری موفق جام جهانی فوتبال، قطر بسیار معروف شد. تصمیم برگزاری جام جهانی فوتبال واقعا ریسک بزرگی بود. شاید تا ماه قبل از برگزاری هنوز بودند مسئولان و کارشناسان بین المللی که با دیده تردید به قطر می نگریدند و البته حین و بعد برگزاری، حیرت زده شدند.

اصولا تصمیم گیری برای برگزاری یک ابرپروژه به نام جام جهانی فوتبال، آن هم در کشوری که اصلا صاحب فوتبال نیست و نیم ملی اش، تیمی از ملیت های متعدد تشکیل شده است و جالب این که به عنوان میزبان در همان قدم اول حذف می شود، تصمیم بسیار بزرگ و شگفت انگیزی است که البته قطری ها گرفتند و انجامش دادند. ابر پروژه دیگری در راه است و تونل ۲۵۰ کیلومتری

یک کارشناس ارشد اقتصادی:

برنامه هفتم به توسعه اقتصاد دریا محور نگاه ویژه دارد



اقتصاد دریا محور ضروری خواند و گفت: وقتی ما از اقتصاد دریا محور می گویم، تمام توجهات به استان های جنوبی کشورمان جلب می شود در حالی که ما از دو سمت به دریا دسترسی داریم.

آقایارزاده افزود: ما دریای بزرگ کاسپین یا خزر را داریم که امروز باتوجو به عضویت کشور بزرگ جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون بریکس می توانیم با کشورهای حوزه دریای خزر این کار را رقم بزنیم و بتوانیم در اقتصاد دریا

تنگه و کانال تجاری دنیا که کریدور تجاری شرکت ها و مجموعه های بازرگانی دنیاست، چقدر توانسته ایم از این نقطه امتیاز خود استفاده بکنیم؟

آقایارزاده تصریح کرد: مسئله مهمتر، قوانین و بخشنامه هایی است که ما به گمرکات کشورمان ابلاغ کرده ام و باید ببینیم که چقدر این قسمت مجموعه کشور ما را در این مسیر کمک کرده است که بتواند درست عمل کند.

وی توجه به ظرفیت های استان های شمالی را در توسعه

کارشناس ارشد اقتصادی توسعه اقتصاد دریامحور را اقدامی موثر در بسکار انداختن ظرفیت های استان های ساحلی در مسیر پیشرفت کشور خواند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ولی الله آقایارزاده، با اشاره به گذشت یک سال از ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریا محور به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام، این امر را یکی از اصلی ترین قسمت های برنامه هفتم توسعه خواند و گفت: یکی از مهمترین نکات مطرح شده در برنامه هفتم، تشریح نقش دولت در تسهیل و توسعه اقتصاد دریامحور است و در این زمینه، تکالیف و مسئولیت های متعدد و جامعی بر عهده دولت گذاشته شده است.

وی افزود: اینکه دولت تاکنون چه کاری توانسته در این زمینه انجام دهد و به عنوان مثال در بخش آموزش و پژوهش چه قدر در زمینه پرورش متخصصان و تولید علم موفق بوده است، از مواردی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

آقایارزاده با بیان اینکه یکی از موضوعات مورد تاکید رهبر معظم انقلاب، ایجاد توسعه پایدار در این زمینه بوده، اظهار داشت: باید ببینیم که آیا ما توانسته ایم در دریای عمان و خلیج همیشه فارس به اهداف خود برسیم یا نه؟

مشاور مجری طرح کشت فراسرزمینی تصریح کرد: یکی از مواردی که جزو تکالیف دولت بوده، برداشتن معضلات و حل مسائل گمرکی اقتصاد دریا محور است و شاید نتوانسته ایم این اصل را اجرایی کنیم که استان های ساحلی ما بتوانند درآمدها و هزینه هایشان را از منابع دریا برداشت کنند.

وی با بیان اینکه بسیاری از کشورها حسرت موقعیت سوق الجیشی کشور ما را می خورند، افزود: ما با داشتن بزرگترین

خبر

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان:

توسعه بندر تیاب به طور جدی دنبال می شود

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان گفت: توسعه بندر تیاب و تبدیل آن به یک بندر پروتق به صورت جدی در حال دنبال شدن است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی در بازدید نماینده شرق هرمزگان و فرماندار ویژه شهرستان میناب از بندر تیاب اظهار کرد: مشکلی در ساماندهی شناورها در بحث ته لنجی و بهره برداری از بار ملوانی، در بندر تیاب وجود ندارد.



وی افزود: بر اساس دستورالعمل کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شناورهایی که قبل از سال ۹۷ ساخته شده اند، مجاز به واردات کالای ملوانی هستند.مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با بیان اینکه سایر شناورها برای جایجایی کالا مشکلی در تردد ندارند، گفت: بر اساس خواسته شناور داران منطقه، ورودی بندر تیاب نیازمند لا پروبی است که این مسئله در حال برآورد هزینه و امکان سنجی است.

این مقام مسئول با اشاره به برخی اقدامات صورت گرفته در بندر تیاب، بیان کرد: پروژه توسعه بندر تیاب به قوت در حال پیشرفت بوده، اما دشواری هایی نیز مانند باتلاقی بودن بستر آن، کار را دشوار کرده است.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان تصریح کرد: تخریب دیوارهای جنگل حرا به دلیل تردد زیاد شناورها در خور تیاب باعث ورود درخت به داخل خور می شود و این موضوع نیز کار را برای برخورداری از مسیر ایمن، دشوار می کند.