

اقتصاد سرآمد

چهارشنبه۸ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۹۰

ادبیات دریا

دریا و نشستن در ساحل

دریا یکی از الهام بخش ترین مخلوقات خداوند است. سراسر زیبایی، لطافت، بزرگی و آرامش – دریا که می گویی همه ذهنت را رنگ آبی دربرمی گیرد و کوبی آبی نیلگون از لایه لای ذهنت به دهان و در میان کلمات جریان پیدا می کند. دریا منشأ حیات است و مظهر زندگی. تماشای اولین تالاو خورشید صبحگاهی و تلاقی پهنای طلایی آسمان و آبی دریا هنگام طلوع آفتاب بسیار شگفت انگیز است و حیرت انگیزتر از آن لحظه غروب است، زمانی که آسمان سرر خکون و دریای نیلگون با خورشید وداع می کنند و در این لحظات پراحساس، کمتر کسی است که در دل و در برابر خالق با عظمت این همه زیبایی سر تعظیم فرود نیاورد! نشستن در ساحل دریا و خیره شدن به امواج کوچک و بزرگی که پشت سر هم می آیند و می روند یکی از دوست داشتنی ترین کارهای دنیاست، وقتی در سکوت به صدای موج ها گوش می کنی به نظر می رسد دریا می خواهد با تو حرف بزند و داستان های از گذشته های دور برایت تعریف کند، از کشتی هایی که از صدها سال پیش در دل آن رفت و آمد کرده اند.

دنیای زیر آب دریا نیز سرشار از شگفتی هاست، گیاهان دریایی، لاک پشت ها، هشت پا و ماهیان رنگارنگ بزرگ و کوچک که گویی شهروندان یک سرزمین پر رمز و راز هستند و به زبان دریا با هم سخن می گویند. گاهی به این فکر می کنم که همه آن هایی که درباره دریا و موجودات دریایی تحقیقی می کنند، همه عکاسانی که از دریا در لحظات طلوع و غروب خورشید عکس می گیرند، همه ملوانانی که در سکوت دریا شب ها و روزها را گذرانده اند و به پهنه بی کران آن خیره شده اند، همه آن هایی که در ساحل دریا ایستاده و لحظاتی به آوای آن گوش داده و نسیم دریا گونه های شان را نوازش کرده است



همه و همه مگر می شود یک لحظه با دریا باشند و از خالق بی همتای آن غافل؟

انسان همواره به دریا به عنوان محلی پر از شگفتی ها و اسرار نگریسته است. دریا آن چنان ملو از اسرار و معماهاست که حتی اقیانوس شناسان بزرگ نیز نمی توانند ادعا کنند که به تمامی رازهای آن پی برده‌اند.

در این انشا به برخی خصوصیات دریا می‌پردازم. دریا، پر از شگفتی‌هایست. کوچک‌ترین گیاهان ذره‌بینی و همچنین تنومندترین گیاهان در دریاها می‌رویند. تکتون راهی برای پی بردن به شماره دو موجودات دریایی و حتی تخمین میزان آنها که سر به میانبردها می‌زند، پیدا نشده است. دانشمندان ثابت کرده‌اند که حتی در عمیق‌ترین نقاط دریا نیز جانورانی یافت می‌شوند. در اعماق دریا آنجا که نوری نیست، جانورانی وجود دارند که از خودشان نور ساطع می‌کنند. می‌توان گفت این تدبیری ازسوی آفریدگار جهان است که در آن تاریکی مطلق، جانوران دریایی بتوانند به راحتی زندگی کنند. اندام دریا بدن انسان است. آب تمام دریاها شور است می‌تواند فشار زیاد آب را در اعماق دریا تحمل کنند. عظیم‌ترین جانوران روی زمین را نیز در دریاها می‌توان پیدا کرد. دریا یکی از مهم‌ترین منابع تغذیه انسان را تشکیل می‌دهد و همه ساله میلیون‌ها تن گوشت تازه از دریا صید می‌شود. خداوند مهربان چنان محیط دریا را آماده کرده که موجودات دریایی در بهترین شرایط رشد و پرورش می‌یابند. امروزه به لحاظ پزشکی ثابت شده است که مواد غذایی دریایی و گوشت ماهی، سالم‌ترین و غنی‌ترین منبع غذایی است که سرشار از ویتامین‌های مفید برای بدن انسان است. آب تمام دریاها شور است و به راستی اگر آب دریا شیرین بود، چه اتفاقی می‌افتاد؟ مسلمانا مقاومت آب شور در برابر فاسد شدن، از آب شیرین بیشتر است اگر آب دریاها و اقیانوس‌ها، شیرین بود، دریاها را یک بیشتری می‌شد در آن صورت، در آب دریاها موجودی زنده باقی نمی‌ماند. بدین ترتیب بخش عظیمی از منبع غذایی و حتی دارویی انسان‌ها، از میان می‌رفت. از طرف دیگر با فساد شدن آب دریاها و اقیانوس‌ها، حیات انسان‌ها و سایر حیواناتی که در خشکی زندگی می‌کنند، نیز مورد تهدید قرار می‌گرفت. اینجاست که باید تدبیر خداوند مهربان و حکیم را سباسب گرفت. امروزه دریاها را می‌توان از مهم‌ترین ردهای ارتباطی میان قاره‌ها و کشورها هستند و خداوند از این مسئله به عنوان یکی از نعمت‌های خود برای بشر یاد می‌کند. به خواست و اراده او پهنه دریاها از جمله بهترین راه‌ها برای سفر انسان‌ها و حمل و نقل کالاهای مورد نیاز او از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. با دانستن این همه خصوصیات دریا نتیجه می‌گیریم که دریا، این فضل و رحمت خداوند را ققدر بدانیتم، از آن به بهترین شکل استفاده کنیم و آن را آلوده نسازیم. دریا بی‌پایان بود. موج‌ها آرامی نداشتند. دریا معنای شوری آب بود اما ماهی‌های کوچک و هزاران صیدف رنگارنگ، دریا یعنی صدای هیاهوی موج‌های کف کرده، باران قطره‌ها، و فریادهای سرشار از هیجان که در این بازار هیاهو از فضای نامتناهی به انتها نمی‌رسید. دریا یعنی ساحل شنی با خرچنگ‌های رنگارنگ که بی‌خبر از شن‌ها سر بیرون می‌آوردند. دریا یعنی ساعت‌ها در جستجوی صدف‌ها گشتن، یعنی به افق خیره شدن در آرزوی دیدن پایان. دریا یعنی ساعت‌ها شنیدن داستان دلفین‌های مهربان و روزها و روزها اسیر داستان‌های تخیلی ذهن بودن. دریا یعنی لنج‌هایی که کشتی می‌نایدیشان. دریا یعنی کشتی به گل نشسته ای که هر بار با دیدنش از هیجان جیغ می‌کشیدیم و از شور دیدنش می‌لرزیدیم.



دریانوردان پایانه‌های نفتی ایران نمونه‌کشوری شدند

مدیرعامل شرکت پایانه‌های نفتی ایران از انتخاب دو دریانورد این شرکت به‌عنوان دریانوردان نمونه سال ۱۴۰۱ کشور خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، عباس اسدروز ضمن تریک انتخاب دریانوردان شرکت به‌عنوان دریانوردان نمونه کشوری اظهار کرد: کارکنان تلاشگر شرکت پایانه‌های نفتی ایران در این سال‌ها که کشور با تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی مواجه بوده، با الطاف الهی و حمایت‌های اثربخش و مستمر وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران و تلاش‌های جهادی، توانسته‌اند مأموریت اصلی و وظایف محوله در حوزه‌های صادرات نفت خام و میعانات گازی کشور را به نحو ایمن و به‌موقع انجام دهند. وی افزود: تلاشگران و متخصصان در بخش‌های مختلف از جمله مدیریت عملیات با ابتکار عمل و استفاده از توان داخل تهدیدها را به فرصت‌هایی بی‌نظیر تبدیل کردند. مدیرعامل شرکت پایانه‌های نفتی ایران تأکید کرد: این تلاشگران با توان علمی و تخصصی نقش مهمی در انجام مأموریت اصلی شرکت در قالب دریافت، ذخیره‌سازی، صادرات و عملیات پهلودهی و جداسازی نفتکش به‌عهده دارند و همواره توانسته‌اند در پشتیبانی و کمک به تداوم پایدار تولید نفت و گاز کشور نقش آفرین باشند.

محمد مونسان، فعال اقتصاد دریا به «اقتصاد سرآمد» می‌گوید:

ایرانرود، گامی بلند در مسیر پیشرفت و توسعه کشور



« مرکز پژوهش مجلس، ایرانرود را یک پروژه شدنی و مفید ارزیابی کرده است و خواستار ادامه مطالعات بر روی آن شده است

حالت کلی هر پروژه ای مهندسی که در دنیای امروز ایجاد می‌شود، تبعات زیست محیطی به همراه خود دارد، به طور مثال حتی خودرو کسه روزانه و به طور مستمر از آن استفاده می‌کنیم آسیب‌هایی به بدنه محیط زیست خواهد زد؛ اما ایرانرود به محیط زیست آسیب نمی‌رساند بلکه ابعدای از آن را بهسازی می‌کند. و اگر آسیبی هم در پی داشته باشد، آنقدر نیست که کل محاسن این طرح را از بین ببرد و مانع اجرای آن بشود. مونسان گفت: لازم است در طرح هایی که می‌دانیم تضمین‌کننده آینده فرزندان این سرزمین و بقا ایرانیان است کمی تعادل به خرج داده و راه کاری برای مشکلات و تبعات آن داشته باشیم.

وی با بیان این‌که بر برخی کارشناسان زیست محیطی می‌گوید که طرح ایرانرود سبب شورش‌شدن آب‌های شیرین می‌شود، عنوان کرد: در این رابطه باید به نکته اشاره و وقت نشود که در حال حاضر هر ساله چند درجه به گرمای هوا اضافه می‌شود و در تمام دنیا با

برگزیده‌ها

معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش

آغاز همکاری‌های منطقه آزاد و سازمان بنادر در بخش اقتصاد دریامحور



عضو هیات مدیره و معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به آغاز همکاری‌های سازمان بنادر و دریانوردی و منطقه آزاد در حوزه اقتصاد دریامحور، گفت: با توجه به اینکه بخشی از مناطق آزاد در سواحل قرار گرفته، همکاری مناطق آزاد و سازمان بنادر، امری ضروری و اجتناب ناپذیر است. گزارش اقتصادسرآمد، سعید پورزادی، در مورد ضرورت حمایت از صنایع دریایی، اظهار داشت: با توجه به تأکید مقام معظم رهبری در راستای توسعه سواحل و توجه به اقتصاد دریامحور و نیز تعیین شعار سال مبنی بر تولید؛ دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین، اقدامات خوبی را مدنظر قرار داده‌ایم و در راستای همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی برنام‌برهای های مناسبی صورت گرفته است. وی ادامه داد: به تازگی به منظور همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی جلسه مشترکی بین دبیر شورای عالی مناطق آزاد و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه همکاری در بخش اقتصاد آبی، بنادر و مناطق آزاد برگزار شد و به توج به اینکه سرزمین جغرافیایی بخشی از مناطق آزاد در سواحل قرار گرفته باید شاهد همکاری‌های دو طرف باشیم. معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش با بیان اینکه در حوزه‌فنی اعم از هیدروگرافی، سازه‌های آبی و... شاهد توسعه همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و مناطق آزاد خواهیم بود، عنوان کرد: اقدامات در نظر گرفته شده می‌تواند کیفیت فعالیت‌ها را بالا ببرد و هزینه‌ها را کاهش دهد. پورزادی ادامه داد: همکاری بین سازمان بنادر و دریانوردی و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد در قالب پیش‌نویس تفاهم‌نامه آغاز شده و در مرحله مذاکره است، بنابراین آمادوریم در محورهایی مختلف بین این دو مجموعه به ویژه در منطقه آزاد کیش شاهد توسعه فعالیت‌های دریایی و بندری باشیم. وی با تأکید بر ضرورت تحقق اقتصاد دریامحور برای رشد و توسعه اقتصاد کشور، گفت: وجود شرکت‌های دانش‌بنیان، ارزش صادراتی محصولات را بالا می‌برد و همین دو مجموعه‌های اینجینی باید به صورت جدی و مدون مورد حمایت قرار گیرند و خوشبختانه شاهد استقبال بخش خصوصی به و به شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه صنایع دریایی و دریانوردی هستیم. معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش با بیان اینکه شرکت‌هایی که در حوزه اقتصاد دریامحور فعالیت می‌کنند، برنامه‌های بسیار خوبی در دوازدهمین نمایشگاه صنایع دریایی و دریانوردی که به تازگی در کیش برگزار شده، ارائه کردند، خاطر نشان کرد: همکاری بسیاری خوبی با بخش خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه‌ها در حوزه اقتصاد آبی، تجارت دریایی و توسعه سواحل کیش مدنظر قرار گرفته است و علاوه بر این مرکز پژوهشی هم‌نشانی کیش در بخش انرژی، محیط زیست و اقتصاد آبی پایه گذاری شده است که نوید هم‌روزهای روشنی را در خصوص توسعه سواحل و تجارت دریایی می‌دهد.

رئیس کل دادگستری استان هرمزگان

تعیین تکلیف ۱۲۲ هزار کانتینر در بندر شهید رجایی



هرمزگان رئیس کل دادگستری استان هرمزگان گفت: در نتیجه سفر رئیس قوه قضاییه به هرمزگان، ۱۲۲ هزار و ۹۵۰ عدد کانتینر شمارش شد، شمار آن‌ها در ترم‌افزار وارد، پر یا خالی بودن آن‌ها ثبت و اطلاعات آن‌ها با اطلاعات ترمینال‌ها تطبیق داده شد. به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی قهرمانی، پیرامون بحث نظارت و پیگیری حقوق عامه در دوران نوین تحول و تعالی قوه قضاییه، اظهار کرد: در بازدید رئیس قوه قضاییه از بندر شهید رجایی، حدود ۱۵۰ کانتینر کشف شد که بدون ثبت اطلاعات بودند و بر این اساس ریاست محترم قوه قضاییه دستور داد که همه کانتینرها به انبارها در بندر شهید رجایی سرشمار می‌شود. وی تصریح کرد: با دو مرحله مغایرت گیری مشخص شد که بیش از ۱۳ هزار کانتینر دارای مغایرت در اطلاعات بوده که البته این موضوع در مرحله سوم مغایرت گیری و راستی آزمایی قرار دارد. قهرمانی همچنین از تعامل خوب استاندار هرمزگان و اداره کل بنادر و دریانوردی و گمرکات استان برای اجرای این سرشماری تشکر کرد و افزود: تعیین تکلیف محموله ۴ هزار تنی گچ، محموله بزرگ چای، محموله‌های لامپ، برنج، الکل، پارچه و آمبولانس‌های معطل مانده در بندر شهید رجایی هم از دیگر نتایج اجرای دستورات ۳۶ نفر ریاست قوه قضاییه در سفر به استان هرمزگان بود که برای تک‌تک آن‌ها گزارش‌اتی برای رئیس قوه قضاییه فرستاده شد و در خصوص یک‌کدام شخصا دستور صادر کرده با بانک‌ها تکمیلی را مطرح کرد. رئیس شورای قضایی استان هرمزگان بیان کرد: در نتیجه سفر رئیس قوه قضاییه به استان هرمزگان در حوزه گمرکات ۹ هزار و سیصد و هشت فقره اظهارنامه تعیین تکلیف و به‌روزرسانی شده است و در خصوص بخشی از آن‌ها صاحبان کالا مراجعه کرده و پس از تحویل گرفتن محموله‌های خود، آن‌ها را روانه بازار کردند. رئیس کل دادگستری استان هرمزگان همچنین از صدور ۲ هزار و ۳۵۰ دستور بر تیط با حقوق عامه در دادسرای بندرعباس طی دو سال خبر داد و گفت: فقط یک دستور قضایی برای توزیع عادلانه بار موجب رضایتمندی بیش از ۵۰۰ هزار راننده کامیون در سراسر کشور شد. وی همچنین از دستور حمل یکسره بار کشتی‌ها که در نتیجه آن از هر کشتی حداقل ۱۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی صورت شد خبر داد و در ادامه، تعیین تکلیف خودروها و موتورسیکلت‌های موجود در پارکینگ‌های استان، حل کامل مشکل افراد بدون شناسنامه به عنوان مطالبه به‌حق رئیس قوه قضاییه، عمل به مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها و صنایع، مقابله با صید ترال، انتقال پرونده شرکت‌های بزرگ به استان، کشف اختلاس بیش از ۲۷ هزار تن کاغذ و تعیین تکلیف سازه‌های دریایی غیر مجاز را به عنوان دیگر اقدامات صورت گرفته در استان هرمزگان در حوزه احقاق حقوق عامه برشمرد.

تمام دریانوردان شرکت کشتیرانی، ایرانی هستند

۸۰۰ نفر از علاقه‌مندان دریانوردی جذب شدند



مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی گفت: سال ۹۸ حدود ۶۷۰۰ نفر از دریانوردان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خارجی بودند و در سال ۱۴۰۰ به ۳۸۰۰ نفر کاهش یافت و امسال همه آنها ایرانی هستند. به گزارش پایگاه‌اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، محمدرضا مدرس خیابانی در روز چهارشنبه دریانورد با بیان اینکه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چهاردهمین شرکت کشتیرانی دنیا است که محموله‌های کانتینری، فله و جنرال کارگو را حمل کرده و در زمینه بانکر بگ هم فعال است، افزود: سال گذشته ۲۷ میلیون تن کالا جابجا کردیم که نسبت به سال قبل آن ۴۱ درصد رشد داشت. وی با اشاره به حمل این محموله‌ها به ۴۶۱ فروند کشتی اقیانوس پیمای گفت: انتظار می‌رود امسال هم رکوردهای خوبی شکسته شود به گونه‌ای که سه ماهه ابتدایی امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته‌ایم. مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی خاطر نشان کرد: در سال ۱۳۹۸ تعداد ۶۷۰۰ نفر از دریانوردان ما خارجی بودند که در سال ۱۴۰۰ به ۳۸۰۰ نفر کاهش یافت ولی امسال همه آنها ایرانی هستند.

وی با بیان اینکه ۸۰۰ نفر از علاقه‌مندان به دریانوردی را سال گذشته در کشتیرانی جذب کردیم، یادآور شد: از دو سال قبل که با شیوع ویروس کرونا روبرو شدیم چالش‌های متعددی در حوزه دریانوردان پدید آمد اما اکنون با واکسیناسیون سراسری، بار دیگر امکان همراهی خانواده‌های دریانوردان در سفرها فراهم شد.

وی به قرارداد خرید ۴ فروند شناور برای کشتیرانی دریای خزر اشاره کرد و ادامه داد: دو فروند شناور رو-رو و دو فروند شناور جنرال کارگو با سازه‌نده داخلی اعضا شده؛ این قراردادها در چند ماه گذشته به اتمام رسید و ظرف دو سال آینده به کشتیرانی تحویل می‌شود. با تحویل این کشتی‌ها ۱۶ درصد به ظرفیت کشتیرانی خزر اضافه خواهد شد.



با شما هستیم با تحلیل‌های اقتصادی روزنامه اقتصاد سرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۸۷۶۹۲۳۷ - ۰۲۱ - همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

ایرانرود

به سوی اجرای موفق ایرانرود

گزارش دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی می‌گوید: احداث آبراه کشتیرانی خلیج فارس – دریای خزر با روش‌های متداول عبور از ارتفاع به لحاظ فنی قابل تحقق است و با استفاده از دانش مهندسی فعلی کشور و با بهره‌مندی از تجارب کشورهای پیشگام، انجام مطالعات مراحل بعدی با محوریت کارشناسان ایرانی امکان‌پذیر خواهد بود. این گزارش، طرح مذکور را «در نگاه نخست بسیار بلندپروازانه و به همان اندازه و سوسه‌انگیز» توصیف کرده است. لذا این پرسش که آیا مطالعات در این زمینه ادامه یابد یا خیر، به طور یقین پاسخی مثبت دارد.

دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس اذعان می‌دارد: این پروژه به نسل‌های آینده ایران تعلق دارد؛ آنان کسانی هستند که بیشترین بهره‌ر را از مواهب اجرای چنین پروژه‌ای خواهند برد. ایجاد اشتغال گسترده، ایجاد درآمد دایمی، زنده کردن زندگی طبیعی جدید در حدود یک‌چهارم از خاک‌های ایران عزیز و از همه مهم‌تر، کنترل انتقال حجم قابل توجهی از نفت توسط ایران، شرایط اقتصادی و سیاسی ایران را کاملاً دگرگون خواهد کرد.

در اهمیت ایجاد گسترده اقتصادی، سیاسی و اجتماعی طرح عظیم آبراه ایران رود همین بس که آمریکا پس از سال ۱۹۹۷، طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس را در فهرست تحریم‌های خود به‌شماره ایسران قرار داده است در این تحریم شرکت‌ها و کشورهایی که در نظر داشتند در این پروژه به تهران کمک کنند، به مجازات‌های مالی و اقتصادی گرفتار می‌شدند.

این موضوع نشان می‌دهد که غرب به رهبری آمریکا تا چه اندازه از افزایش قدرت ایران از نظر اقتصادی و کاهش وابستگی از طریق اجرای طرح آبراه ایران رود، در وحشت هستند.

پیشینه طرح: اولین طرح توسط مهندس هومان فرزاد در سال ۱۳۴۵ نوشته شده که وی این طرح را به سازمان پژوهش‌های علمی کشور ارائه داد. بر اساس این طرح باید بین دریای خزر و خلیج فارس دریاچه‌هایی ایجاد شود تا این دو دریا به هم متصل بشوند. در این ارتباط سه نقطه پست در ایران شامل چاله جازموریان، دشت لوت و دیگری هم دشت کویر در نظر گرفته شد.

سطح پایین تر آبهای آزاد جنوب نسبت به انتهای مسیر در کانال خوزستان مشکلی است که برای آن راه حلی عملی وجود دارد. ایجاد دریاچه‌ها و مخازنی معروف به لاک (Lock) در مسیر اتصال کانال به دریاچه قم که با تغییر ارتفاع آب آن بتوان کشتی‌های مسیر را از ارتفاع‌های مختلف عبور داد را حل این مشکل است. چنین راه حلی در بسیاری از کانال‌های دنیا مانند کانال پاناما در آمریکا و کانال کیتلن در اروپا امتحان شده و با موفقیت اجرا شده است. اخیراً در چین طرح مشابهی به طول ۱۷۷۶ کیلومتر انجام شده است که پکن را به هانژو متصل می‌کنادین آبراه از پکن آغاز شده و پس از گذشتن از شهر تیانجین، از استان‌های هبی، شاندونگ، جیانگسو و چیانگ، به شهر هانژو می‌رسد، تاریخچه قدیمی‌ترین بخش‌های این آبراه به ۲۵۰۰ سال پیش برمی‌گردد. این آبراه قدیمی‌ترین و طولانی‌ترین مسیر آبی ساخت بشر در جهان است لذا طول زیاد کانال خوزستان نباید به عنوان مشکلی حل نشدنی به نظر بیاید بلکه ایراد اصلی طولانی شدن مدت پروژه است که باید در این راه اسفامت و درزید

مراحل هفت گانه فاز دو از طرح مهندس حمید رابعی

۱، ورود به کانال زاگرس و ادامه مسیر به سمت شمال همراه با عبور از ۱۱۰ کیلومتر در طول مسیر تا دریاچه قم ۲، تغییر مسیر به سمت کانال البرز و دریاچه قم ۳، ورود به دریاچه قم و عبور از آخرین لاک ۴، عبور از کانال طیس و ورود به دریاچه لوت ۵، ورود به کانال بم و دریاچه جازموریان همراه عبور از ۱۱۰ کیلومتر در طول مسیر ۶، خروج از دریاچه جازموریان و عبور از ۱۱۰ کیلومتر در طول مسیر کانال ایرانشهر ۷، ورود به آبهای آزاد بین‌المللی

برخی منتقدین با این ادعا که ایجاد دریاچه و کانال، اکوسیستم نواحی کویری ایران را به گونه ای غیر قابل پیش بینی عوض می‌کند تا اکنون مانع تمرکز مسئولان بر روی این طرح شده اند ، با اینکه این سخن در نگاه نخست صحیح به نظر می‌رسد ولی باید توجه کرد که منطقه کویر مرکزی ایران از نظر گیاهی و جانوری فقیرترین منطقه جهان به حساب می‌آید و به نظر نمی‌رسد طرح ایجاد دریاچه و کانال ، محیط زیست را بیش از این تخریب کند. ضمن اینکه پیش از این نیز اکوسیستم این منطقه از ایران کاملاً متفاوت از آنچه امروز شاهد آن هستیم بوده است و تغییر اقلیم و اکوسیستم بازگرداندن حیات و زندگی به آن خواهد بود طرح دیگری هم توسط آقای مسعود قنایی به آقای مهندس موسوی نخست وزیر وقت ارائه شد. ساخت این کانال در دوران دولت هاشمی رفسنجانی و محمد خاتمی نیز بررسی شد. مرکز پژوهش‌های مجلس نیز ساخت این کانال را بررسی کرده‌است. هم اکنون دکتر بدیع بدیع الزمانی در آمریکا به همراه برخی کارشناسان ایرانی دیگر پیگیری ساخت این طرح هستند و پروژه‌ای با نام «ایرانرود» (Iranrood) نیز آماده کرده‌اند.

تنی چند از کارشناسان محترم «دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی»، طرح بلند و گسترده پنج‌هزار صفحه‌ای ۱۰ جلدی وزارت جهاد سازندگی را مورد مطالعه قرار دادند و سرانجام در آبان‌ماه سال ۸۴ گزارش‌تی تحت عنوان «بررسی امکان‌پذیری اتصال آب‌های شمال و جنوب» از سوی این مرکز منتشر شد. از این گزارش گاهی باعنوان «گزارش بررسی گزینه‌های پیشنهادی طرح کانال کشتیرانی جنوب شمال، یاد می‌شود.

مهندس محمود شاهی‌داهی، با استفاده از مدل‌سازی کامپیوتری از آخرین نقشه‌ها ناسا، ضمن این محصور بودن سه دشت جازموریان، لوت و دشت کویر طرح ایجاد سه دریاچه را با استفاده از حفر ۱۶۶ کیلومتر تونل در شمال و جنوب جازموریان و به‌عبارت دیگر دو مرحله به ارتفاع ۵۰۰ متر به کویر لوت و ایجاد یک کانال ۲۱ کیلومتری جهت انتقال آب به دشت کویر عملاً مستعسولان و مخالفان این پروژه را به چالش دعوت کرد

دکتر پیمان عابدی در کتاب بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران که نخستین کار پژوهشی از منظر استراتژیک است به این آبراه است، نیز یکی دیگر از طرح‌های پیشنهادی پیرامون پروژه ایرانرود را با نام آبراه تمدن خلیج فارس مطرح کرده است که طی آن یک شبکه رودخانه‌ای از دریای عمان تا دریای خزر تقریباً تمام مراکز و شهرهای مهم استانی کشور را در بر میگیرد و ی در پیام خود که در ارتباط با طرح خود در ابتدای کتابی که جهت معرفی این طرح منتشر کرده می‌آورد: در کنار ارائه مسیر جدید آبراه ایران رود و اتصال مراکز استانها و آبهای آزاد، پیشنهاد میگرد که ضمن اجرائی شدن این طرح کلان در جمهوری اسلامی ایران و دستیابی به موقعیت و جایگاه راهبردی و ویژه در سطح بین‌الملل، این آبراه را به عنوان شاخص تمدن ایران نوین و با نام آبراه تمدن خلیج فارس به جهانیان معرفی نموده و ... گزینه پیشنهادی مهندس حمید رابعی که با هدف اجرای موفق، کامل و موثر پروژه بزرگ ایرانرود و حاصل مطالعه دقیق و تلفیق طرح‌های پیشین و در نظر گرفتن تمام نقاط قوت و ضعف و بررسی تمام ابعاد اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، امنیتی، مذهبی، فرهنگی، گردشگری و ... آنها ارائه شده است، گام بزرگی در جهت پیشرفت و توسعه پایدار ، توام با عدالت نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و اقتدار منطقه ای و بین‌المللی این سرزمین در ادامه حیاط با عزت خود در طول تاریخ پیش رو خواهد بود. گزینه پیشنهادی مهندس حمید رابعی در فاز ۲ و به صورت همزمان اجرا می‌شود.