

بررسی اقتصادسرمآمداز دلایل عقب‌ماندگی دولت در جذب

سرمایه‌ها به سمت دریا

بن‌بست سرمایه‌گذاری دریایی در ایران

انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در حوزه دریا وجود ندارد

گروه اقتصاددریاپایه - ایرج گلشنی -

از طرح حمایتی شرکت نفت کش ایران مبنی بر حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش دریایی به روشنی بر می‌آید که دولت ایران طی نزدیک به نیم قرن اخیر در جذب سرمایه‌ها به سمت فعالیت‌های دریایی چندان موفق نبوده است. چه دلایلی براین ضعف وارد است؟

از آن جا که شناخت ضعف‌ها می‌تواند موجب رفع آن‌ها و گرایش سرمایه‌ها به سمت دریا باشد، سخن در چند و چون این مساله مهم است و این دلیل نگارش این متن است.

اقتصاددولتی

حوزه دریا را باید یک اقتصاد دولتی دانست؛ زیرا اکثریت توان‌های اثرگذار در آن، دولتی هستند و بخش خصوصی، سهم ناچیزی در آن دارد. برای مثال، از مجموع شرکت‌های کشتی‌ساز کشور، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین آن‌ها دولتی هستند و باقی خرده‌شرکت‌هایی هستند که به بخش خصوصی تعلق دارند. اگر بخواهیم با محاسبه سرانگشتی تناسب آن‌ها را محاسبه کنیم، تقریباً همه شرکت‌های بخش خصوصی به اندازه نصف یک شرکت دولتی -مانند ایزوایکو یا صدرا- هستند.

این نشان می‌دهد که همچنان اقتصاد و سرمایه در بخش کشتی‌سازی ایران، در بخش دولتی متمرکز و وابسته به بودجه‌های عمومی است و همین باعث برهم خوردن توازن بین توان بخش خصوصی با بخش دولتی است و کاهش انگیزه گرایش سرمایه به حوزه دریاست. در سایر بخش‌ها هم وضعیت همین است و جلوه و جلای دولتی‌ها بیش‌تر است.

رقابت‌ناهمگون

وقتی بخش اصلی یک اقتصاد دولتی باشد، رقابت‌ناهمگونی بین بخش دولتی و خصوصی در می‌گیرد که وزن آن به سمت دولتی‌هاست. شرکت‌های دولتی که اغلب هم زیان‌ده هستند سه



مدیرکل بنادر گیلان عنوان کرد:

اهتمام به رونق گردشگری دریایی در بندرانزلی

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از آغاز لایروبی تالاب انزلی خبر داد و گفت: این پروژه در راستای احیای تالاب انزلی و توسعه گردشگری دریایی با ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار آغاز شده است. به گزارش اقتصادسرمآمد، حسین یونسی به ایستنا اظهار کرد: با توجه به اینکه مجتمع بندری داخل شهر انزلی واقع شده لذا همواره بر این باور هستیم که شهروندان باید از این حضور منتفع شوند و تلاش داریم به مسئولیت‌های اجتماعی خود در قبال شهروندان در راستای تعامل شهر و بندر عمل کنیم. وی افزود: یکی از این اقدامات، اهتمام به لایروبی تالاب انزلی است که با پیگیری‌های صورت گرفته و مساعدت سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار به این منظور اختصاص داده شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به اینکه این اقدامات در راستای احیای تالاب انزلی همچنین توسعه گردشگری دریایی انجام می‌شود، تاکید کرد: از اول مردامه‌ام لایروبی تالاب آغاز شده و با توجه به حجم وسیع کار باید تلاش کنیم حداکثر استفاده را از منابعی که در اختیار داریم، داشته باشیم. یونسی با اشاره به اینکه قرارداد پیمانکار ۱۸ ماهه است ولی طی مذاکرات انجام شده تلاش داریم که زودتر از موعد مقرر این پروژه تمام شود، تصریح کرد: لایروبی روگای‌های اصلی به عنوان منابع تغذیه تالاب و همچنین مسیرهای اصلی گردشگری دریایی تالاب در اولویت هستند. وی با بیان اینکه لایروبی حاشیه بلوار انزلی از جمله اقدامات در راستای حمایت از گردشگری دریایی بوده، افزود: این مسیر آفت‌دار آنکه فعالیت تعاونی‌های قایقرانی در آن محدوده دچار اختلال و رکود شده بود، اقدام به لایروبی به طول ۱۰۳۰ متر و حجم بیش از ۱۹۰ هزار مترمکعب کردیم. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با تاکید بر اینکه در راستای توسعه گردشگری دریایی استان برای لایروبی بلوار انزلی ورود کردیم؛ در حالی که اصلا در مسیر کشتیرانی و وظایف این اداره کل نبود، افزود: این مسیر آفت‌دار خشک بود که سنبل آبی و گیاهان دیگر آنجا رشد کرده بودند. یونسی با بیان اینکه در حین انجام کار دو لایروپ خراب شد ولی دست از کار نکشیدیم، زیرا فعالیت و منبع درآمد قایقرانان کاملاً تعطیل شده بود، گفت: خوشبختانه امروز مسافرتی‌به که از بلوار انزلی بازدید کرده و می‌خواهند در تالاب انزلی گشت و گذار داشته باشند، از این اسکله‌ها می‌توانند استفاده کنند.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

افتتاح و آغاز عملیات اجرایی ۲۶ پروژه دریایی و بندری در بنادر خوزستان

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از افتتاح و آغاز عملیات اجرایی ۲۶ پروژه سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی به ارزش ۵۹ هزار میلیارد ریال در بنادر خوزستان هم‌زمان با هفته دولت خبر داد. به گزارش اقتصادسرمآمد، علی اکبر صفایی در تشریح جزئیات این پروژه‌ها اظهار داشت: عملیات اجرایی بخشی از این پروژه‌ها با مشارکت بخش خصوصی آغاز و یا به بهره‌برداری می‌رسند. به گفته صفایی، جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر خوزستان همواره یکی از اولویت‌های این سازمان به منظور توسعه زیرساخت‌ها و رو ساخت‌های بندری و رونق فعالیت‌های بازرگانی است. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه ایجاد مشوق‌های لازم و همچنین فراهم کردن زیرساخت‌های مناسب برای حضور سرمایه‌گذاران خصوصی در بنادر استان ره آوردی است که دولت سیزدهم به آن شتاب داده است، افزود: بخش مهمی از این پروژه‌ها در محدوده عملیاتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) قرار دارد که برآورد سرمایه‌گذاری‌های انجام شده توسط بخش خصوصی در آن بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد ریال است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مهم‌ترین پروژه‌های آماده افتتاح را شامل فاز اول پروژه احداث پایانه مکانیزه غلات شماره چهار بندر امام خمینی (ره)، گازرسانی به مجتمع بندری امام خمینی (ره)، احداث مرکز تسهیلات دریافت زائادات کشتی‌ها، برق‌رسانی به مکنده‌های غلات و طراحی و ساخت ۱۲۰ فروند بویه پلی اتیلن اقیانوسی عنوان کرد. وی همچنین از انعقاد تفاهنامه سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از پایانه غلات شماره یک و همچنین پایانه مواد معدنی بندر امام خمینی (ره) در ایام هفته دولت خبر داد و افزود: مجموع سرمایه‌گذاری احداث این ۲ پروژه، ۲۰ هزار میلیارد ریال برآورد شده که برای ۳۵۰ نفر فرصت شغلی ایجاد می‌شود. به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در ایام هفته دولت، همچنین عملیات اجرایی احداث مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی، انبارهای نگهداری کالاهای صادراتی و دیوار پیرامونی بنسادر امام خمینی (ره)، شادگان و سجافی آغاز خواهد شد.



دولت ایران طی نزدیک به نیم قرن اخیر در جذب سرمایه‌ها به سمت فعالیت‌های دریایی چندان موفق نبوده است این موضوع از طرح حمایتی شرکت نفت کش ایران مبنی بر حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش دریایی به روشنی بر می‌آید. چه دلایلی براین ضعف وارد است؟

ضمن این که سرمایه‌گذاری سنگین در بخش دریا، ریسک بزرگ به همراه دارد. مثلاً کسی یک کارخانه کشتی‌سازی راه بیندازد و میلیاردها تومان سرمایه بگذارد؛ اما تضمینی برای فروش نداشته باشد و احساس کند که مشتری وجود ندارد. ضمانت برگشت سرمایه اهمیت دارد و اگر در این موارد اطلاع‌رسانی قوی صورت بگیرد، سرمایه‌های خشکی‌زده، دریایی می‌شوند.

نفی‌گرایی‌رقبا

با توجه به این که «مشاوره سرمایه‌گذاری در حوزه دریا» بسیار ضعیف است، معمولاً سرمایه‌گذار سعی می‌کند منابع پژوهشی خود را از کسانی بگیرد که قرار است رقیب آن‌ها شود. به طور طبیعی، این رقبا پس می‌زنند و طوری اطلاعات می‌دهند که سرمایه‌گذار جدید را فراری دهند. اگر سامانه‌های مشاوره‌ای مطمئن و بی‌طرف به طور قوی ایجاد شوند تا ضمن تشویق به سرمایه‌گذاری، سرمایه‌گذاران را ا قناع کند و اطلاعات دقیق و محوری در اختیار آن‌ها قرار دهد، سیر حرکت سرمایه به سمت دریا تقویت می‌یابد.



رئیس اکولوژی دریای معاونت محیط زیست دریایی سازگاری مرجان‌ها با شرایط استرس‌زای محیطی خلیج فارس

رئیس اکولوژی دریای معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: شرایط ویژه‌ای که برای آیسنگ‌های مرجانی در خلیج فارس وجود دارد باعث شده تا منطقه خلیج فارس به عنوان یک آزمایشگاه طبیعی برای دانشمندان جهان معرفی شود چراکه بررسی‌ها حاکی از آن است که با گرمایش جهانی اقیانوس‌ها در آینده‌ای نه چندان دور، آیسنگ‌های مرجانی سایر آب‌های دنیا نیز وضعیتی شبیه آیسنگ‌های خلیج فارس خواهند داشت. به گزارش اقتصادسرمآمد، مهدی بلوکی در خصوص وضعیت آیسنگ‌های مرجانی خلیج فارس به مانا اظهار داشت: آیسنگ‌های مرجانی از لحاظ جغرافیایی در وضعیت حساسی قرار گرفته‌اند چراکه مجبور به تحمل شرایط ویژه‌ای از لحاظ دمای آب و نیز میزان کدورت و شوری هستند و به همین لحاظ تهدیدات بیشتری را متحمل می‌شوند. رئیس اکولوژی دریای معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اینکه این تهدیدات به دو دسته کلی تهدیدات طبیعی و تهدیدات ناشی از فعالیت‌های انسانی تقسیم می‌شوند، گفت: تهدیدات طبیعی شامل دمای بالای منطقه، کدورت و تهدیدات ناشی از فعالیت‌های انسانی مثل ساخت و سازهای انسانی، شیلاتی، کشتیرانی‌ها و استخراج نفت که هر از چندگاهی می‌تواند تأثیرات منفی روی اکوسیستم‌های مرجانی داشته باشد. وی خاطر نشان ساخت: شرایط ویژه‌ای که برای آیسنگ‌های مرجانی در خلیج فارس وجود دارد باعث شده تا منطقه خلیج فارس به عنوان یک آزمایشگاه طبیعی برای دانشمندان جهان معرفی شود چراکه بررسی‌ها حاکی از آن است که با گرمایش جهانی اقیانوس‌ها در آینده‌ای نه چندان دور، آیسنگ‌های مرجانی سایر آب‌های دنیا نیز وضعیتی شبیه آیسنگ‌های خلیج فارس را خواهند داشت. وی اذعان داشت: بنابراین از آنجا که آیسنگ‌های مرجانی خلیج فارس موفق شده‌اند با شرایط استرس‌زای محیطی خلیج فارس که مهم‌ترین آن‌ها به دمای آب بستگی دارد تا حدودی سازگاری یابند و همچنان به حیات خود ادامه دهند، مطالعه روی این آیسنگ‌ها می‌تواند به دانشمندان جهت چگونگی حفاظت سایر مرجان‌های دنیا کمک کند.

اقتصاد دریا

ژئومورفولوژی مناطق ساحلی

بخش ششم

مانداب‌ها و ژئومورفولوژی ساحلی مازندران

ژئومورفولوژی مناطق ساحلی، از دیرباز مورد توجه محققین و پژوهشگران مناطق ساحلی بوده است و برخی از کارفرمایان و مدیران متولی مطالعات پروژه‌های عمرانی، کمتر به این مهم توجه داشته‌اند.

بر اساس نتایج موجود، ۸/۳۳۴ کیلومتر مربع از اراضی ساحلی استان گیلان دانما یا آب در تماس بوده که به این اراضی اصطلاحاً ماندابی اطلاق می‌شود. کانال رودخانه، دشت سیلابی، جلگه ساحلی، خورها و تالاب‌ها، دریاکنار و تا اندازهای پیکان‌رودهای رها شده لندفرم‌های ژئومورفولوژیکی، ماندابی محسوب می‌شوند. این لندفرم‌ها بعضاً یا محاط در آب دریا هستند و یا در معرض آب دریا مغروق می‌گردند. همچنین، تراز آب زیرزمینی در آن‌ها بالاست و پس از هر سیلاب، مدتها دچار آب گرفتگی می‌شوند.

لندفرم‌های حاصل رسوب گذاری

رسوب گذاری یکی از فرایندهای مهم سازنده می‌باشد که به واسطه آن اشکال مختلف ژئومورفولوژیکی پدید می‌آیند. رسوب گذاری که فرایندی سازنده محسوب است چه در محیط خشکی و چه در محیط دریایی، با ذخیره رسوب و عوامل حاصل رسوب کنترل می‌گردد. در منطقه ساحلی استان گیلان لندفرم مغروق افکنه با مساحت ۱۴۶ کیلومتر مربع در نتیجه فرایند رسوب گذاری بوجود آمده‌اند. آورد رسوب رودخانه‌های سفیدرود، پسپخان، مرگک، ماسوله رودخانه، شسفارود، نادرود، پارود، لنگرود شلمارود و ده‌ها آبراهه فرعی مهم‌ترین نقش را در شکل‌گیری لندفرم دشت ساحلی استان گیلان داشته‌اند. لندفرم‌های جلگه ساحل و دشت سیلابی، مهم‌ترین لندفرم‌های واحد دشت به شمار رفته که حاصل رسوب گذاری فرایندهای خشکی و دریایی هستند. رسوبات تشکیل دهنده لندفرم یاد شده، دقیقاً از کوهپایه تا دریا، روند ریزانه شدن را نشان می‌دهند و در آن‌ها، عوامل حمل رسوبات، به روش ثقلی و عمدتاً آبی نقش داشته است. به‌طور نسبی می‌توان گفت که ۱۴۶ کیلومتر مربع از اراضی ساحلی استان گیلان با فرایندهای ثقلی و آبی، ۲ کیلومتر مربع توسط فرایندهای بادی، ۱۴۹ کیلومتر مربع، با فرایندهای رودخانه‌ای و ۱۴۱ کیلومتر مربع به وسیله فرآیندهای دریایی توزیع و نهشته شده‌اند.

لندفرم‌های حاصل از فرسایش

اگرچه فرسایش فرایند مخربی محسوب می‌شود، اما عملکرد آن منجر به پیدایش برخی لندفرم‌ها می‌شود. کاهش ذخیره رسوبی در مقابل انرژی محیط دریایی و تسدوم عملکرد عوامل حمل و نقل رسوبات و در نهایت تأثیر عوامل اقلیمی، در میزان و عمق اثر فرایند فرسایش مؤثر خواهد بود. نقشه لندفرم ساحلی استان گیلان نشان می‌دهد که لندفرم‌های کانال رودخانه، پیکان‌رود رهاشده و تالاب‌های ساحلی، لندفرم‌هایی هستند که فرایند فرسایش نقش اساسی در شکل‌گیری آن‌ها داشته است. فرسایش خندقی تا آبراهه‌ای و حفر کانال در واحد دشت، در شکل‌گیری لندفرم کانال، پیکان‌رود رها شده، فرسایش نوار ساحلی و پیشروی دریا در خشکی، در شکل‌گیری تالاب‌های استان گیلان نقش داشته‌اند. لذا به‌طور نسبی میتوان گفت ۸۲ کیلومتر مربع از منطقه ساحلی استان گیلان، توسط فرآیندهای آبی و رودخانه‌ای محیط خشکی و حدود ۷۰ هکتار از لندفرم‌های ساحلی، به واسطه عملکرد مخرب امواج و فرسایش رودخانه‌ای شکل گرفته‌اند.

بی‌تردید توسانات تراز دریا، مهم‌ترین مشخصه منطقه ساحلی دریای خزر و سواحل استان گیلان به شمار می‌رود. سابقه تاریخی و عهد حاضر آن نشان از وقوع ده‌ها نوسان دوره‌ای تراز در دریای خزر دارد. نتایج پهنه‌بندی لندفرم‌های ساحلی استان گیلان در سال ۱۳۸۵، در واقع انعکاس وقوع آخرین دوره بالا آمدگی و فرونشست تراز دریای خزر است.

نتایج بدست آمده در تحقیقات اخیر نشان داد که در بین سال‌های ۱۳۴۱ تا ۱۳۷۳ در مناطق ۵۴، ۴۵، ۵۰، ۱۴۳۰، ۶۷۸، ۱۱۴۳ هکتار از نوار ساحلی، بر اثر بالا آمدگی تراز دریا در مناطق آستانه اشرفیه، انزلی، هشتر، لسکوکلایه و رودسر فرسایش یافته و هم‌اکنون مغروق هستند. از طرفی ۱۲۰۰ هکتار از اراضی ساحلی استان گیلان به زیر آب رفته و تبدیل به لندفرم‌های مانداب شده است. وجود سواحل پیش آمده و پست دلتایی در شرق استان گیلان، دامنه تأثیر بالا آمدگی تراز دریا را به شدت افزایش داده است؛ به همین ترتیب زمین‌های ماندابی و توسعه دشت‌های سیلابی در این مناطق بیشتر بوده و در نتیجه می‌تواند از استعداد این مناطق برای دستیابی به توسعه پایدار بکاهد.

ژئومورفولوژی ساحلی مازندران

منطقه ساحلی استان مازندران همچون استان گیلان، محل شکل‌گیری لندفرم‌های متعددی از واحدهای مختلف ژئومورفولوژیکی است. پهنه‌بندی انجام شده، نشان از وجود ۱۷ لندفرم ژئومورفولوژیکی در کرانه‌های ساحلی استان مازندران دارد. اهمیت مساحت و درصد فراوانی لندفرم‌ها در برنامه‌ریزی مدیریت یکپارچه منطقه ساحلی، ترتیب تشریح لندفرم‌ها، با روند مشابهی مانند بخش گذشته ارائه شده است.

لندفرم ارتفاعات (کوهستان)

لندفرم کوهستان در منطقه ساحلی استان مازندران، در ارتفاعات کوه‌های منطقه جنوبی و جنوب غربی دیده می‌شود. این ارتفاعات، بیشتر در طبقات شیب بیش از ۲۰ درصد رخنمون یافته و بلندی آن‌ها از غرب به شرق کاهش یافته است؛ به طوری که بلندترین آن‌ها در کوه زینه در جنوب جالوس، ۲۹۴۶ متر به تقدیس خزر در جنوب بهشهر به ۸۵ متر کاهش یافته است. البته حداکثر ارتفاع کوه‌های جنوب ساری، ۴۱۱ متر در تقادیس کوتر کند می‌باشد. مشخصه ارتفاعات استان مازندران پوشش جنگلی آن‌ها بوده و دارای حداقل برنزود سنگی هستند؛ از طرفی شبکه آبراهه‌ها به دلیل بارش بسیار زیاد در طول سال، بروی این لندفرم نسبتاً متر اکم‌اند و ده‌ها آبراهه اصلی و دالنی از آن زهکش می‌شود.