

یک کارشناس امور دریایی و بندری می گوید: به جای حل چالش، چالش گریزی می کنیم

تهدیدات جدی توسعه بنادر عراق برای ترانزیت دریایی ایران

بنادر فاو و ام‌القصر مدعی جدید در ترانزیت دریایی

سپیده گروه اقتصاددریاپایه -نازید مهادیانی - چند روز گذشته وزارت حمل و نقل عراق اعلام کرد که مصمم به بهره‌برداری از بندر بزرگ فاو تا پایان سال ۲۰۲۵ است و هم‌اکنون ساخت دیوار بتنی سکوهای پنج‌گانه بندر آغاز شد و مسیر کانال آبی هم پیشرفت بسیار خوبی داشته از این رو شرکت‌های جهانی فعال در بخش ترابری دریایی بندر بزرگ فاو را یک گذرگاه مهم و خوش‌آئیه در نظام حمل‌ و نقل دریایی منطقه‌ای و جهانی دانسته‌اند.

هر چند برخی از مسئولان سازمان بنادر، تهدیدات توسعه بنادر جنوب عراق را انکار می کنند اما به طور قطع با توسعه بندر فاو و ام‌القصر فرصت‌های بندر ایران - به ویژه بندر خوزستان از دست می‌رود.

در این باره بهروز آقایی، کارشناس امور دریایی و بندری و مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی خوزستان در گفت‌وگو با ایلنا اظهار داشت: در حال حاضر بین ۱۵ تا ۲۰ اسکله بندر فاو و بندر ام‌القصر فعال است و تنها ۶۱ پراپورتو بین‌المللی در این بنادر در حال فعالیت هستند. سال گذشته ۱٫۲ میلیون TEU کانتینر در بنادر فاو و ام‌القصر تخلیه و بارگیری شده است که این عدد بیش از ۱۰ برابر عملکرد تمام بنادر استان خوزستان بوده و برای اینکه حجم کار قابل فهم باشد، در سال گذشته عملکرد تمام بنادر کشورمان حدود ۲ میلیون TEU بوده‌است.

وی ادامه داد: استبدلال عده‌ای این بوده که از آنجایی که در حال حاضر ترانزیت کشور فعال نیست بنابراین رشد بنادر عراق تأثیری در عملکرد بنادر کشورمان به ویژه بندار خوزستان ندارد اما این تحلیل کاملاً اشتباه است.

آقایی با اشاره به دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی با توسعه بنادر جنوب عراق تأکید کرد: ایران همواره به عنوان کشور کلیدی در کریدور شمال- جنوب مطرح بوده و هم از سمت چابهار، هم بندرعباس و هم از سمت بندر امام و خرمشهر این کریدور ظرفیت‌هایی دارد. یعنی هم از جنوب غرب و هم از جنوب شرق و هم از جنوب کشور کریدور شمال- جنوب تعریف شده‌است. در این شرایط و با توسعه بنادر

بصره و ام‌القصر، کالا و کانتینری که پیش از این از جبل علی در امارات به صورت ترانزیت به سمت بندرعباس و بندر امام انجام می‌شد به طور قطع تحت تأثیر قرار می‌گیرد و همان آب باریکه قطع می‌شود.

این کارشناس امور دریایی و بندری درباره تهدیدات توسعه بنادر عراق گفت: اما یک تهدید بزرگ‌تری پیش‌روی ایران است، اینکه در تبدلات اقتصاد مقیاس، سایز کشتی‌ها تغییر می‌کند، وقتی سایز کشتی تغییر و افزایش پیدا می‌کند، کدام بندر می‌تواند عملیات بیشتری را انجام دهد؟ بندری که زیرساخت آن از نظر عمق و درفت از سایز بنادر منطقه بیشتر باشد و در این منطقه با توجه به توسعه انجام شده، عمق و درفت بنادر فاو و ام‌القصر در جنوب عراق بیشتر بوده و کشتی‌های با سایز بزرگ تنها می‌توانند در این بنادر پهلو بگیرند.



صادر می‌شود، از آنجایی که ترانس ضرر و حاشیه سود مواد معدنی بین ۳ تا ۵ دلار است، این کالا هم به دسته اقتصاد مقیاس می‌رود و به صرفه است که کشتی که می‌خواهد مواد معدنی و کلینکر و گنده آهن بار بزند و تا چین تردد داشته باشد. بهترین حالت حمل این است که کشتی‌هایی با سایز بزرگ استفاده کند اما این کشتی‌ها امکان ورود به بنادر با عمق و درفت بنادر ایران را ندارند و در منطقه می‌توانند وارد بنادر جنوب عراق شوند. از این رو صاحب بار ترجیح می‌دهد که این محموله را به بنادر فاو و ام‌القصر منتقل کند و با کشتی‌های سایز بزرگ که در این بنادر پهلو گرفتند، مواد

معدنی را به چین و سایر مقاصد برسانند. وی تأکید کرد: بنابراین تهدید بزرگ دیگر، این است که رویه کالای صادراتی ایران به رویه ترانزیتی تبدیل می‌شود. کارشناس امور دریایی و بندری بیان اینکه شمار مدعیان ترانزیت در منطقه بالا رفته و ایران دیگر سهمی در ترانزیت ندارد، اظهار داشت: تا به امروز سه مدعی ترانزیت در حوزه خلیج فارس وجود داشت و کشورمان و امارات و عمان هر یک به دنبال سهمی از ترانزیت بودند، اما امروز کشور دیگری به مدعیان اضافه شده و به دنبال بیشترین سهم از ترانزیت است. با توسعه بنادر فاو و ام‌القصر مدعی جدید در ترانزیت ایجاد شده که اتفاقاً رقابت فاو و ام‌قصر عراق با جبل علی امارات بسیار بیشتر از رقابت ایران است و ایران

دیگر سهمی قابل توجهی در ترانزیت ندارد. آقایی ادامه داد: معتقدم باید از این شعارها که ایران هاب منطقه در ترانزیت می‌شود، بیرون بیایم در دنیای امروز کریدوری موفق است و می‌تواند بار جذب کند که هزینه و زمان را کاهش دهد و امروز عراق از فاو و ام‌القصر ریلی به طول ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر احداث می‌کند، یعنی به دنبال اقتصادی کردن و کاهش زمان و اقتصادمقیاس بوده و ادعای بالقوه عراق در ترانزیت بافعل شده‌است.

وی گفت: این تهدید بزرگی برای ایران است که با توسعه بنادر جنوب عراق رویه‌های وارداتی و صادراتی ایران به رویه‌های ترانزیتی تبدیل شده‌است. پیش از این ایران کالاهای عراق را ترانزیت می‌کرد الان رویه برعکس شده و

فرمانده مرزبانی استان گیلان بیان کرد:



فرمانده مرزبانی استان گیلان بیان کرد:

تمرکز مابر ترانزیت دریایی در منطقه‌است

سپیده فرمانده مرزبانی استان گیلان با اشاره به موقعیت سوق الجیشی مرزهای آبی استان که گیلان را دروازه اوراسیا قرار داده است، گفت: این موضوع فرصت ها و چالش هایی برای گیلان در بر دارد که موجب تمرکز بر ترانزیت دریایی منطقه شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرهنگ اصغر بازگیر در آئین تکریم و معارفه فرمانده پایگاه دریابانی بندرانزلی وسعت مرزهای ساحلی گیلان را ۳۱۰ کیلومتر(۵ درصد مرزهای آبی کشور) اعلام کرد و افزود: پایگاه دریابانی بندرانزلی که ۱۰ حوزه مسئولیتی را تحت پوشش قرار می دهد نیز یک دهم مرزهای گیلان را در مدیریت دارد. وی با اشاره به اینکه گیلان به لحاظ سوق الجیشی و مرزی دروازه اوراسیا به شمار می رود، اظهار کرد: این موضوع فرصت ها و چالش هایی برای گیلان در بر دارد که موجب شده تمرکز بر ترانزیت دریایی منطقه قرار بگیرد. سرمایه گذاری کشورهای چین و پاکستان در این بخش و تلاش های هند برای دستیابی به بازارهای قفقاز و اروپا نشان از اهمیت این حوزه است. فرمانده مرزبانی گیلان در ادامه به چالش های استان مانند پس رفت آب دریا ی خزر اشاره و اظهار کرد: این پس رفت دلایل متعددی دارد که کارشناسان معتقدند یکی از دلایل آن شرایط آب و هوایی منطقه است اما بررسی های فنی نشان می دهد که آب رودخانه های منتهی به دریای خزر مانند ولگا که ۸۰ درصد ورودی آب دریای خزر را تأمین می کند با سد سازی های متعدد کاهش یافته است. سرهنگ بازگیر اضافه کرد: بررسی ها نشان می دهد طی ۲۰ سال گذشته دهها سد بر روی رود ولگا احداث شده و چندین سد دیگر نیز با مطالعات آنها انجام شده و با عملیات اجرایی شان در حال انجام است. اگر پس رفت این دریای بسته با این سرعت ادامه یابد عواقب خوشایندی دانمگیر کشورهای همسایه نخواهد شد. وی تصریح کرد: با کاهش تراز آب دریای خزر فعالیت های صید و صیادی، زیست بوم ها و اکولوژی منطقه با توجه به شسوری آب این دریاچه با مخاطراتی همراه خواهد شد که با توجه به تجربه دریاچه ارومیه باید در این زمینه راهکار اساسی از سوی کشورهای مشترک المنافع در این دریا در دستور کار قرار گیرد.



عراق کالاهای ایرانی را ترانزیت می‌کند و ایران باید نفت و مواد معدنی خود را به عراق برساند و از آن جانفت را صادر کند، مواد غذایی را هم باید از بنادر عراق وارد کند. در این شرایط امنیت غذایی، صادرات و هزینه‌های کشور به تنش می‌افتد. کارشناس امور دریایی و بندری افزود: تهدید سومی هم وجود دارد، پیش از این بسا عراقی‌ها توافق کرده بودیم که با همکاری و طرف اروند رود لایروبی شود و با توسعه بنادر ام‌القصر و فاو دیگر لایروبی اروند در اولویت عراق نیست. سازمان بنادر به عنوان سیاست گذار باید توسعه را در راستای تحولات منطقه‌ای ایجاد کند و در حال حاضر عراق هیچ نیازی به لایروبی اروند ندارد و اتفاقاً راضی به این است که بر روی اروند رود سدسازی کند و در این اتفاق مهندسی معکوس استان خوزستان رخ می‌دهد و اراضی بصره به نیشکر و نخلستان تبدیل می‌شود. در این شرایط عملاً بنادر خرمشهر و آبادان از انتفاع خارج می‌شوند.

آقایی تأکید کرد: تهدید چهارم این است که وقتی عراق بالا دست اروند سدسازی کند، پشروی آب شور به عمق بنادر ایران افزایش پیدا می‌کند و به همان اندازه که نخیلات عراق رشد پیدا می‌کند نخیلات ایران در خوزستان نابود می‌شوند و نخلستان را از دست می‌دهیم.

مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی خوزستان با بیان اینکه در این شرایط به جای اینکه جالش را حل کنیم، چالش گریزی می‌کنیم اما نسل آینده ما را استتاق می‌کنند، گفت: زمانی که مدیریت بنادر خوزستان را بر عهده داشتم، اقداماتی برای حل این چالش در نظر گرفتم و آن راه ماندازنی بندر بزرگ خلیج فارس بود و مصوبه احداث آن صادر شد، بندر خلیج فارس در صورت احداث در موقعیتی جانمایی شده که از عمق بالای خدادادی برخوردار بوده و همچنین به ریل متصل است و کاملاً قابل رقابت با بنادر جنوب عراق خواهد بود. وی ادامه داد: در بندر خلیج فارس عمق به ۳۵ تا ۴۰ متر می‌رسد که این عمق و ظرفیت خدادادی است و قرار نیست هزینه‌ای صرف ایجاد آن شود و اگر در این عمق اسکله سازی شود، می‌تواند محلی برای پهلوگیری کشتی‌های مقیاس بزرگ باشد.



بذر پاش در مراسم آغاز احداث خط ریلی شلمچه به بصره:

ایران روی اروندرود پل متحرک می‌سازد

سپیده وزیر راه و شهرسازی گفت: جمهوری اسلامی ایران براساس توافق صورت گرفته، روی رود مرزی اروند رود، پل متحرک می‌سازد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهرداد بذرپاش در آیین آغاز احداث خط ریلی شلمچه به بصره افزود: احداث راه آهن شلمچه به بصره حدود ۴۰ سال به دلایل متعدد محقق نمی‌شد ولی امروز عملیات اجرایی این پروژه با حضور معاون اول رییس جمهور ایران و نخست وزیر عراق آغاز شد. مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرساز یاطهار کرد: توافقات اولیه طی چند ماه گذشته بین وزرای ۲ کشور به سرانجام رسید و مقدمات اجرایی شدن این پروژه فراهم شد.

مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی گفت: کارشناسی این پروژه توسط مدیران عامل راه آهن ایران و عراق انجام شده و عملیات زیرساختی آن انجام و امروز وارد فاز اجرایی شد.

بذرپاش وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: امیدواریم در کوتاه‌ترین مدت این پروژه به سرانجام برسد، طول این ریل ۲۲ کیلومتر است که ۱۶ کیلومتر در خاک ایران و ۱۶ کیلومتر در خاک عراق انجام می‌شود.

وزیر راه و شهرسازی افزود: مقرر شد تا زمین‌های موردنیاز اطراف رودخانه شط‌العرب برای احداث پل در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار بگیرد و طرق عراقی متعهد شد این امر هرچه سریعتر انجام شود. وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: توافق شد تا این مسیر ریل و احداث پل متحرک روی رود شط‌العرب، ظرف یکسال و نیم به اتمام برسد، همچنین چنانچه در حین انجام کار قدری زمان طولانی تر شد توافق لازم بین دو کشور انجام خواهد شد.

بذرپاش اظهارامیدواری کرد تا در زمان مقرر این مسیر ریلی حائز اهمیت برای جمهوری اسلامی ایران تکمیل شده و به بهره‌برداری برسد. وزیر راه و شهرسازیکفت: با بهره برداری از این پروژه مسیر جدیدی برای تردد زائران اربعین حسینی فراهم خواهد شد تا سفر آنان تسهیل یابد. احداث خط راه آهن شلمچه به بصره امروز با حضور محمد مخبر دوفولی معاون اول رئیس جمهور ایران و نخست وزیر عراق آغاز شد.



یکشنبه- ۱۲ شهریور ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۷۲۶

اقتصاد دریا

«**ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی**»

بخش دهم

ژئومورفولوژی ساحلی

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.

حرکات توده‌ای، در غالب مناطق به ویژه در دامنه‌های شمالی البرز به صورت زمین لغزش، سنگ لغزا و خزش‌ها دامنه‌های پرشیب رخمون دارند. این لندفرم نیز از مشخصه‌های واحد کوهستان و طبقات پرشیب پیش از ۲۰ درصد است؛ چنین رویدادی، در دامنه‌های سازند کمپلکس گرگان رخ داده‌اند. این لندفرم در نقشه لندفرم ساحلی استان، ۰/۲۱ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۰۹ درصد آن را پوشش داده است.

مخروط افکنه‌ها

با شکست نسبی شیب واحد کوهستان، تپه ماهورها در طبقات شیب کمتر از ۲۰ درصد در منطقه ساحلی استان گلستان، به شکل مخروط افکنه توسعه یافته‌اند. این لندفرم، از نظر ساختار زمین‌شناسی عمدتاً منطبق بر واحدهای چینه‌شناسی سخت نشده است که در دامنه‌های ارتفاعات جنوب خلیج گرگان، رخنمون دارند شیب‌های گرگان، که از جمله واحدهای سنگی فرسایش پذیر منطقه به شمار می‌روند، منشأ آبرفت‌های درشت دانه مخروط افکنه هستند. آبراهه‌ها با طرح شاخه درختی بر روی این لندفرم‌ها دیده می‌شوند. گستره سطحی این لندفرم، ۶۷/۳۷ کیلومتر مربع بوده که ۰/۲۲ درصد منطقه ساحلی استان را پوشش داده است.

لندفرم تلماسه

یکی از لندفرم‌های واحد دشت در منطقه ساحلی استان گلستان، لندفرم تلماسه بوده و به طور محدود در جنوب مصب رودخانه قرسو مشاهده میشود. در نقشه لندفرم‌های ساحلی این استان، لندفرم تلماسه، ۰/۲ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۰۸ درصد آن را پوشش داده است.

لندفرم کانال و بستر رودخانه

یکی از لندفرم‌های اصلی محیط رودخانه در دشت‌های ساحلی استان گلستان، کانال و بستر رودخانه است. این لندفرم، در مجموع ۸ کیلومتر مربع و ۰/۳۶ درصد نقشه لندفرم ساحلی استان را پوشش داده است. این لندفرم، با گستره عرضی کم، به تعداد زیاد و در چندین نقطه دشت ساحلی را قطع کرده است. چنین ششراپتی، عمدتاً با استقرار سامانه پیرایش ۸۰۰ مایلمتری کنترل شده و باعث پدید آمدن ده‌ها کانال رودخانه برای زهکش کردن آب‌های سطحی شده است. کانال رودخانه‌های گرگان‌رود، اترک، قرسو و ده‌ها آبراهه فرعی به ویژه در سواحل جنوبی خلیج گرگان، مهم‌ترین رختمون‌های این لندفرم در دشت‌های ساحلی استان گلستان به شمار می‌روند.

پیچانرودرها شده

حدود ۰/۱ کیلومتر مربع از نقشه لندفرم ساحلی استان گلستان به کانال‌های پیچانرود یا حلقه‌های قطع شده در اطراف رودخانه‌های پیچانرود اختصاص دارد. بیشتر رودخانه‌های استان در دشت ساحلی، دارای لندفرم پیچانرود توسعه یافته هستند. در نقشه لندفرم ساحلی استان، این لندفرم فقط درپیرامون آبراهه منتهی به تالاب گمیشان نشان داده شده است.

لندفرم دشت سیلابی

لندفرم دشت سیلابی، وسیع‌ترین لندفرم در دشت‌های ساحلی استان گلستان به شمار می‌رود؛ به طوریکه ۱۰۳۹ کیلومتر مربع از این اراضی دارای این لندفرم هستند و ۴۷/۵۹ درصد نقشه لندفرم ساحلی استان را پوشش داده است. دشت‌های مسطح پیرامون تمام رودخانه‌های استان به ویژه در منطقه ساحلی شرق دریای خزر، لندفرم سیلاب دشت را دارند.

لندفرم جلگه ساحلی

یکی دیگر از لندفرم‌های واحد دشت، جلگه ساحلی بوده که در نقشه لندفرم ساحلی استان گلستان ۵۰۲ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۲۲/۵۱ درصد آن را پوشش داده است. این لندفرم، همچون نوار و محدوده پهنی، نوار سواحل استان را فرا گرفته است؛ به طوری که از نوار مرزی کشور در شمال استان شسروع و تا اراضی جنوبی خلیج گرگان امتداد یافته است؛ پیدایش این جلگه‌ها نیز غالباً توسط آورد رسوبی رودخانه‌ای و با تعامل با فرایندهای دریایی کنترل شده است.

لندفرم دشت دلتایی

دشت دلتایی، لندفرمای است که در آخرین مرحله فرآیند انتقال رسوب رودخانه‌ای و در تماس مستقیم با دریا شکل گرفته است. تداوم انتقال رسوب از خشکی، توسعه لندفرم دشت دلتایی را تضمین می‌کند. این مهم، مستلزم به ارتباط با یک رودخانه دائمی است که در منطقه ساحلی استان گلستان، در محل مصب‌های گرگان‌رود، قرسو و آبراهه‌های منتهی به خلیج گرگان دیده می‌شود. لندفرم دشت، لندفرم جلگه ساحلی در منطقه بندر گرگ دلتایی، ۳ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۱۳ درصد نقشه لندفرم‌های ساحلی استان گلستان را پوشش داده است.

لندفرم پهنه گلی

لندفرم پهنه‌های گلی از لندفرم‌های ژئومورفولوژیکی خشکی به شمار می‌رود که غالباً در مجاورت لندفرم‌های ساحلی بوده و درصد مصالح ریزدانه گلی، بیش از ۵۰ درصد است. اراضی بسیار پست ساحلی جنوب خلیج گرگان، دارای این لندفرم هستند. پهنه‌های گلی در نقشه لندفرم‌های ساحلی استان ۳ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۱۳ درصد آن را پوشش داده است.