

سید محمد رضا قادری در گفت و گو با اقتصادسراسرآمد تشریح کرد:

تحقق ایران دریایی با افزایش استان های ساحلی طرحی که در گرو تصمیم کلان و حمایت ملی است

سید محمد رضا قادری - **امید اسماعیلی** - در حال حاضر دو درصد جمعیت کشور در خط ساحلی و مجاورت دریا ساکن هستند، این در حالی است که در کشورهای دارای مرز دریایی تا ۸۰ درصد جمعیت آن ها در سواحل مستقرند. نمونه این استقرار را می توان در کشورهای جنوب خلیج فارس مشاهده کرد که عمده جمعیت آن ها در شهرها و بنادر حاشیه دریا سکونت دارند. در حالی که به نسبت خط ساحلی جنوب خلیج فارس، خط شمالی آن جمعیت قابل ملاحظه ای را در خود جای نداده است.

در برنامه ششم توسعه کشور بر استقرار جمعیت در ساحل خلیج فارس و دریای عمان تاکید زیادی شد و طبق این برنامه باید جمعیت ساحل جنوب از یک میلیون و نیم به بیش از ۶ میلیون نفر - چیزی حدود ۵ برابر - می رسید که میسر نشد.

استقرار جمعیت در هر منطقه ای نیازمند ایجاد زیر ساخت هایی است که زیست پذیری آن را ممکن کند. بنابراین استقرار جمعیت در سواحل خلیج فارس و دریای عمان کشور نیازمند توسعه آن مناطق از طریق ایجاد زیر ساخت های لازم از جمله تأسیسات آب شیرین کن (با توجه به کاهش منابع آبی در مناطق مرکزی کشور) و تأسیسات زیربنایی و روبنایی شهری و استقرار صنایع مختلف به ویژه صنایع آب پر و ... می باشد. بنابراین، اجرایی کردن طرح های توسعه ای مانند طرح توسعه سواحل مکران می تواند کشور را به سمت سوی توسعه دریامحور سوق دهد و امکان اسکان جمعیت قابل توجهی را در مرزهای ساحلی میسر کند. در گفت و گو با سیدمحمد رضا قادری، پیشکسوت دریایی و عضو هیات مدیره شر کت هدایت کشتی، طرح پیشنهادی افزایش استان ها جهت افزایش ۵ استان دیگر به ۷ استان ساحلی کنونی کشور مورد بررسی قرار گرفت که به زعم ایشان فرصت توسعه دریامحور و امکان استقرار جمعیت زیادی را در سواحل کشور امکان پذیر می کند.

اقتصادسراسرآمد: **ایران علیرغم داشتن مرزهای قابل توجه دریایی و آبی یک خشکی گراست تا دریامحور نگاه و تحلیل شما چیست؟**
سیدمحمد رضا قادری: اگر به تاریخ ایران در دوره هخامنشی نگاه کنیم، بینیم که ایران از طریق دریا به مصر دست پیدا کرده است و در دایره المعارفی که در سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شده و موجود است و تمام تاریخ دریایی ایران در آن درج شده است. در دوره های گذشته، زمانی که به عنوان یک کشور پر قدرت در دنیا مطرح بودیم در حوزه سرآمد و یازند بوده ایم و از طریق دریا هم توانستیم مصر را فتح کنیم. این رویکردی است که در حال حاضر نیز باید تقویت شود.

بیشتر کشورهای دنیا که به عنوان کشور پیشرفته و قدرتمند مطرح هستند، چه کشورهای قدرتمند جدید مانند کره جنوبی و ژاپن و چه کشورهایی مانند اسپانیا، پرتغال و انگلستان که در گذشته ابر قدرت بودند، زمانی قدرت آن ها عالمگیر شده است که از طریق دریا به نقاط دیگر دنیا دست یافتند و قدرت اقتصادی نیز از طریق دریا تقویت شد.

همین نگاه به دریا مدتی است در بخش امنیتی و نظامی کشور مورد توجه مسئولان قرار گرفته شد که لازم دیدند نیروهای مادر باب المندب حضور داشته باشند و حتی اخیراً هم دور دنیا را نیز وهای ما گشتند توانمندی ما اثبات کردند، ولی همین نگاه باید در بخش اقتصادی ما نیز حاکم گردد.

در منطقه خلیج فارس و دریای عمان که ۵۰ درصد از آب های جنوبی متعلق و در اختیار ایران است و نیم دیگر آن در اختیار ۶ کشور دیگر است، سالانه بیش از ۵۰ هزار کشتی اقیانوس پیمای تنگه هرمز عبور می کند. تنها تعدادی از آن از این شناورها مربوط به ایران است و بقیه آن ها را آبهای تحت حاکمیت ایران عبور می کنند که متعلق به سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورهای دنیا هستند و مجبورند از آب های تحت حاکمیت ایران بگذرند و تحت مدیریت مرکز کنترل ترافیک شهید رجایی تردد می کنند و بسیاری از مردم این فرصت و پتانسیل کشور را نمی شناسند و فکر

مدیرکل دفتر حفاظت از زیست بوم ها وسواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست

سازمان محیط زیست برای صید ترال مجوزی نداده است

مدیرکل دفتر حفاظت از زیست بوم ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست ضمن بیان اینکه این سازمان برای صید ترال مجوزی صادر نکرده است، اظهار کرد: تنها صید میگو برای صیادان محلی و در بازه زمانی محدود مقدور است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد طالبی مثنین درباره موافقت سازمان حفاظت محیط زیست با صید ترال به ایسنا اظهار کرد: مجوزی برای صید ترال صادر نشده است. سازمان حفاظت محیط زیست طی سالیان اخیر موضع خود را درباره صید ترال اعلام کرده است. در قانون حفاظت از منابع آبی بیان شده است که صید با ادوات مخرب ممنوع است. از نظر سازمان حفاظت محیط زیست صید ترال یکی از شیوه های مخرب است و ما نظرمان را بهصراحت اعلام کرده ایم ما این طرح وارد

می کنند. مرز کشور خط ساحلی جنوب می باشد، اما اگر به جزیره ابوموسی برویم، متوجه می شویم مسافت زیادی در دریا به ایران تعلق دارد و ایران در خلیج فارس ۳۲ جزیره دارد که در تمام آن ها مردم می توانند ساکن شوند و فقط جزیره قشم بزرگتر کشور سنگاپور است که حرف اول را در تخلیه و بارگیری کانتینر دنیا می زند.

اقتصادسراسرآمد: **پس معتقدید که ایران یک کشور دریایی است. چه باید کرد تا نگاه مسئولان و مردم تغییر کرده و به عنوان یک کشور دریایی در برنامه**

ریزی های کلان منظور گردد؟
سیدمحمد رضا قادری: بله، کاملاً! پیشنهادی را چند سال پیش مطرح کردم که نیاز به تغییر نگرش و پایدندی به آن دارد این است که بیشتر مردم کشور در کلانشهرهایی مانند تهران، مشهد، تبریز، اصفهان، شیراز و در شهرهای سواحل شمالی ساکن هستند که حدود ۵۵ میلیون نفر از جمعیت کشور است که باید به طریقی امکان بر خورداری و سکونت آن ها را در کنار دریا فراهم کنیم.

بیشتر مردم کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس در بخش ساحلی و حاشیه دریا ساکن شده اند و بقیه خاک کشور آن ها معمولاً بیابانی و خالی از سکنه است و توسعه کشورهای آن ها نیز در همین خط ساحلی ممکن شده است، اما در شمال خلیج فارس تنها در چند نقطه مانند بندرعباس و بوشهر مراکز حدوداً توسعه یافته جمعیتی ساکن شده اند و بیشتر مرزهای دریایی جنوب کشور دست نخورده و بدون سکونت باقی مانده است که نباید این گونه باشد.

اقتصادسراسرآمد: **برای تحقق این مهم چکار باید کرد؟ لطفاً عینی تر توضیح دهید.**

سیدمحمد رضا قادری: کشورهای جنوب خلیج فارس با ایجاد تأسیسات آب شیرین کن، توسعه در بنادر و سواحل را ممکن کرده اند. در گذشته به چندان دور، که یک مسافعه فوتال بین ایران و عربستان برگزار شد و ایران توانست با ۲۸ گل آن مسابقه را ببرد، کشور عربستان یک زمین چمن طبیعی نداشت و ایران در یک زمین چمن مصنوعی در مقابل عربستان قرار گرفت، ولی الان شاهد هستیم از طریق بهره گیری از آب شیرین کن ها توانستند چه مقدار در صنعت فوتبال خود توسعه ایجاد کرده و حتی بازیکن های تراز اول و ستاره دنیا را جذب لیگ های خود کنند و تغییرات این کشور طی این سال ها را می توان دید. همچنین هم می توان به وضعیت توسعه سواحل شمالی خلیج فارس هم نگاهی انداخت.

اقتصادسراسرآمد: **برای اسکان مردم نواحی خشکی و مرکزی کشور در خط ساحلی چه باید کرد؟**

سید محمد رضا قادری: یکی از اقداماتی که امکان اسکان مردم نواحی خشکی و مرکزی کشور در خط ساحلی را میسر می کند، نیاز به مقداری تغییرات ساختاری در تقسیمات کشور دارد.

بندر جاسک و مبارک می توانند به بندر ویژه استان کرمان شوند

برای مثال، توسعه بندر جاسک و مبارک که در طرح توسعه سواحل مکران قرار دارند، می توانند به عنوان بندر ویژه استان کرمان منظور شوند، یعنی با توجه به نقشه این استان، امکان اتصال استان به دریا از طریق بندر جاسک وجود دارد و می تواند با واگذاری آن به بندر استان، استان کرمان را به یک استان ساحلی تبدیل کرد. استان کرمان صنایع متعدد خودروسازی و صنایع دیگر را دارد که می تواند در کنار دریا مستقر شوند و با ایجاد زیرساخت هایی مانند آب شیرین کن ها و شهرک ها، توسعه منطقه جاسک و استان کرمان را برنامه ریزی کرد.

حال اگر بندرهای جاسک و مبارک را در اختیار استان کرمان قرار دهید و با ایجاد تأسیسات آب شیرین کن ها و زیرساخت های شهر و شهرک ها امکان آسفری صنایع را در خط ساحلی میسر کنیم، در این صورت مردم استان کرمان متوجه دریا خواهند شد و فرصت اشتغال و توسعه برای آن استان در مرزهای دریایی کشور رقم می خورد.



عکس: هدی کاشانی

بنادرلنگه و پارسیان، اولویت پنجم و ششم هر مزگان می تواند اولویت اول استان فارس شوند

اگر به بندر لنگه و بندر پارسیان نگاهی بیندازد، استان فارس و شیراز می باشد و مرزهای جنوبی استان فارس فاصله چندانی با خلیج فارس ندارد. اگر مرز جنوبی این استان را از طریق بندرلنگه و پارسیان به دریا متصل کرد، این استان یک استان دریایی خواهد شد.

بندر لنگه و پارسیان که اکنون در محدوده استان هرمزگان قرار دارند، جزء بنادر با اولویت پنجم و ششم آن استان محسوب می شود و در فرآیند برنامه ریزی و تخصیص بودجه نیز با همین اولویت با آن ها برخورد می شود. اما اگر این دو بندر به استان فارس ملحق شوند، اولویت اول آن استان به این دو بندر معطوف خواهد شد و این استان که به لحاظ پتانسیل های مختلف اقتصادی از جمله گردشگری استان مطرح کشور می باشد، اگر به دریا مرتبط گردد طرح های توسعه آن استان به سمت دریا متمایل می شود و فرصت های کم نظیری برای استان فراهم می آید. با ایجاد زیرساخت های لازم سکونت و استقرار مانند تأسیسات آب شیرین کن ها، جاده ها و بزرگ راهها، دانشگاهها، ورزشگاهها و ... مانند آن چه در سواحل جنوبی خلیج فارس دیده می شود، توسعه و رشد قابل ملاحظه ای برای آن منطقه رقم زد و امکان اسکان تعداد قابل توجهی از هم وطنان را در آن خطه ممکن کرد.

کهگیلویه و بویراحمد با مقداری تغییرات در تقسیمات کشوری به خلیج فارس متصل می شود

همچنین استان کهگیلویه و بویراحمد که مابین دو استان خوزستان و بوشهر واقع شده است، فاصله چندانی از خط ساحلی ندارد و با مقداری تغییرات در تقسیمات کشوری می توان آن را به خلیج فارس متصل و آن استان را یک استان ساحلی کرد. بندر دیلم و تجهیزات و تأسیسات نفتی آن منطقه یعنی میادین نفتی امام حسن و بهره گان می توانند در اختیار استان کهگیلویه و بویراحمد قرار گیرد.

مدیریت بندر دیلم و مناطق نفتی امام حسن و بهره گان در اختیار استان کهگیلویه و بویراحمد قرار بگیرد

فعالیت و پتانسیل نفتی این دو میدان به اندازه ای است که وزرات نفت آن منطقه را به عنوان یک منطقه ویژه مجزا از استان خوزستان دسته بندی کرده است. با اصلاح ساختار و تقسیمات، می توان به گونه ای برنامه ریزی کرد که مدیریت بندر دیلم و مناطق نفتی امام حسن و بهره گان در اختیار استان کهگیلویه و بویراحمد قرار گیرد و فرصت توسعه و رشد را برای این استان محروم کشور فراهم کند و مردم این مناطق هم متوجه دریا گردیده و نگاه دریامحور که مورد تأکید شما در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد هم هست، رقم می خورد.

استان اردبیل را می توان از طریق بندر آستارا به دریا متصل کرد

این روند را در شمال کشور هم می توان پی گرفت. استان اردبیل را می توان از طریق بندر آستارا به دریا متصل کرد. اصلاً بیشتر مردم آستارا به زبان آذری تکلم می کنند و بیشتر اقلام وارداتی و صادراتی مربوط به بازرگانان اردبیل و استان های آذربایجان شرقی و غربی است. البته این اصلاح ساختاری به آسانی هم ممکن نمی شود و استان گیلان به آسانی حاضر نخواهد شد

مثلاً ۱۰۰ کیلومتر از ساحل خود را در اختیار اردبیل قرار دهد. باید این طرح به صورت ملی تصمیم گیری و اجرایی گردد. در این صورت، توسعه دریامحور و رویکرد دریایی در کشور امکان پذیر می گردد و سبب می شود تا صنایع و جمعیت در کنار دریا مستقر شوند و توسعه رقم بخورد.

می توان بندر امیرآباد را به استان گلستان واگذار کرد

در شرق دریای خزر، بیشتر طرح توسعه ای بر روی بندر امیرآباد متمرکز شده است و کریدور شمال به جنوب از طریق این بندر اجرایی می شود. در استان مازندران دو بندر نوشهر و امیرآباد فعال است که دو مدیرکل آن ها را اداره می کنند و از آن طرف استان گلستان به جزء دو بندر ترکمن و بندرگز که تنها دسترسی به تنها جزیره مسکونی دریای خزر یعنی آشوراده را ممکن می کنند، بندر قابل توجهی ندارد و فاصله بندر امیرآباد نیز از استان گلستان چندان نیست. بنابراین ضرورت ندارد در یک استان دو بندر فعال و دو مدیرکل وجود داشته باشد و استان مجاور از چنین فرصتی بی نصیب باشد. می توان بندر امیرآباد را به استان گلستان واگذار کرد. این نگاه که می توان با تغییرات ساختاری و تقسیمات کشوری چندین استان را به دریا متصل کرد، نگاه به نسبت کم هزینه محسوب می شود و آ استان به ۷ استان توسعه یافته و استان های ساحلی ما به ۱۱ استان افزایش می یابند و طرح و پروژه های زیادی را می توان برای آن استان ها و کشور برنامه ریزی کرد و نگاه توسعه ای به سواحل و دریا افزایش می یابد و بارگزارای جمعیتی را می توان در حاشیه دریا ممکن کرد.

خودروسازی ها باید در خط ساحلی مستقر شوند

شما اگر بین بندرعباس تا بندرلنگه را رفته باشید و زیبایی های منحصر به فرد آن دیده باشید؛ به نحوی که در زمان رژیم گذشته یک شرکت آلمانی به دلیل نزدیکی کوه و دریا و زیبایی خاص آن ناحیه در نظر داشت که چندین هتل را در آن جا تأسیس کند. بسیاری از قطعات خودروهای تولید در داخل کشور به صورت کانتینری از بندرعباس وارد کشور می شود و به استان های تهران و البرز و قزوین برای مونتاژ به کارخانه های خودروسازی می آید. در صورتی که جای کارخانه های خودروسازی نباید در این استان ها باشد و باید در خط ساحلی مستقر شوند و هزینه ها تولید کاهش پیدا کند.

کشور عمان، با استقرار تأسیسات آب شیرین کن در خط ساحلی خود، استقرار صنایع و جمعیت و توسعه کشور را امکان بخشیده است و بر همین مبنا تمام کشورهای جنوب خلیج فارس عمل کرده اند، در حالی که سواحل شمال خلیج فارس برای تغییر نام آن، مشکلات برای توسعه و استقرار جمعیت و صنایع صورت نگرفته است.

اقتصاد سراسرآمد: **طرح افزودن تعداد استان ساحلی چرا مسکوت باقی مانده است؟**

سید محمد رضا قادری: قبلاً در این جلسات این موضوع را مطرح کردم. البته مشکلات عدیده ای رخ خواهد داد. برای مثال بندر پارسیان که قبلاً نام آن گاونبدی بوده است برای تغییر نام آن، مشکلات و درگیری اتفاق افتاده است. ایسن موضوع تغییرات ساختاری بارها مطرح شده است، اما به دلیل مسائل اجتماعی و حساسیت نمایندگان مجلس آن مناطق مسکوت باقی مانده است.



محدوده مشخصی برای انجام این نوع صید در نظر گرفته خواهد شد و به دلیل تخلفات بسیار زیادی که طی سالیان گذشته در این زمینه رخ داده است باید با نظارت و مسئولیت کامل سازمان شیلات انجام شود.



دوشنبه-۱۳شهریور۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۲۷

اقتصاد دریا

«**ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی**»

بخش یازدهم

بررسی لندفرم دریانکار در استان گلستان

ژئومورفولوژی مناطق ساحلی، از دیرباز مورد توجه محققین و پژوهشگران مناطق ساحلی بوده است و برخی از کارفرمایان و مدیران متولی مطالعات پروژه های عمرانی، کمتر به این مهم توجه داشته اند. تالاب گمیshan، دارای عمق متوسط ۱متر بوده و هیدرودینامیک جریان های آن، از طریق چندین بریدگی در سد ماسه ای کنترل می شود.

لندفرم دریانکار در استان گلستان چهره نسبتاً متفاوتی با دیگر مناطق کرانه های جنوبی دریای خزر دارد؛ و نیم رخ ساحل به طور محدود شامل قسمت های فراساحل، سکو و شیب ساحل است. این لندفرم در نقشه لندفرم های ساحلی استان گلستان ۲کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۰۸۹ درصد آن را پوشش می دهد. لندفرم دریانکار، در پناه شبه جزیره میانکاله و محیط نسبتاً آرام خلیج گرگان، از رسوبات ریزانه با بافت گلی تشکیل و با نیازار پوشیده شده اند؛ در حالی که این لندفرم در سواحل موج گیر سد ماسه ای تالاب گمیshan ترکیب درشت دانه تری دارند.

لندفرم سد ماسه ای

لندفرم سد یا بند آب در سواحل استان گلستان، به طور محدود در جنوب مصب رودخانه قرق سو رخنمون دارد. این لندفرم به مساحت ۰/۰۱، ۰/۰۰۹ درصد نقشه لندفرم ساحلی استان را اشغال کرده است.

لندفرم جزایر سدی

لندفرم جزایر سدی، از لندفرم های ژئومورفولوژیکی محسوب می شود که کاملاً توسط فرایندهای دریایی شکل گرفته است؛ البته، ذخیره رسوبی مناسب حاصل از آورد رسوب خشکی توسط گرگان رود، عامل مهم و مؤثر دیگری در شکل گیری آن به شمار می رود. چرخش عمومی جریان های کرانه ای دریای خزر، در جهت عقب ربه های مساحت و انتقال در طول ساحل رسوبات توسط آن ها از یک سو و جداسازی ذرات ریزدانه و جورشدگی و غربال رسوبات و به جای ماندن ذرات درشت دانه تر توسط امواج، در شکل گیری جزایر سدی در مقابل تالاب گمیshan نقش داشته اند. این لندفرم ۹کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۴ درصد نقشه لندفرم ساحلی استان گلستان را پوشش داده است.

لندفرم خلیج

فرورفتگی های کوچک مقیاس در سواحل استان، به ویژه سواحل شرقی خلیج گرگان دارای لندفرم خلیج هستند. این لندفرم دارای ۳۷۹کیلومتر مربع مساحت بوده و ۶/۹۶ درصد نقشه لندفرم ساحلی استان را پوشش داده است.

گل فشان ها

یکی از اشکال ژئومورفولوژیکی منطقه ساحلی استان گلستان، گل فشان ها می باشند که به دلیل ماهیت نقطه ای آن ها پهنه بندی شده اند. گل فشان ها، که در منطقه ساحلی شمال شرقی استان رخنمون دارد، عمدتاً حاصل فعالیت های نئو تکتونیکی البرز شرقی است. در سال ۱۳۸۰ نیز، در مقابل تالاب گمیshan گل فشانی در بستر دریا فعالیت کرد که ده ها متر آب دریا را به بالا پرتاب نمود. گلفشانان نغلیجه از گلفشان های مهم استان به شمار می رود.

«**مدیریت بحران**»

رشد ناهنجاری «ال نینو» در اقیانوس آرام و تقویت اثر بارشی آن

وظیفه رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور گفت: بر اساس آخرین داده های مشاهداتی، ناهنجاری ال_نینو به سرعت در حال رشد است و انتظار می رود یک رویداد قوی ال_نینو ایجاد شود که اثر مثبت بر بارش کشور دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احد وظیفه با بیان اینکه انتظار می رود یک رویداد قوی ال_نینو ایجاد شود که اثر مثبت بر بارش کشور دارد، گفت: تحقیقات آماری نشان داده است که معمولاً با رویداد ال_نینو بارش تجمعی پاییزی در ایران در شرایط نرمال و فراتر از نرمال است و برعکس در شرایط لاتینا در غالب استانهای کشور جمع بارش های پاییزی به کمتر از نرمال گرایش دارد.

وی افزود: در سه سال اخیر تا انتهای سال ۱۴۰۱ شرایط لائینای متوسط در محدوده استوایی اقیانوس آرام حاکم بود که بارش های پاییزی کشور در این سه سال شدیدا کمتر از نرمال بود.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور ادامه داد: امسال شرایط دورپیوند نوسان جنوبی موسوم به انسو خاص است و بر خلاف گذشته، این شاخص پس از پایان فاز لاتینا، وارد فاز خشی نشد و مستقیم وارد فاز ال نینو شده است.

وظیفه خاطر نشان کرد: پاییز و زمستان آینده با احتمال قوی با رویداد الینوی متوسط مواجه خواهیم بود که در صورت همراهی سایر عوامل موثر، انتظار می رود بارش تجمعی مناطق مختلف کشور در پاییز و نیمه اول زمستان امسال، بخصوص در نیمه غربی به مقدار نرمال و بیشتر از نرمال برسد.