

اقتصاد دریا

﴿ ترانزیت دریا ﴾

بخش چهارم

پهنه‌بندی نوار ساحلی دریای خزر براساس مواد‌متشکله

سواحل غیر مستحکم غیرزیستی
ترکیب اصلی سواحل استان مازندران رازده سواحل غیر مستحکم غیرزیستی می‌سازد. پنج زیرده سواحل قله سنگی، پبلی، گلی، ماساهی و سیلنی رسی در استان مازندران، براساس فرایندهای رسوبی مؤثر در نواحی ساحلی مختلف، زیرده‌های اصلی تشکیل دهنده به شمار می‌روند. با توجه به اهمیت و گستردگی پهنه‌های این عرصه‌ها، هر یک از این زیرده‌ها به طور جداگانه و نیز با توجه به فرایندهای مؤثر در شکل‌گیری آن‌ها برحسب موقعیت مکانی مورد بررسی قرار می‌گیرند.

سواحل قله‌سنگی

این زیررده در سواحل استان مازندران، بسیار محدود بوده و متحصراً در مزر گیلان و حوالی ارمسر با مساحتی بالغ بر ۱۲۱هکتار مشاهده می‌شود. در این منطقه، فاصله کوه و دریا بسیار کم بوده (کمتر از ۵۰۰ متر) و ذرات رسوبی درشت‌دانه و آریزه‌ها به وسیله آب‌های جاری و جریان‌های حمل رسوب، مستقیماً به منطقه ساحلی آورده می‌شوند؛ بر این اساس، اجزای ماسه‌ای این رسوبات را باید از خشکی و فرایندهای رسوبی خشکی دانست.

سواحل پبلی

این زیررده در سواحل استان مازندران، مانند سواحل قله‌سنگی، گسترش چندانی نداشته و با مساحتی در حدود ۹۲۴هکتار، در مناطقی که دشت ساحلی کم‌عرض و با شیب نسبتاً زیاد باشد، به صورت پهنه‌ها و واریزه‌ها در پای ارتفاعات و پادگانه‌های آبرفتی و یا در نوار ساحلی مشاهده می‌شود. سواحل پبلی از تخریب و فرسایش ارتفاعات سنگی و یا پادگانه‌های آبرفتی قدیمی‌تر به‌وجود آمده‌است. سواحل پبلی، در مناطقی مانند ارمسر، کتلم تا تنکلین و مصب رود چالوس، وجود دارند. عوامل فرسایش و حمل‌نقل و رسوب‌گذاری خشکی، مانند آب‌های جاری و سیلاب‌های فصلی، نقش اصلی را در ایجاد و رسوبات دارند؛ اما فرایندهای دریایی، نقش چندانی در تأمین رسوبات آن‌ها نداشته و تنها در نوار ساحلی نقش شکل‌دهنده و فرساینده را ایفا می‌کنند.

سواحل ماسه‌ای

در نوار ساحلی استان مازندران، سواحل ماسه‌ای به صورت تپه‌های ماسه‌ای ساحلی و پهنه‌های ماسه‌ای و بیشتر در قسمت فراساحل و سکوی ساحل، رخنمون داشته و مساحتی بالغ بر ۳۰۹۹۴هکتار را شامل می‌شوند. ذرات ماسه متشکله این مناطق، عمدتاً ماسه‌ای دریایی داشته و باد و فرایند جزرومد، در حمل و شکل‌دهی آن‌ها نقش اصلی را ایفا می‌کنند. از غرب به شرق، در نوار ساحلی، بر وسعت و تنوع سواحل ماسه‌ای افزوده می‌شود؛ علت این پدیده، رسوب‌گذاری بیشتر ذرات ماسه‌ای در نواحی شرقی به علت آورد رسوب رودخانه‌ای بیشتر بوده، که سبب رسوب‌گذاری ذرات ماسه شده و امواج و وزش باد، این رسوبات را به صورت نوارهای تپه ماسه‌ای عرضی شکل داده است. در سواحل استان مازندران، حداقل نوار ساحلی باریک ماسه‌ای وجود دارد، اما وسیع‌ترین سیستم ماسه‌ای به شکل تپه‌های ماسه‌ای، در شبه جزیره میانکاله دیده می‌شود. این منطقه، مجموعه‌اً به صورت تپه‌های ماسه‌ای متوالی و به هم پیوسته‌ای خلیج گرگان را از دریای خزر جدا ساخته است.

سواحل گلی

مواد متشکله این زیررده، از ذرات بسیار ریز گلی تشکیل شده و در سواحل شرق استان مازندران با مساحتی در حدود ۷۵۵۰هکتار گسترش قابل ملاحظه‌ای دارد. علت این امر، وجود ریخت‌شناسی کم‌ارتفاع و پهنه‌های سیلاب‌گیر در جنوب و غرب خلیج گرگان است. در این نواحی، رسوبات ریزدانه در محیط آرام اراضی سیلابی ته‌نشین شده‌اند. همچنین در برخی نقاط ساحلی استان، مانند شمال ساری و نشتارود، نهشته‌های گلی در اراضی پست سیلاب‌گیر رسوب کرده و سواحل غیرزیستی گلی را ساخته‌اند.

سواحل سیلنی /رسی

این رده سواحل، از ذرات بسیار ریز (ریزتر از ۰/۰۶۲۵ میلیمتر) تشکیل شده و پهنه‌های سیلابی و اراضی کم‌ارتفاع منطقه ساحلی را شامل می‌شوند. بیشترین گسترش سواحل غیرزیستی سیلنی /رسی، در نیمه شرقی مازندران با مساحتی در حدود ۸۲۸۴هکتار بوده و به سمت شرق بر وسعت آن‌ها افزوده شده است. این مناطق، همگی تحت اثر سیلاب‌های فصلی رودخانه‌ها قرار داشته که رسوبات ریزدانه را از نواحی بالادست شسته و در این مناطق ته‌نشین می‌کنند؛ لذا رسوبات آن از فرسایش ارتفاعات و پادگانه‌های آبرفتی بالادست و در خشکی تأمین می‌شود. در نشتارود، ایژه، محمودآباد، سرخرود، فریدون کنگر، بابلسر، زرین‌آباد، خزرآباد و امیرآباد، بعد از نوار ساحلی ماسه‌ای، سواحل سیلنی /رسی رخنمون دارند.

سواحل غیر مستحکم زیستی

مواد متشکله این نوع سواحل، به صورت مستقیم بر اثر حضور جانداران، بقایا و با فعالیت‌های مرتبط با موجودات زنده ایجاد شده است. به سبب اقلیم خاص، رژیم آبی و رسوبی حاکم در سواحل خزر، این مناطق قابلیت بالایی برای رشد و گسترش انواع گونه‌های جانوری و گیاهی دارد. سواحل زیستی، عمدتاً بافت رسوبی ریزدانه داشته و بدون در نظر گرفتن عامل زیستی معمولاً یکی از سواحل گلی یا سیلنی /رسی هستند.



مدیرعامل منطقه آزاد قشم به عنوان نماینده عالی دولت در جزیره قشم در جمع خبرنگاران گفت: «پل را نمی‌گذارند بسازیم!»/سخن عجیبی بود! چه کسی نمی‌گذارد؟ «کشورهای منطقه نمی‌گذارند ما در ایران – کشور – در جزیره قشم، پل بسازیم!»/ آن هم پلی با نام خلیج فارس! از بس ما را با اسم و ظواهر پدیده‌ها مشغول کرده‌اند ممکن است ساده‌اندیشانه بپنداریم شاید چون نامش خلیج فارس است! ولی نه، موضوع بالاتر از این است

از طریق بنادر جزیره قشم به نسبت تمام کشورهای همسایه مقرون به صرفه‌تر است. در این میان، اسکله کاوه در بین بنادر منطقه به گفته کارشناسان، بهترین موقعیت بندری را دارد. در صورت تحقق این طرح موسوم به «شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس» اسکله کاوه به دلیل موقعیت ممتاز بندری به عنوان بارانداز کالاهای کانتنتری و فله در میان بنادر منطقه، قوی‌ا نقش آفرینی خواهد کرد. طرح احداث پل خلیج فارس حلقه ارتباطی مسیرهای دریایی منطقه به شبکه ریلی و جاده‌ای کشور است. بنادر مجهز و شبکه ارتباطی حمل و نقل، یکی از زیرساخت‌های مهم در توسعه یک منطقه محسوب می‌شود که منطقه آزاد قشم به دلیل نبود این زیرساخت‌ها هرگز نتوانسته کمترین تأثیر در فعل و انفعالات اقتصادی منطقه ایفا کند، این در حالی است که کشورهای منطقه به دلیل وجود استانداردهای بین‌المللی علیرغم نداشتن موقعیت‌های بندری ایران به عنوان بارانداز و مبادی ورود و خروج کالا‌های بندری نقش آفرینی می‌کنند. ایجاد راه‌های ارتباطی ریلی –جاده‌ای جزیره قشم به سرزمین اصلی، این جزیره را به هاب بزرگ بندری در ترانزیت و ترانزیت کالا در منطقه تبدیل خواهد کرد و زمینه ساز تولید ثروت برای کشور خواهد بود. با ساخت و توسعه اسکله و پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۵۰هزار تن و بیشتر، این پل دروازه نوین تجاری ایران خواهد بود. «بازرگانان از گذشته‌های دور کالا‌های خود را از شرق و جنوب آسیا به خلیج فارس و از آنجا به سواحل دریای مدیترانه و اروپا (یا العکس) حمل می‌کرده‌اند. با اتصال زمینی جزیره قشم از طریق جاده و راه آهن به سرزمین اصلی و با توجه به عمق بالای آن، این جزیره می‌تواند در صورت تجهیز به اسکله‌ها و تسهیلات مناسب بندری، کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما را پذیرش نموده و از سهم قابل توجهی در مبادلات منطقه‌ای کالا به واسطه ترانزیت و صادرات مجدد برخوردار گردد».

قرار بدیم و هر دولتی و مدیرعاملی که می‌آید با چنان هیئت همراهی متشکل از چهره‌های ملی، وزرا، نمایندگان مجلس و... بروند کلنگ پروژه‌ای را به زمین بزنند که پیش از آن، بارها مدیران دیگر به زمین زده‌اند.

منطقه آزاد آورده‌اش را خرج کرد،دولت ولی سهمش را نیابورد

پلی که کل هزینه آن دو هزار و پانصد میلیارد تومان برآورد شده و مقرر شده که دو هزار میلیارد آن دولت و پانصد میلیارد تومان سازمان منطقه آزاد قشم پرداخت کند. منطقه آزاد آورده‌اش را خرج کرد ولی دولت سهمش را نیابورد. اخیراً معلوم گشته که بودجه تخصیص یافته دولت از ردیف بودجه مربوطه حذف شده است. این در حالی است که منطقه آزاد بخشی از سهم پانصد میلیاردی خود را هزینه کرده است.

«پل را نمی‌گذارند بسازیم»!

یک روز مدیرعامل منطقه آزاد قشم به عنوان نماینده عالی دولت در جزیره قشم در جمع دوستان خبرنگار گفت: «پل را نمی‌گذارند بسازیم!» سخن عجیبی بود! چه کسی نمی‌گذارد؟ «کشورهای منطقه نمی‌گذارند ما در ایران –کشور خودمان– در جزیره قشم، پل بسازیم!» آن هم پلی با نام خلیج فارس! از بس ما را با اسم و ظواهر پدیده‌ها مشغول کرده‌اند ممکن است ساده‌اندیشانه بپنداریم شاید چون نامش خلیج فارس است! ولی نه، موضوع بالاتر از این است، این اسم و ظواهر فقط برای ما مردمان –صرفاً ناسیونالیست– است! پشت پرده چیزهای دیگری را گویا از ما گرفته‌اند و به جایش، فقر و فساد و توسعه نایافتگی داده‌اند!

همه این‌ها در حالی است که ترانزیت کالا در کریدور شمال–جنوب از اقیانوس هند به سوی اروپا و آسیای میانه

«طرح جامع شبکه ارتباطی خلیج فارس» همچنان در اغماء؛

اقتصادسرآمدبررسی می‌کند

رمز گشایی از اعمال نفوذ کشورهای منطقه برای عدم احداث پل خلیج فارس

منطقه آزاد آورده‌اش را خرج کرد،دولت ولی سهمش را نیابورد

جاده‌ای، هر یک به طول تقریبی ۸۶ و ۹۲ کیلومتر از بندر کاوه تا نقطه اتصال به شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای کشور در سرزمین اصلی است».

سنگ‌اندازی‌هایی برای نساختن پل

حال پس از نزدیک به دو دهه دوباره برگشته‌ایم به سال ۸۴ و مصوبه پل در شورای اقتصاد؛ طرحی که به دلیل نداشتن توجیه اقتصادی، در نهایت به «شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس» توسعه یافته بود؛ اما در دولت سیزدهم، این شبکه جامع ارتباطی تقلیل داده می‌شود به –تنها– احداث یک پل؛ و هنوز کاری نشده مدیرعامل منطقه آزاد می‌گوید: احداث پل بدون توسعه اسکله کاوه توجیه اقتصادی ندارد و خبر از سنگ‌اندازی‌هایی برای نساختن پل می‌دهد. چه چیزی پشت پرده است که نمی‌خواهند مردم بفهمند! چگونه است هر دولتی که می‌آید کلنگی به زمین می‌زند و می‌رود و طرح ابتر می‌ماند و هر بار کوچکتر و کوچکتر می‌شود و باز هم نمی‌توانند طرح را پیش ببرند. در حالی که اگر در کشورهای همسایه طرح‌هایی به مراتب پیشرفته‌تر و بزرگتر از این پل بود، خیلی سریع‌تر از آنچه که در باور ما ایرانیان بنگجد به سرانجام می‌رسید، امروز دیگر دنیا عیان است، همه می‌بینند و می‌خوانند و می‌شنوند. قشم چه کم دارد از کشورهای همسایه که ما منطقه آزادی‌ها و یک وقتی ادعای رقابت با آن‌ها را هم داشتیم! مگر نه سال‌هاست شعار می‌دهیم که قشم بزرگترین جزیره غیر مستقل دنیاست که از ۲۲ کشور جهان بزرگتر است و دو نیم برابر بحرین و سه برابر سنگاپور است. در رقابت با همین کوچکترین کشورها و سایر کشورهای منطقه چگونه نتوانسته‌ایم از ظرفیت‌های قشم، دانش نوین مدیریتی و خردورزی در توسعه اقتصادی استفاده کنیم! در واقع نه شبکه جامع شامل توسعه اسکله کاوه، بزرگراه، خط ریلی و... که حتی این یک پل را هم نتوانستیم بسازیم! آن وقت چه ضرورتی دارد مردم را این قدر بازیچهی خود

گروه اقتصاددرپایه –ایرج اعتمادی –
شاید تیر این یادداشت کمی درشت باشد ولی درست است. درست تر اینکه عامل توسعه نایافتگی نه فقط قشم که بندرعباس و منطقه جنوب ایران و بلکه کل کشور می‌توان گفت اعمال نفوذ پشت پرده کشورهای منطقه است. این سخن یک ادعا نیست، سند دارد. آنجا که گفته می‌شود این طرح ملی در حال حاضر با اعمال نفوذ کشورهای منطقه و متعاقباً حذف بودجه دولتی آن، از دستور کار خارج شده است.

دولت احمدی‌نژاد سال ۸۹ کلنگ یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی کشور را در جوار تنگه هرمز به زمین زد. پروژهای با عنوان «طرح جامع شبکه ارتباطی خلیج فارس». پروژه پس از مدتی علیرغم هزینه‌های گزاف متوقف شد.

در دولت روحانی دوباره بحث پل و «شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس» به میان آمد. طولی نکشید که این بار هم متوقف شد، با صرف هزینه‌های گزاف.

ابتدای دولت ریئسی دوباره پای پل به میان آمد. اگر چه این بار نه طرح جامع شبکه ارتباطی خلیج فارس بلکه –تنها یک پل– طرحی ناقص و ابتر مانده از شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس– که هیچ‌گونه توجیه اقتصادی ندارد و هیچ سرمایه‌گذاری چه بخش خصوصی و چه بخش دولتی حاضر به سرمایه‌گذاری در چنین پروژه‌هایی نیست.

«بد نیست نگاهی داشته باشیم به تاریخچه این پل به نقل از سازمان منطقه آزاد قشم: مصوبه پل در تاریخ ۸۶/۵/۱۶ از طریق شورای اقتصاد اخذ شده است. و بعدها به دلیل غیر اقتصادی بودن پل، این طرح به شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس توسعه یافت که شامل خطوط ریلی، بزرگراه، توسعه و تجهیز اسکله کاوه و پل خلیج فارس است».

طرح اولیه «شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس» به طول تقریبی ۲۲۰۰ متر، احداث خطسوط ریلی و

دریچه



عضو هیات‌عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر عنوان کرد:

ساخت مجتمع کشتی‌سازی در بندرانزلی رویکردی راهبردی است

عضو هیات‌عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر گفت: ساخت مجتمع کشتی‌سازی در بندرانزلی رویکردی راهبردی است و موجب ظرفیت‌سازی، اشتغال‌زایی و ارزش افزوده برای کشور خواهد شد. به گزارش اقتصادسرآمد، جلیل اسلامی در نشست بررسی موضوعات حوزه بندری بنادر استان گیلان با بیان اینکه سرمایه‌گذاری و توسعه آن از سیاست ذاتی سازمان بنادر است، اظهار کرد: سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های اخیر در توسعه زیرساخت‌ها با شرکت‌های سرمایه‌گذاری همراه بوده و رویکرد مناسبی نیز در تأمین و به‌روز رسانی تجهیزات بندری، پسرکنار، لجستیک و نرم‌افزار داشته است. وی افزود: در همین راستا از ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده شده و امروز شاهد نتایج مثبت آن هستیم. عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به وضعیت قراردادهای سرمایه‌گذاری بنادر کشور، خاطر نشان کرد: ظرفیتی با عنوان بازیابی، باز طراحی و بررسی قراردادها در اداره کل امور اقتصادی و مناطق سازمان ایجاد شده تا با تشخیص مدیران کل قراردادهایی که نیاز به بازنگری داشته به سازمان ارائه و توسط هیات عامل تصمیم‌گیری خواهد شد. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر با اشاره به اهمیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری با توجه به فرایند و سیاست‌های سازمان بنادر، تصریح کرد: در اینگونه پروژه‌ها باید به بهره‌وری دقت شود تا در زنجیره تأمین موجب سرعت بخشیدن در امور شده و بر کاهش قیمت تمام‌شده تأثیر گذار باشند. اسلامی پایداری عملیات در بنادر را شاخص مطلوبیت دانست و گفت: بندرانزلی از نظر عملیاتی و ترافیکی به پایداری نسبی رسیده و مطلوبیت و تنوع کالا به‌وضوح در بندر قابل‌رویت است اما باید کار و تلاش بیشتری صورت پذیرد. وی در مورد ساخت مجموعه کشتی‌سازی، تأکید کرد: کشتی‌سازی در بندرانزلی رویکردی راهبردی است و موجب ظرفیت‌سازی، اشتغال‌زایی و ارزش افزوده برای کشور خواهد شد. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر ادامه داد: طراحی و ساخت کشتی‌های جدید باید با شرایط دریای خزر متفاوت از کشتی‌های جنوب در نظر گرفته شوند و قابلیت آب‌خور کم و توانایی حمل بار بیشتر، در طراحی و ساخت لحاظ گردد.

بازتاب



نماینده آستارا در مجلس عنوان کرد

آمادگی سازمان بنادر برای راه‌اندازی کشتی‌های رو–رودر بندر آستارا

نماینده آستارا در مجلس، با اشاره به آمادگی گمرک و سازمان بنادر جهت راه‌اندازی کشتی‌های رو–رو، گفت: در صورت فراهم شدن شرایط و مشتری کافی، حمل و نقل دریایی را با کشتی‌های رو–رو در بندر آستارا فعال خواهیم کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، غلامرضا مرحباً، با اشاره به روند لایروبی بندر آستارا، اظهار کرد: سطح آب دریای خزر پایین رفته و مشکل دریافت (نیروی امواج) فقط در بندر آستارا نیست و بسیاری از بنادر غیر ایرانی خزر نیز با این مشکل مواجه شده‌اند. وی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی تمام ظرفیت خودش را در دریای خزر بسیج کرده و لایروبی بندر آستارا را انجام داده است، افزود: شرکت بهره‌بردار اقدام به خرید و مونتاژ دو دستگاه شناور برای لایروبی و نگهداری حوضچه بندر کرده است. نماینده آستارا در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگوی خبری، با اشاره به آمادگی گمرک و سازمان بنادر جهت راه‌اندازی کشتی‌های رو–رو، عنوان کرد: برای راه‌اندازی کشتی‌های تجاری، بیشتر از لایروبی به بازاربایی نیاز داریم. مرحباً، آستارا را دارای حمل و نقل ریلی و ترانزیت زمینی دانست که به عنوان رقیب عمل می‌کنند و یادآور شد: باید براساس مزیت‌های حمل و نقلی اقدام به بازاربایی و جذب مشتری کنیم لذا در صورت فراهم شدن شرایط و مشتری کافی، حمل و نقل دریایی را با کشتی‌های رو–رو در بندر آستارا فعال خواهیم کرد. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، بندر آستارا را نیازمند مشتری پایدار دانست و اضافه کرد: لایروبی و نگهداری بندر نیز در حال انجام است و با راه‌اندازی حمل و نقل دریایی، ترافیک کامیون‌ها در هم گمرک آستارا کاهش می‌یابد. وی از آمادگی‌های پل ماشین رو در بندر در مرز آستارا خبر داد و خاطر نشان کرد: امیدواریم تا چهار ماه آینده شاهد تکمیل پل باشیم که نقش مهمی در کاهش ترافیک شهر دارد؛ همچنین در حال آمادگی‌سازی یک تیرپارک بزرگ در آستارا هستیم که کامیون‌ها را از سطح شهرستان جمع‌آوری می‌کند. مرحباً، با بیان اینکه یک سامانه نوبت‌دهی کارا در این تیرپارک فعال خواهد شد، عنوان کرد: به دنبال کاهش ترافیک کامیون‌ها در شهر آستارا هستیم.