

## کریدور زنگزور در آستانه اجرا!

عقب‌نشینی روسیه در مقابل طرح آمریکا در قفقاز

## سالروز تحقیر آمریکایی در میانه جنگ نفتکش‌ها

سوپر نفتکش بریجتون چطور در میانه جنگ منهدم شد؟

### مقاله

## سایه آلودگی آب‌های جهان بر حیات زمین

سید عمران طباطبائی

### یادداشت

## ۱۸ ماه بی توجهی به بندر آستارا؛ خسارت خاموش به تجارت دریایی شمال ایران

**حمید الماسی نیا-** در میانه سواحل شمالی کشور، بندر آستارا به‌عنوان یکی از نقاط کلیدی تجارت دریایی ایران در دریای خزر، نزدیک به ۱۸ ماه در خاموشی فعالیت تجاری فرو رفت. تعطیلی این بندر که روزگاری دروازه صادرات به روسیه، قزاقستان و آذربایجان بود، نه صرفاً حاصل نوسانات طبیعی دریای خزر، بلکه حاصل ترکیبی از بی‌برنامگی مدیریتی، تأخیر در لایروبی اصولی، و تعارضات حقوقی میان دولت و بخش خصوصی بود.

انباشت بیش از یک میلیون متر مکعب رسوبات در مسیر کانال دسترسی بندر آستارا طی سال‌های اخیر، آن هم در منطقه‌ای که کاهش تراز آب دریای خزر به‌طور طبیعی شدت رسوب را افزایش داده، موضوعی غیرمنتظره نبود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که از سال ۱۳۹۹ تاکنون، تراز آب دریای خزر سالانه بین ۱۰ تا ۱۵ سانتی‌متر کاهش یافته؛ این پدیده باعث شده بندرهایی چون آستارا، عملاً از آب‌خور ایمن خود خارج شوند.

در آذرماه ۱۴۰۲، وقتی نخستین کشتی‌ها در پهلویگیری دچار مشکل شدند، هشدارها آغاز شد. اما پاسخی که باید در قالب یک لایروبی پیشگیرانه و سریع داده می‌شد، ماه‌ها در پیچ‌وخم بروکراسی و غفلت از الزامات بهره‌برداری بندری باقی ماند.

یکی از دلایل اصلی تأخیر در آغاز لایروبی، واگذاری بندر آستارا به بخش خصوصی برای بهره‌برداری ۴۰ ساله بود. براساس این واگذاری، مسئولیت حفظ عمق ایمن و نگهداری کانال دسترسی نیز به بخش خصوصی محول شده بود. اما فقدان تعهدات عملیاتی مشخص در قرارداد، باعث شد بهره‌بردار در انجام وظایف لایروبی تعلل کند و عملاً از آذر ۱۴۰۲ تا شهریور ۱۴۰۳ هیچ اقدام مؤثری برای حل بحران صورت نگیرد. به‌عبارتی، بندر آستارا از نظر فنی که باید روزانه میزبان کشتی‌های تجاری باشد، به دلیل ناهماهنگی اجرایی و ضعف نظارت دولت، به سکوت و سکون کشیده شد.

ادامه در همین صفحه



سپیده گزارش می‌دهد؛

# احیای بندر تجاری آستارا

پس از یک سال ونیم تعطیلی، تردد کشتی در بندر آستارا از سر گرفته شد  
بازگشت تجارت به بندر آستارا با ورود جدی مدیریت جدید سازمان بندر و دریانوردی



### ادامه از همین صفحه

صدور ضرب‌الاجل برای بهره‌بردار صورت گرفت. یعنی در کشوری با ده‌ها نهاد مرتبط با تجارت دریایی، باید بحران تا آنجا پیش برود که نهاد قضایی ورود کند تا پرونده‌ای حیاتی آغاز شود. این روند، نشانه‌ای واضح از فقدان سازوکارهای پیشگیری، برنامه‌ریزی منسجم و پاسخ‌گویی در مدیریت بندر کشور است. تجهیزات سنگین دریایی با همکاری سازمان بندر و دریانوردی و پیمانکاران تخصصی وارد عمل شدند و پروژه‌ای که باید پیش‌دستانه اجرا می‌شد، با ۹ ماه تأخیر عملیاتی شد.

تا تیرماه ۱۴۰۴، بیش از ۴۷۰ هزار مترمکعب رسوبات تخلیه شد و برای رسیدن به عمق استاندارد پهلویگیری (۵/۵ متر)، نزدیک به ۵۰۰ هزار مترمکعب دیگر نیز در دستور کار قرار گرفت. در نهایت، کشتی تجاری

یکی از نکات بحث‌برانگیز، واگذاری بهره‌برداری بندر آستارا به بخش خصوصی برای مدت ۴۰ سال بود. هرچند هدف از این واگذاری، افزایش کارایی، جذب سرمایه‌گذار و توسعه زیرساخت‌ها بود، اما نبود ضمانت اجرایی روشن برای نگهداری عمق اسکله و اجرای لایروبی، این هدف را به بن‌بست کشاند.

در نتیجه، بهره‌بردار در اجرای تعهدات زیربنایی خود تعلل کرد و نظارت مؤثری از مدیران گذشته سازمان بندر نیز اعمال نشد. همین تعلل، دلیل تأخیر ۹ ماهه در آغاز لایروبی رسمی و تعطیلی بیش از ۱۸ ماهه بندر بود. آغاز لایروبی با دخالت سازمان بازرسی کل گیلان و



میشه دنیاش یه بار دیگه رنگی بشه...  
برای حمایت کردن، تو راه رو انتخاب کن!

۰۲۱ - ۲۳۵۴۰۵

شماره کارت بانک اقتصاد نوین  
۶۲۷۴-۱۲۱۹-۴۰۰۶-۷۴۶۵



یک اسکن تا سلامتی



محک

مؤسسه خیریه حمایت از  
کودکان مبتلا به سرطان  
mahak-charity.org



«قهرمان» در مردادماه ۱۴۰۴ به‌عنوان نخستین شناور پس از وقفه‌ای ۱۸ ماهه، در اسکله آستارا پهلوی گرفت. تعطیلی ۱۸ ماهه بندر آستارا، هشدار جدی درباره ضرورت بازنگری در الگوهای واگذاری بندر، نظارت مؤثر دولت، و برنامه‌ریزی برای سازگاری با تحولات اقلیمی دریای خزر است. این تجربه نشان داد که عدم پیش‌بینی بحران رسوب، می‌تواند فرصت‌های صادراتی کشور را در اوج تحریم‌ها به تعطیلی بکشد.

در حالی که کشورهای همسایه خزر با جدیت در حال توسعه بندر خود هستند، تعطیلی بندر آستارا نشان داد ما هنوز در تنظیم قراردادهای بهره‌برداری و نظارت بر عملکرد بخش خصوصی، دچار نارسایی ساختاری هستیم.

بندر آستارا از سال ۱۴۰۱ به بخش خصوصی واگذار شد؛ اما این واگذاری به‌جای تسهیل توسعه، به تعلیق وظایف زیربنایی انجامید. براساس اسناد موجود، بهره‌بردار موظف به نگهداری عمق ایمن مسیر کشتیرانی بوده، اما در عمل، نه تعهدی اجرایی شد و نه نظارتی مؤثر بر آن اعمال گردید.

وقتی تعهدات بخش خصوصی در زمینه‌هایی مثل لایروبی و سرمایه‌گذاری، ضمانت اجرایی و پیگیری فوری ندارد، نتیجه چیزی جز خواب تجاری بندر نخواهد بود.

در شرایطی که توسعه تجارت دریایی با همسایگان شمالی، راهبردی‌ترین مسیر تقویت اقتصاد غیرنفتی کشور به‌شمار می‌رود، بندر باید به‌جای تأخیر، با آمادگی کامل در خط مقدم حمل‌ونقل و صادرات باشند.

تعطیلی ۱۸ ماهه بندر آستارا صرفاً یک اختلال محلی نبود. کاهش صادرات به روسیه و کشورهای حوزه قفقاز، توقف ورود کشتی‌های فله‌بر، و اختلال در زنجیره لجستیک شمال کشور، هزینه‌هایی است که در ترازنامه رسمی دیده نمی‌شود؛ اما اثرات بلندمدت آن در عقب‌ماندگی منطقه‌ای و تضعیف جایگاه تجاری ایران در دریای خزر کاملاً مشهود خواهد بود.

و اگر سیستم پاسخ‌گویی و شفافیت تصمیم‌گیری در ساختار سازمان بندر تقویت نشود، آستارا تنها آغاز یک مسیر است. بنادر انزلی، کاسپین و امیرآباد نیز در آینده می‌توانند قربانی همین بی‌تدبیری‌ها شوند، اگر مدیران از تجربیات شکست خورده درس نگیرند.

تجربه بندر آستارا باید به زنگ خطری برای تمام بنادر شمالی بدل شود. واگذاری‌های بلندمدت بدون پایش مستمر، عدم هم‌راستایی نهادهای بندری با ملاحظات زیست‌محیطی و اقلیمی، و نبود نظام پاسخ‌گویی دقیق در قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی، باید مورد بازنگری فوری قرار گیرد.

دریای خزر با پستروی مداوم، دیگر فضای مناسبی برای مدیریت‌های کند و منفعل نیست. بنادر ایران یا باید خود را با شرایط جدید وفق دهند، یا در رقابت منطقه‌ای، یکی یکی از دور خارج خواهند شد.