



یکشنبه ۱۳دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۴۶

## بندر دریانوردی

## اتمام فاز اول پروژه بندر تفریحی - گردشگری چمخاله در تابستان ۱۴۰۲



استاندار گیلان استاندار گیلان در بازدید از بندر تفریحی - گردشگری چمخاله با اشاره به تشکیل کار گروه ویژه بخش گردشگری دریایی در استان گیلان گفت: پیش بینی می شود که در تابستان سال ۱۴۰۲ فاز اول پروژه بندر تفریحی - گردشگری چمخاله به اتمام برسد. به گزارش اقتصادسرامد، عبدالله عباسی استاندار گیلان در بازدید از بندر تفریحی - گردشگری چمخاله اظهار کرد: از ظرفیت های بخش گردشگری دریایی در استان های شمالی متأسفانه تاکنون به خوبی بهره برداری نشده است.وی با بیان اینکه از سال گذشته اقدامات خوبی در بخش گردشگری دریایی استان صورت گرفته، افزود: با پیگیری های اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان و نماینده شهرستان لنگرود در مجلس، بندر تفریحی - گردشگری چمخاله این تاکنون ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و سرعت انجام کار ها رضایت بخش است.استاندار گیلان با بیان اینکه طبق برنامه زمان بندی، پیش بینی می شود که در تابستان سال ۱۴۰۲ فاز اول پروژه بندر تفریحی - گردشگری چمخاله این استان را به اتمام برساند، خاطر نشان کرد: مشکلاتی در خصوص تامین مصالح وجود داشت که با پیگیری های انجام شده مصالح از دیگر شهرها و استان ها تامین می شود. عباسی با بیان اینکه بندر تفریحی - گردشگری چمخاله این ظرفیت را دارد در از طریق خطوط دریایی به بندر استان های مازندران و گلستان و همچنین بندر انزلی، کاسپین و استازا در استان گیلان متصل شود، تصریح کرد: در سرمایه گذارانی که می توانند در راه اندازی تاکسی دریایی، هتل، رستوران و حوزه گردشگری و همچنین تفریحی اقدام کنند، حمایت می کنیم.وی بندر چمخاله را فرصتی طلایی برای سرمایه گذاری دانست و ادامه داد: از سرمایه گذارانی که علاقمند به سرمایه گذاری در بندر تفریحی - گردشگری چمخاله بوده، دعوت می شود با طرح سرمایه گذاری خود به اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان یا فرمانداری لنگرود مراجعه کنند.استاندار گیلان با اشاره به لزوم تشکیل کار گروه ویژه بخش گردشگری دریایی یادآور شد: این کار گروه پیشنهادات و نظرات کارشناسی را به منظور شکوفایی هر چه بیشتر گردشگری دریایی استان مورد بررسی قرار میدهد.

.....  
**به دنبال ساخت رادار موج برای امنیت صیادان و ملوانان آبادان هستیم**  
نماینده مردم آبادان در مجلس از پیگیری ساخت رادار موج برای امنیت صیادان و ملوانان آبادان خبر داده.به گزارش اقتصادسرامد، سیدمحمد مولوی به مهر اظهار کرد: رفع مشکلات صیادان و ملوانان باید به بهترین شکل انجام شود و در این خصوص تاکنون برنامه های مستمری را انجام داده ام.وی افزود: یکی از مواردی که اکنون در حال پیگیری آن هستم، پیگیری ساخت رادار موج به منظور امنیت صیادان و ملوانان آبادان است.نماینده مردم آبادان در مجلس ادامه داد: مکانیسات و پیگیری های لازم برای ساخت دستگاه رادار موج و استقرار در اداره هواشناسی و دریایی آبادان انجام شده و انعقاد قرارداد ساخت دستگاه و تجهیزاتی در دستور کار قرار گرفت.مولوی عنوان کرد: به طور حتم ساخت رادار موج و استقرار آن در اداره هواشناسی دریایی آبادان گام مهمی در راستای امنیت صیادان و ملوانان این شهر تلقی می شود.

.....  
**جایه جایی بیش از یک میلیون تن کالای اساسی از بندر اقیانوسی چابهار**  
رئیس اداره حمل و نقل کالای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان، از جایابی یک میلیون و ۱۲۲ هزار و ۹۸۱ تن کالای اساسی از بندر اقیانوسی چابهار در سال جاری خبر داد. به گزارش اقتصادسرامد، مهرااله داموغ به این ابر اظهار داشت: عمده کالاهای جایجا شده این مدت از بندر چابهار گندم،برنج،ذرت و جو بوده است.وی با اشاره به اهمیت بندر چابهار در تامین کالاهای اساسی کشور افزود: این بندر استراتژیک کشور با توجه به موقعیت و جایگاه ویژه اتصال به آب های آزاد و اقیانوس هند یکی از بهترین بندر مهم ایران برای ورود انواع کالاهای اساسی محسوب می شود.رئیس اداره حمل و نقل کالای اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان افزود: بندر چابهار با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه هشت و نیم میلیون تن مقصد جدید ورود کالاهای اساسی کشور است به طوریکه هم اینک رفت و آمد و پهلوگیری کشتی های حامل انواع کالای اساسی رواج دارد.داموغ افزود: ورود کشتی های حامل کالاهای اساسی نشان دهنده رشد چشمگیر واردات کالا از مسیر این بندر بزرگ اقیانوسی است.به گزارش ایرنا، بندر چابهار به عنوان بندر استراتژیک، راهبردی و مهمترین بندر تجاری ایران در خارج از حوزه خلیج فارس، قابلیت تخلیه و انتقال ۵۰ درصد از کالاهای اساسی مورد نیاز کشور مانند گندم، جو، شکر، ذرت و سویا را دارد.با توجه به توسعه زیرساختی و تجهیزاتی بندر چابهار، با اختصاص سرمایه واردات کالاهای اساسی مورد نیاز کشور از سوی ۲ شرکت بزرگ بازرگانی دولتی ایران و پشتیبانی امور دام از سال ۱۳۹۸ به این بندر استراتژیک، ورود این نوع کالاها از طریق دروازه ملل (بندر چابهار) با رشد خوبی همراه شده است.

## برگزاری مانور مشترک اقتدار ۷ در منطقه و ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

برگزاری مانور مشترک اقتدار ۷ در منطقه و ویژه اقتصادی بندر امام خمینیخبرگزاری آریا-مانور اقتدار ۷ با مشارکت دریابانی مرزبانی نیروی انتظامی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی با هدف حفظ و ارتقاء امنیت دریایی بر گزار شد.به گزارش اقتصادسرامد، مدیرکل بندر و دریانوردی خوزستان گفت: در این مانور مشترک علاوه بر یگان های دریابانی مرزبانی نیروی انتظامی، گشت های دریایی یگان حفاظت مجتمع بندری امام خمینی به همراه ناوگان دریایی این اداره کل مشارکت کرده و به ایفای نقش های پشتیبانی، آتش خوراری و جستجو و نجات دریایی پرداختند.بهرروز آقائی با بیان اینکه این مانور با هدف حفظ و ارتقاء امنیت آبراه استراتژیک خورموسی، سواحل و محدوده لنگر گاهی مجتمع بندری امام خمینی و افزایش تعاملات و همکاری ها با دریابانی نیروی انتظامی برگزار شد، افزود: بر اساس سناریوی این مانور، به دنبال شناسایی چند نفر عامل خرابکاری در کل فرود شناور در محدوده اسکله های این مجتمع بندری، نیروهای واکنش سریع دریابانی وارد عمل شده و در صدد مقابله با این عوامل بر آمدند.مدیرکل بندر و دریانوردی خوزستان تصریح کرد: نیروهای شرکت کننده در جریان مانور به پشتیبانی عملیات و کمک مصدومین حادثه و انتقال آنان به خشکی پرداختند.



## واکاوی «اقتصاد سرامد» از تاثیر اقتصاد دریا محور بر شکل گیری سکونتگاه های جنوب ایران

## احاطه دریانوردان ایرانی بر نقاط دور در بستر تاریخ



به کار می آمد. در عمان، یمن و سوماتالی گاه مر و کندر می خریدند. بعضی کشتی ها از مکلا و یمن کوته راه رفتن به بندر های کنیا و زنگبار هم می گرفتند و درآمدی اضافه به دست می آوردند. از آنجا در حالی که جزیره سقطره را در سمت چپ و ساحل آفریقا را سمت راستشان بود، از نوک شاخ آفریقا با راس عصر می گذشتند. راس عصر در کتاب سلیمان مهری جرادافون نامیده شده است و در زبان اروپایی آن را گواردافونی مینامند. سپس به سمت تنگه هرموز می رانددند. در جهت به سمت منقط میرفتند. پس از رسیدن به مسقط از راس الحدم می گذاشتند. از اینجا به بعد باد موسمی شمالی شرقی که در آن نواحی بین دریانوردان به باد ازبب معروف است کشتی را به سمت جنوب می راند. اغلب توقفی در مسقط داشتند. در برخی سفرها به خلیج عدن و بندر عدن میرفتند. عدن در سال های پیش از استقلال یمن در دست انگلستان بود و در بازارهای آن نقاط گدیشو و کیسایونیز گاه ایستگاهی برای کشتی های ایرانی و عرب بود. اگر

توقف می کردند، از این سواحل به ویژه در راس حافون اغلب نمک بار می کردند که در مومباسا مسافرانی برای رفتن به بندر های کنیا و زنگبار هم می گرفتند و درآمدی اضافه به دست می آوردند. از آنجا در حالی که جزیره سقطره را در سمت چپ و ساحل آفریقا را سمت راستشان بود، از نوک شاخ آفریقا با راس عصر می گذشتند. راس عصر در کتاب سلیمان مهری جرادافون نامیده شده است و در زبان اروپایی آن را گواردافونی مینامند. سپس به سمت تنگه هرموز می رانددند. در جهت به سمت منقط میرفتند. پس از رسیدن به مسقط از راس الحدم می گذاشتند. از اینجا به بعد باد موسمی شمالی شرقی که در آن نواحی بین دریانوردان به باد ازبب معروف است کشتی را به سمت جنوب می راند. اغلب توقفی در مسقط داشتند. در برخی سفرها به خلیج عدن و بندر عدن میرفتند. عدن در سال های پیش از استقلال یمن در دست انگلستان بود و در بازارهای آن نقاط گدیشو و کیسایونیز گاه ایستگاهی برای کشتی های ایرانی و عرب بود. اگر

توقف می کردند، از این سواحل به ویژه در راس حافون اغلب نمک بار می کردند که در مومباسا مسافرانی برای رفتن به بندر های کنیا و زنگبار هم می گرفتند و درآمدی اضافه به دست می آوردند. از آنجا در حالی که جزیره سقطره را در سمت چپ و ساحل آفریقا را سمت راستشان بود، از نوک شاخ آفریقا با راس عصر می گذشتند. راس عصر در کتاب سلیمان مهری جرادافون نامیده شده است و در زبان اروپایی آن را گواردافونی مینامند. سپس به سمت تنگه هرموز می رانددند. در جهت به سمت منقط میرفتند. پس از رسیدن به مسقط از راس الحدم می گذاشتند. از اینجا به بعد باد موسمی شمالی شرقی که در آن نواحی بین دریانوردان به باد ازبب معروف است کشتی را به سمت جنوب می راند. اغلب توقفی در مسقط داشتند. در برخی سفرها به خلیج عدن و بندر عدن میرفتند. عدن در سال های پیش از استقلال یمن در دست انگلستان بود و در بازارهای آن نقاط گدیشو و کیسایونیز گاه ایستگاهی برای کشتی های ایرانی و عرب بود. اگر

## برگزیده ها

مدیریت زیست محیطی بندر تجاری اجرایی می شود  
بندر ملزم به رعایت موازین زیست محیطی جهت حفاظت از دریاها

رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی سیستان و بلوچستان گفت: سواحل مکران و محور شرق فرصتی بزرگ برای توسعه منطقه و کشور محسوب می شود. به گزارش اقتصادسرامد، رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی سیستان و بلوچستان ضمن بررسی اوضاع و مشکلات برنامه ریزی در ایران گفت: عدم توجه به برنامه ریزی فضایی بر مبنای آمایش سرزمین و تقسیم کار ملی منطبق در تدوین برنامه های توسعه ای و نبود امار و اطلاعات درست از منابع و شرایط اقتصادی کشور از جمله این موانع است.مهرداد عرب اول به شاخص های کلیدی استان اشاره و اظهار کرد: در سیستان و بلوچستان شاهد پایین بودن تراکم جمعیت (۱۷/۳) نسبت به متوسط کشوری، بالاتر از درصد جمعیت روستایی نسبت به جمعیت شهری در اکثر شهرستان ها،بالا بودن ضریب جینی مناطق شهری (۰/۶۹) نسبت به ضریب جینی مناطق شهری کشور (۰/۳۷) جوان ترین استان کشور با ۳۲/۹ درصد جمعیت زیر ۳۰ سال، نرخ مشارکت اقتصادی ۴۵/۵ درصد در مقابل ۴۰/۹ درصد کشور و ... هستیم.این مقام مسئول گفت: سواحل مکران در منطقه سیستان و بلوچستان یکی از مهمترین و استراتژیک ترین راههای آبی جهان به عنوان گلوگاه دریایی اتصال تجارت شمال \_ جنوب و نزدیکترین منطقه دسترسی کشورهای آسیای میانه و همسایگان جنوب شرق و شرق کشور و در واقع کلید اقتصاد آسیا به دیگر قاره های جهان و امن ترین نقطه دریایی کشور به شمار می رود.وی ادامه داد: وجود محور شرق به منظور افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین المللی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای شرق و شمال شرقی، ارتقای سطح متوسط درآمد و شاخص های توسعه در نواحی شرق کشور، کاهش فعالیت های برون رسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر از اهمیت قابل ملاحظه ای برخوردار است.رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی سیستان و بلوچستان با اشاره به قابلیت ها، مزیت ها و فرصت های استان، امنیت و جایگاه سواحل مکران و محور شرق در توسعه منطقه و کشور اذعان کرد: در این استان علاوه بر ظرفیت های گشته شده با چالش های مهمی همچون پدیده حاشیه نشینی، بحران آب، عدم تکمیل شبکه گاز و ... در عدم توسعه استان تأثیر گذار است، نیز مواجه هستیم. شایان ذکر است این مقام مسئول ضمن تشریح مدل توسعه استان، اولویت ها و ظرفیت های پهنه های برنامه ریزی بر اساس اسناد بالادستی به تحقق چگونگی رشد اقتصادی هدف گذاری شده در سال ۱۴۰۱ نیز پرداخت.



معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست از اجرایی شدن مدیریت زیست محیطی بندر تجاری کشور در جنوب و شمال کشور توسط سازمان محیط زیست خبر داد.به گزارش اقتصادسرامد، مجتبی ذوالجودی با اشاره به اینکه بندر تجاری فعال در جنوب و شمال کشور از مهمترین بخش های حفاظت کشور محسوب می شوند، بیان داشت: فعالیت های گسترده در این بندر ملزم به رعایت موازین زیست محیطی جهت حفاظت از دریاها همگام با توسعه و بهره برداری اقتصادی است.معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: بررسی های کارشناسان محیط زیست از عملکرد زیست محیطی بندر تجاری حاکی از وجود تخلفات زیست محیطی است.وی با اشاره به اینکه مدیریت زیست محیطی بندر تجاری باید توسط سازمان بندر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی بندر کشور مورد نظارت قرار گیرد، اظهار داشت: در این راستا جلسات متعددی با مسئولان مربوط در سازمان بندر و دریانوردی برگزار کرده ایم.به گفته ذوالجودی، بر اساس بررسی های صورت گرفته توسط کارشناسان محیط زیست دریای، هم اکنون نبود تأسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفثی کشتناروها به عنوان مهمترین مشکل در مدیریت زیست محیطی بندر تجاری مطرح است.این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفته های خود خاطر نشان ساخت: این مشکل مهم زیست محیطی دریایی طی جلسهای ویژه با مسئولان سازمان بندر و دریانوردی مطرح و بر رفع هر چه سریع تر آن تأکید شده است.وی اذعان داشت: احداث تأسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفثی در بندر تجاری کشور به عنوان مهمترین راهکار حل معضل محیط زیست دریایی موجود ناشی از فعالیت بندر تجاری کشور، به سازمان بندر و دریانوردی پیشنهاد شده است.معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، خاطر نشان ساخت: با توجه به اینکه در حال حاضر بخش زیادی از آلودگی های دریایی با منشأ آلودگی های نفثی صورت می گیرد، در صورت ساخت تأسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفثی در بندر تجاری کشور، شاهد کاهش چشمگیر آلودگی ها خواهیم بود.وی تأکید کرد: سازمان محیط زیست به عنوان متولی اصلی حفاظت از محیط زیست دریایی تا زمان احداث راه اندازی تأسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفثی دست از پیگیری های مکرر و برگزاری جلسات با سازمان بندر و دریانوردی نخواهد کشید.

## گسروه اقتصاد دریا - دکتر محمد حسن نیا -

اقتصاد دریامحور بندر جنوب ایران بر پایه تجارت دریایی، لنج داری و لنج سازی استوار بوده است. بنابراین سفرهای دریایی دریانوردان بندر جنوبی ایران که به سفرهای طولانی مدت (گپ) به هند، آفریقا و یمن و سفرهای کوچک به کشورهای حوزه جنوب خلیج فارس در طول سال به صورت می گرفت، علاوه بر این که نقش اقتصادی داشته است، بر هنر، معماری، صنایع دستی، زبان، آداب و رسوم و غیره جوامع مبدأ و مقصد نیز تاثیر گذار بوده است.

## سفرهای دریای دریانوردان ایرانی به هند یمن و آفریقا

سفرهای دریایی را به سفرهای طولانی مدت و کوتاه مدت می توان تقسیم نمود. یکی از سفرهای مهم و طولانی مدت دریانوردان بندار ایرانی که بر معماری مناطق جنوبی ایران تأثیر گذار بوده است، سفر به آفریقا بود. برای آشنایی بیشتر با شیوه رفتن دریانوردان بندار ایرانی به سفرهای دریایی طولانی مدت لازم است این سفرها ابتدا به صورت اجمالی تشریح گردد تا نشان داده شود که به چه صورت و به سفر رفته و چندان یا سایر اقلامی که بر معماری جنوب ایران تأثیر گذار بوده است، در کدام یک از سفرها به بندار ایرانی آورده می شد.برای سفر به آفریقا نیز مانند سفر هند، ابتدا به هند العرب می رفتند تا خرمای سایر را که در مکل و عدن و سوماتلی خواهن داشت بخزند و بار بزنند. سپس به سمت تنگه هرموز می رانددند. در جهت به سمت منقط میرفتند. پس از رسیدن به مسقط از راس الحدم می گذاشتند. از اینجا به بعد باد موسمی شمالی شرقی که در آن نواحی بین دریانوردان به باد ازبب معروف است کشتی را به سمت جنوب می راند. اغلب توقفی در مسقط داشتند. در برخی سفرها به خلیج عدن و بندر عدن میرفتند. عدن در سال های پیش از استقلال یمن در دست انگلستان بود و در بازارهای آن نقاط گدیشو و کیسایونیز گاه ایستگاهی برای کشتی های ایرانی و عرب بود. اگر

## مدیر شهرک شیلاتی اندیمشک

## درخواست سرمایه گذار شیلات اندیمشک از استاندار خوزستان



مدیر شهرک شیلاتی اندیمشک با اشاره به برخی کارشکنی ها و عدم همکاری با سرمایه گذاری در این شهرستان گفت: استاندار خوزستان اگر مشتاق مشاهده موانع تولید است به اندیمشک تشریف بیاورد تا ببیند بزرگترین مجتمع تولیدی شیلات کشور که بدون حتی یک ریال تسهیلات بانکی پس از ۲۰ سال به چرخه تولید ابتدایی رسیده به دلیل کج سلیبگی برخی مسئولان با چه مشکلات برنامه ریزی شده ای مواجه شده است.به گزارش اقتصادسرامد، ایرج سالاری اظهار کرد: آقای استاندار در این شهرستان مدیران برخی ادارات حتی برای پاسخ به یک استعلام با بهای تولید، کم کاری می کنند.وی ادامه داد: در شرایطی که باید برای توسعه اشتغال و تولید از تمام ظرفیت ها استفاده بهینه شود متأسفانه در این شهرستان با اعمال اقداماتی نامناسب فرصت را به تهدید تبدیل می کنند.مدیر بزرگترین شهرک شیلاتی کشور تصریح کرد: بخشی از ادارات مرتبط، فرصت طلایی تولید در مجتمع شیلات را فدای بروکراسی اداری کردند: در شرایطی که انتظار هیچگونه کمک و مساعدتی نداشته ایم و فقط درخواست داریم در چرخه تولید سبک اندازی و مشکل تراشی نکنند. سالاری تصریح کرد: زیرساخت های ابتدایی تولید از جمله برق، آب و امنیت فرایند تولید که از حقوق قانونی ما است را با عناوین مختلف از ما دریغ از ادارات شهرستان مدت ها است پاسخ یک استعلام را نمی دهند. و بصورت غیر مستقیم پیغام می دهند که اجازه همکاری نداریم. این در حالی است که برخی مسئولان مطالبات غیرقانونی و غیر عرفی دارند.وی عنوان کرد: ما باید در ماه های مهر و آبان فرایند تولید را شسروغ می کردیم اما به دلیل عدم ایفای تعهدات ادارات و بخش های دولتی مرتبط، این فرصت مهم تولید و اشتغال با چالشی مواجه شد که اتفاقا دولت نقش خود را در تولید و اشتغال، ناجی و تسهیل کننده بیان کرده اما در کمال حیرت در شهرستان اندیمشک این یک معادله معکوس است.مدیر شهرک شیلاتی اندیمشک گفت: آقای استاندار اگر در پی ایجاد اشتغال و رفع موانع تولید هستید باید گفت در این راهگزار، شهرک شیلات اندیمشک سکوی پرتابی برای این استان و کشور به شمار می رود البته به شرط آنکه مسئولان پای کار باشند.

## تالاب

## به دنبال کاهش دوباره سطح تراز آب دریای کاسپین تالابهای ساحلی در معرض خشکی



وحیده اسماعیلی - سید معصومه بنی هاشمی مدیر مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای کاسپین مؤسسه تحقیقات آب و وزارت نیرو از کاهش ۲۷ سانتی متری سطح آب دریای کاسپین در سال آبی گذشته (۱۴۰۱-۱۴۰۰) خبر داد.وی با اعلام این خبر گفت: باتوجه به این که معمولاً کمترین سطح آب کاسپین در اواخر ماه آذر تا اواسط زمستان هر سال رخ می دهد، براین اساس، آثار تداوم کاهش سطح آب برای کاربری های متأثر از دریا، در ماه های پیشرو تا پایان سال تشدید خواهد شد.

تغییرات تراز آب دریای کاسپین دربازه های زمانی مختلف بسیار اتفاق افتاده، این تغییرات در دوره هایی کاهش و در دوره هایی نیز افزایشی بوده است.

اوایل سال جاری بود که موسسه تحقیقات آب و وزارت نیرو، از کاهش ۲۱ سانتی متری میانگین تراز آب دریای کاسپین در سال ۲۰۲۱ میلادی نسبت به دوره مشابه سال گذشته خبر داده بود و اعلام کرد: این کاهش به منفی ۲۷.۴۲ متر نیز رسید که معادل دو و نیم برابر حجم آب دریاچه ارومیه است. حال باتوجه به گزارش اخیر منتشر شده از سوی این مرکز و پیش بینی ادامه روند کاهش سطح آب کاسپین و اهمیت مدیریت پیامدهای حاصل از آن، این سوال مطرح می شود که کاهش سطح آب دریای کاسپین چه مخاطراتی برای سواحل، تالابها، اکوسیستم و محیط زیست گیلان به دنبال دارد؟

## مدیریت استانهاتمنطبق با شرایط پسروی آب دریا باشد

در این رابطه «هادیون خوشروان» استادیار پژوهشی و مجری طرح بین المللی نوسانات دریای کاسپین و محیط زیست مناطق ساحلی به مرورافطار کرد: با کاهش سطح تراز دریای کاسپین، شیب منفی تالابهای ساحلی تحت تاثیر این کاهش قرار می گیرد که منجر به کاهش ورود آب دریا به تالابها، و خامت حیات و خشکی بیشتر آنها می شود. خوشروان با تأکید که با کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین، بخش خشکی سواحل افزایش می یابد این افزایش را فرصتی برای هجوم و دست درازی افراد بومی به حریم دریای کاسپین دانست و افزود: این اتفاق در دهه ۵۰ و ۶۰ برای سواحل استانهای شمالی رخ داد که شاهد ساخت وسازهایی بی رویه در حریم سواحل و تصرف آنها بودیم. این استاد دانشگاه تصریح کرد: از دیگر مخاطرات می توان به تغییر زیستگاههای ساحلی اشاره کرد که پیش از این به دلیل نفوذ آب دریای موجب شکل گیری مرداب و نیزار متصل به دریا شده بود. با این اتفاق منابع تغذیه ای تالابها از بین رفته و زیستگاه ها به شدت تغییر می یابند و حیات وحش و گیاهی در محیط زیست منطقه به مخاطره می افتند. مجری طرح بین المللی نوسانات دریای کاسپین و محیط زیست مناطق ساحلی در ادامه با بیان اینکه کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین دوره ای و چرخه ای است تصریح کرد: بارها در سنوات مختلف طی دوره های زمانی بلند مدت و میان مدت سواحل دریای کاسپین خشک شده اند. آنچه که در این حوزه مورد تگناری است اثر گذاری گرمایش زمین بر وی دریای کاسپین است که می تواند عاملی در نرسیدن آب کافی از بارندگی ها و برف به دریا باشد. این درحالیست که در سوی دیگر مهرمان با کاهش آب دهی از رودخانه بزرگ ولگا در روسیه به دریای کاسپین و با کاهش بارندگی ها در استانهای شمالی ایران نیز مواجه هستیم که با وجود برداشت های بی رویه کشاورزی از آب رودخانه ها عملا موجب کاهش ورود آب به دریای کاسپین شده اند.

رئیس اداره حفاظت و احیاء تالاب های حفاظت محیط زیست گیلان، تأکید کرد: با شروع فصل گرما و افزایش تبخیر رودخانه ها امکان آب دهی رودخانه به دریای کاسپین کاهش می یابد و این درحالیست که با برداشت های بی رویه آب برای مصارف کشاورزی نیز مواجه هستیم. لذا نمی توانیم بروی آب دهی رودخانه ها به دریا حساب باز کنیم. وی با بیان اینکه کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین تا پایان قرن حاضر چندین بار تکرار می شود اضافه کرد: نباید فراموش کنیم که کره زمین دارای چرخه ای مختلفی است که یکی از این چرخه ها تغییرات آب و هوایی است. این رخداد هر لحظه می تواند به وقوع بپیوندد. حال آنکه باید انتظار داشته باشیم با افزایش وقوع بارشها از جریانات اقیانوس اطلس بروی رودخانه ولگا که ۵۵ درصد آب دریای کاسپین را تامین می کند، آب بیشتری وارد دریای کاسپین شود.

وی با تأکید به اینکه با کاهش سطح سطح تراز آب دریای کاسپین باید مدیریت استانهاتمنطبق با شرایط پسروی آب دریا باشد اظهار کرد: در حال حاضر با این روند کاهش، ماهیگران و شرکتهای صیادی پره که اسکله های آنها در نزدیکی سواحل قرار دارد دچار مشکلاتی در صید خواهند شد که عملا امکان استفاده از این ظرفیت از آنها گرفته می شود.

**تالاب ها ساحلی ما در معرض خشکی بیشتر**  
«عباس عاشوری» رئیس اداره حفاظت و احیاء تالاب های حفاظت محیط زیست گیلان نیز با اشاره به خطر خشک شدن تالابهای ساحلی استان به دا شروع فصل گرما و افزایش تبخیر رودخانه ها امکان آب لدوایل از جمله تالابهای ساحلی هستند که به طور مستقیم با دریای کاسپین ارتباط دارند و میزان آب ورودی به آنها از طریق دریای کاسپین هکشی می شود. کاهش سطح سطح تراز دریا منجر به کاهش عمق آب تالابهای ساحلی و خشکی آنها می شود که نمود آن در فصل بهار و تابستان با کم بارشی ها و تبخیر آب رودخانه ها به خوبی قابل مشاهده است.

عاشوری با تأکید به اینکه یکی از بزرگترین چالشهای کاهش آب تالاب ها به دنبال کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین، به مخاطره افتادن حیات پرندگان و آبزیان موجود در آنها خواهد بود. این چالشهای روز به روز نمایان تر می شود و آنچه مسلم است برای مدیریت این چالش به برنامه های بلند مدت طرح جامع ۷ ساله، میان مدت و تخصیص اعتبارات برای اجرای آنها نیاز داریم.

رئیس اداره حفاظت و احیاء تالاب های حفاظت محیط زیست گیلان، تأکید کرد: با شروع فصل گرما و افزایش تبخیر رودخانه ها امکان آب دهی رودخانه به دریای کاسپین کاهش می یابد و این درحالیست که با برداشت های بی رویه آب برای مصارف کشاورزی نیز مواجه هستیم. لذا نمی توانیم بروی آب دهی رودخانه ها به دریا حساب باز کنیم. وی تأکید کرد: قطعاً با کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین، تالابهای ساحلی ما در معرض خشکی بیشتر قرار می گیرند. این درحالیست که آب دریا شورت هم می شود که می تواند برای تنوع زیستی محیط زیست استان خطرناک باشد. در عین حال با کاهش سطح تراز آب دریای بانهای ساحلی منطقه نیز خشک تر شده و باید انتظار تشکیل رسوبات و گرد و غبار بیشتر از سمت آنها به سوی استان گیلان باشیم. همچنین آب شور دریای کاسپین خود یکی از عوامل کنترل سنبل آبی در تالابهای ساحلی است که با این کاهش شرایط برای رشد بیشتر سنبل آبی و حتی گیاهان بومی در محیط تالابی فراهم می شود.