



معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور گفت: تالاب گاوخونی در اولویت برنامه‌های احیا قرار دارد و در طرح پیشنهادی مقرر شده با کمک اعتبارات دولت ژاپن انجام شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمدرضا لاهیجان‌زاده در نشست آموزشی مدیریت توفان‌های گردوغبار در اصفهان اظهار کرد: پدیده گردوغبار یکی از هشدارهایی است که کمتر به آن توجه کرده‌ایم؛ چند روز پیش به پاورپویتی از حدود سه- چهار سال پیش مربوط به منابع طبیعی اصفهان برخورد کردم. آمار ارائه‌شده از وضعیت مناطق غبار خیز در آن پاورپونت تقریباً همان آمار فعلی است با این تفاوت که شدت و وسعت کانون‌های گردوغبار افزایش یافته است.

وی تصریح کرد: مشکل استانی را که یک و نیم میلیون هکتار کانون گردوغبار دارد، با اقدامات جزئی مانند پانصد یا هزار هکتار بیابان‌زدایی نمی‌توان حل کرد.

معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور ادامه داد: سال ۱۳۸۱- ۱۳۸۲ در اهواز، برای اولین بار شاهد رنگ زرد هوا و پدیده‌ای بودیم که ابتدا فکر نمی‌کردیم گردوغبار باشد؛ چند ماه بعد تکرار شد و در عرض چهار -پنج سال به ۸۵روز در سال رسید.

لاهیجان زاده افزود: در دوره مدیریت اخیرم در محیط‌زیست اصفهان نیز با همین پدیده مواجه شدم و نگرانم که اصفهان هم به همان مسیر رفته باشد.وی خاطر نشان کرد: امروز حتی با بادهای ملایم پنج متر بر ثانیه هم شاهد خیزش گردوغبار هستیم.

معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست به عوامل انسانی موثر بر گسترش کانون‌های داخلی گردوغبار در ششاع ۵۰ کیلومتر شهر اصفهان اشاره کرد و گفت: اگر به منطقه شرق و شمال شرق اصفهان نگاه کنیم، متوجه برپانی‌هایی می‌شوید که برای تولید آجر بر سر زمین‌ها آمده است. تعداد چاه‌های غیرمجاز در حوضه آبریز، کاهش شدید سطح آبخوان‌ها و رطوبت خاک و خشک شدن تالاب گاوخونی که پیش‌تر رطوبت منطقه را تا ششاع ۲۰۰ کیلومتری تأمین می‌کرد، همه دست به دست هم داده و گردوغبار را تشدید کرده است.

لاهیجان زاده اضافه کرد: ۲ هفته پیش در زمان وقوع گردوغبار در تهران، تصاویر ماهواره‌ای نشان می‌داد که کانون اولیه در استان کرمان بوده و به فاصله بیش از ۵۰۰ کیلومتر، تهران و قم را هم تحت تأثیر قرار داده است.

وی تصریح کرد: تالاب‌هایی مانند جازموریان و هیرمند می‌توانند تا ششاع ۴۰۰ تا یک هزار کیلومتر اثر گذار باشند. بنابراین این مسئله فراتر از یک استان است.معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور در ادامه به اقدامات صورت گرفته در حوزه تالاب‌ها اشاره کرد و گفت: در کشور حدود چهار میلیون هکتار تالاب شناسایی شده است.

به گفته لاهیجان‌زاده، دولت یسه تاژگی ۲۳۲ تالاب را به نام مشخص کرده و تا امروز یک میلیون و ۳۵۰ هزار هکتار از تالاب‌ها به نام سازمان حفاظت محیط‌زیست سند خورده است.

وی افزود: صدور سند برای مابقی تالاب‌ها نیز در دستور کار قرار دارد تا از هر گونه دست‌اندازی جلوگیری شود.

معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور به برنامه‌های آینده اشاره کرد و گفت: با پیگیری مدیرکل محیط‌زیست اصفهان بزودی جلسه تالاب‌ها با حضور استاندار این استان برگزار می‌شود. می‌کشیم نمایندگان وزارت نیرو هم حضور داشته باشند تا طرح اولیه جامع احیای آینده‌رود و تالاب گاوخونی آماده شود.

لاهیجان زاده با بیان اینکه این طرح را برای تصویب به ستاد ملی تالاب‌ها خواهیم پرسد، افزود: تاکنون طرح‌های جامع تالاب‌هایی مانند میانکاله، انزلی، زریوار و چند تالاب دیگر مصوب شده و گاوخونی به دلیل اهمیت بالا در اولویت است.

وی در ادامه به استفاده از فرصت‌های بین‌المللی برای کمک به احیای تالاب‌ها اشاره و خاطر نشان کرد: برای تالاب صالحیه در محدوده استان‌های البرز و قزوین که به یکی از کانون‌های اصلی گرد و غبار تبدیل شده و استان تهران و البرز را تهدید می‌کند، اعتباری از سوی کشور چین تأمین شده است که برای احیای این محدوده تالابی مناسب به نظر می‌رسد.



سراسرآمد
گروه راهبردی - مرتضی فاخری -
بیست و پنج سال از امضای توافق‌نامه سن پترزبورگ می‌گذرد؛ توافقی که بر کاغذ، نوبدبخش انقلابی در مناسبات ترانزیتی اوراسیا بود و تصویر کریدوری را ترسیم می‌کرد که می‌توانست با کوتاه کردن مسیر تجاری میان شبه‌قاره هند و اعماق روسیه، نظم لجستیکی کهن را بر هم زند. اما در دنیای واقعی و نه در عالم نظریه‌پردازی‌های ژئواکونومیک، راهگذر بین‌المللی شمال-جنوب همچنان در هاله‌ای از ابهام و آرزوهای برآورده‌نشده باقی مانده است. امروز که غبار بیست و پنج سال بر این پروژه عظیم نشست، پرسش بنیادین این نیست که آیا این کریدور پتانسیل دارد یا خیر، که آیا ایران به عنوان هسته مرکزی این مسیر می‌تواند از این فرصت تاریخی برای تحقق عایدی ترانزیتی پایدار بهره‌مند شود، یا اینکه این پروژه همچنان به سراپی می‌ماند که در افق بیابان ژئوپلیتیک، چشم‌ها را خیره کرده اما کام تشنگان را سیراب نمی‌کند.

دکتر مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی درنوشтары به اسرآمده به بررسی لایه‌های نهان مطالبه قدیمی کریدور شمال- جنوب پرداخته است که در ادامه با هم می‌خوانیم: برای پاسخ به این پرسش، چاره‌ای جز غور در لایه‌های پنهان این پروژه نیست. راهگذر شمال-جنوب در آغاز، پاسخی به یک نیاز منطقی در اقتصاد جهانی بود؛ نیازی به مسیری کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تر نسبت به کانال سوئز که مایملک تجارت جهانی را از جنوب به شمال اوراسیا منتقل کند. اما این منطق اقتصادی، به سرعت در تور پیچیده مناسبات قدرت و رقابت‌های ژئوپلیتیک گرفتار آمد. آنچه به عنوان یک پروژه صرفاً حمل‌ونقلی کلید خورد، خیلی زود به یک اهم استراتژیک برای کشورهای امضاکننده تبدیل شد. هند به دنبال گریز از وابستگی به مسیر پاکستان و دستیابی به انرژی و بازارهای آسیای مرکزی بود، روسیه در پی تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی خود و تضعیف انحصار غرب بر مسیرهای سنتی بود و ایران نیز رویای احیای جایگاه تاریخی خود به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب را در سر می‌پروراند. این تلاقی منافع، هرچند در ابتدا امیدوارکننده بود، اما به مرور زمان به میدان کشمکش منافع ملی و راهبردهای متضاد مبدل شد.

مرور ادبیات آکادمیک پیرامون این کریدور نشان می‌دهد که بر سر موانع پیش روی آن اجماعی جدی وجود دارد. پژوهش‌ها به صراحت از محدودیت‌های زیرساختی، ریسک‌های ژئوپلیتیک و موانع اداری و بوروکراتیک به عنوان عوامل اصلی ناکارآمدی این مسیر سخن می‌گویند. این سه‌گانه، که هر کدام به تنهایی برای فلج کردن یک پروژه بین‌المللی کافی است، در کنار هم، راهگذر شمال- جنوب را در دام یک دور باطل گرفتار کرده‌اند. ناهماهنگی در عرض ریل که موجب می‌شود قطارهای هندی با استانداردهای روسیه تطابق نداشته باشند، فصلی بودن مسیرهای دریایی در خزر که در ماه‌های سرد سال با یخ‌زدگی مواجه می‌شوند، و کمبود ظرفیت در بخش‌های خاصی از مسیر، تنها بخشی از چالش‌های فنی هستند که با تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و روسیه، که تأمین مالی

پاکستان در مسیرهای تجاری خود، به چابهار به عنوان یک ضرورت ژئوپلیتیک می‌نگرد و از سوی دیگر، لغو معافیت تحریمی این بندر توسط دولت نخست ترامپ و تداوم جو تردیدآمیز در دولت دوم، دهلی نو را در موقعیتی دشوار قرار داده است. مقامات هندی به صراحت اعلام کرده‌اند که نه تنها قصد خروج از چابهار را ندارند، بلکه به دنبال راه‌هایی برای حفظ حضور خود، از جمله واگذاری موقت سهام به طرف ایرانی با حق بازگشت مجدد، هستند. این رفتار، نشان از اهمیتی دارد که دهلی نو برای این بندر قائل است؛ چرا که چابهار را نه یک پایانه صرفاً اقتصادی، که کلید دستیابی به حوزه نفوذی می‌داند که می‌تواند موازنه قدرت را در همسایگی پاکستان و رقابت با چین در اقیانوس هند بر هم بزند. اما همین اصرار، ابهام را در مورد آینده سرمایه‌گذاری و حضور پایدار هند در این پروژه دوچندان کرده و از سوی دیگر، زم‌زمه‌هایی درباره ورود چین به این بستر خالی، به عنوان رقیبی جدی برای هند، به گوش می‌رسد که می‌تواند معماری ژئوپلیتیک منطقه را به نفع پکن دگرگون کند. چین با سرمایه‌گذاری کلان در بندر گوادر پاکستان و تکمیل کریدور اقتصادی چین-پاکستان، عملاً رقیبی تمام‌عیار برای چابهار ایجاد کرده و هر گونه تزلزل در حضور هند، می‌تواند میدان را برای نفوذ پکن هموار تر سازد.

نکته حائز اهمیت اینکه، تداوم این بحران‌ها، زاویه دیگری از ناکارآمدی پروژه را نیز آشکار می‌کند: نبود مدیریت یکپارچه و عدم هماهنگی میان کشورهای عضو. هر کدام از بازیگران، از جمله ایران، روسیه و هند، درک متفاوتی از اولویت‌ها و مسیرهای بهینه برای توسعه کریدور دارند. در حالی که مسیر غربی از طریق جمهوری آذربایجان و تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا برای ایران و روسیه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، هند بر محوریت چابهار و مسیر شرقی تأکید دارد. این ناهماهنگی، در کنار چالش‌های زیرساختی و سیاسی، به مرور زمان فضای بی‌اعتمادی را افزایش داده و هماهنگی‌های لازم را به تعویق انداخته است. برای نمونه، پروژه راه‌آهن رشت-آستارا که تنها حلقه مفقوده اتصال راه‌آهن سراسری ایران به شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و از آنجا به روسیه محسوب می‌شود، به دلیل محدود اعتبارات و همچنین تردیدهایی سیاسی در دو سوی مرز، سال‌هاست که با پیشرفت ناچیزی مواجه بوده و در برخی مقاطع، کلنگ‌زنی‌های نمادین نیز نتوانسته است این گره تاریخی را بگشاید. تجربه نشان داده که نه فقط سرمایه‌گذاری مالی، که اراده سیاسی و آمادگی برای مصالحه، به اندازه منابع مالی حیاتی است و فقدان آن، کریدور را در دام بلندپروازی‌های بدون پشتوانه نگه می‌دارد.

با این وصف، پرسش محوری باز می‌گردد به نقش ایران. آیا ایران به راستی از این فرصت بهره برده است؟ اعداد و ارقام و گزارش‌های میدانی نشان می‌دهند که علی‌رغم افزایش نسبی ترافیک در برخی شاخه‌ها، آنچه در عمل محقق شده، کسری از پتانسیل واقعی کریدور است. بر اساس آمار گمرک ایران، حجم ترانزیت کالا از مسیر شمال-جنوب در سال هزار و چهارصد و دو، با رشد قابل توجهی نسبت به سال پیش از آن مواجه شد و از مرز چندین میلیون تن عبور کرد، اما این رقم در مقایسه با ظرفیت اسمی کریدور که بالغ بر سی میلیون تن در سال برآورد می‌شود، همچنان ناچیز است. تحقق عایدی ترانزیتی به معنای واقعی، نیازمند عبور از موانعی است که هر کدام به تنهایی کافی هستند تا کریدور را به یک طرح نمایشی تبدیل کنند. زیرساخت‌های بندری ایران، به ویژه در بندرعباس و چابهار، با وجود توسعه‌های اخیر، همچنان با استانداردهای جهانی فاصله دارند و ناوگان

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

سراب راهبردی یا کریدور واقعیت؟

واکاوی بیست و پنج سالگی راهگذر شمال-جنوب در آشفته‌بازار ژئوپلیتیک

ریلی نیز از حیث سنن و تکنولوژی، کارایی لازم را برای ترانزیت سریع و ایمن فراهم نمی‌آورد. در حقیقت، ایران به دلیل موقعیت مرکزی خود، توانسته تا حدی کالاهای ترانزیتی را از خود عبور دهد، اما این عبور، بیش از آنکه نتیجه یک برنامه‌ریزی استراتژیک هوشمندانه باشد، نتیجه ناچاری طرف‌های دیگر، به ویژه روسیه، در وضعیت تحریم است. تحریم‌ها نه تنها تهدیدی برای ایران، که به نوعی فرصتی کوتاه‌مدت ایجاد کرده‌اند که اگر با تکمیل زیرساخت‌ها و جلب اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی همراه نمی‌شد، به سراب تبدیل می‌شد.

شاید مهم‌تر از همه، نگاهی به ابعاد زیست‌محیطی و پایداری این پروژه باشد که در سایه رقابت‌های سیاسی، یکی از چالش‌های جدی مطرح است. افزایش ترافیک دریایی در خزر، که خود به دلیل تحریم‌ها با کشتی‌های قدیمی‌تر و کم‌کیفیت‌تر انجام می‌شود، می‌تواند آسیب‌های جبران‌ناپذیری به این دریاچه که از پیش با بحران کاهش سطح آب و آلودگی نفتی دست و پنجه نرم می‌کند، وارد آورد. این مسأله، در کنار نیاز به دیجیتالی‌سازی عمیق فرآیندها و کاهش بوروکراسی، که سازمان ملل و کنفرانس تجارت و توسعه آن نیز بر آن تأکید دارند، نشان می‌دهد که توسعه کریدور، فراتر از ساخت راه‌آهن، اسکله، نیازمند نگاه سیستمی و مدرن به حمل‌ونقل است. سازمان اسکاپ به عنوان یکی از نهادهای متولی این کریدور، بر لزوم استفاده از ابزارهای دیجیتال برای کاهش تأخیرها و افزایش کارایی تأکید داشته و ایران را به عنوان یکی از اعضای فعال در این حوزه معرفی می‌کند، اما این فعالیت، هنوز به خروجی قابل‌لمسی در کاهش هزینه‌ها و زمان ترانزیت منجر نشده است.

در پایان، باید به این واقعیت تلخ اذعان کرد که راهگذر شمال-جنوب، با گذشت یک ربع قرن، بیش از آنکه یک کریدور تجاری موفق باشد، بازتابی از منازعات و عدم قطعیت‌های حاکم بر نظام بین‌الملل است. این پروژه نشان داده که تا زمانی که اراده کشورهای عضو بر منافع ملی کوتاه‌مدت و واکنش‌های آتی به فشارهای خارجی غلبه نکند، هر گونه سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی در آن، با خطر جدی مواجه خواهد بود. ایران در این میان، با سرمایه‌گذاری عظیم بر روی این مسیر و وابستگی روزافزون خود به آن به عنوان اهمی در برابر تحریم‌ها، بیش از هر کشور دیگری در برابر فروپاشی یا ناکارآمدی آن آسیب‌پذیر است. آنچه ایران نیاز دارد، نه تکیه بر آرزوهای دیرینه، که طراحی یک راهبرد واقع‌بینانه و منعطف است که در آن، تکمیل حلقه‌های مفقوده، مذاکره برای رفع موانع تحریمی، و دیپلماسی فعال برای جلب سرمایه‌گذاری و هماهنگی با شرکای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، در اولویت قرار گیرد. بیست و پنج ساله شدن این توافق، فرصتی برای بازنگری اساسی است. ایران و شرکای آن باید بپذیرند که این کریدور، یک پروژه صرفاً اقتصادی نیست؛ یک پروژه ژئوپلیتیک است که در جهانی پر از تلاطم، نیازمند تعریف جدیدی از منافع مشترک و تعهدی فراتر از بیانیه‌های امضاشده است. تا آن زمان، افق صحرای سیاست بین‌الملل خواهد درخشید؛ درخشانی که تشنگی را بیشتر می‌کند، اما هرگز به باران حاصلخیزی که اقتصاد منطقه بدان نیازمند است، تبدیل نخواهد شد.

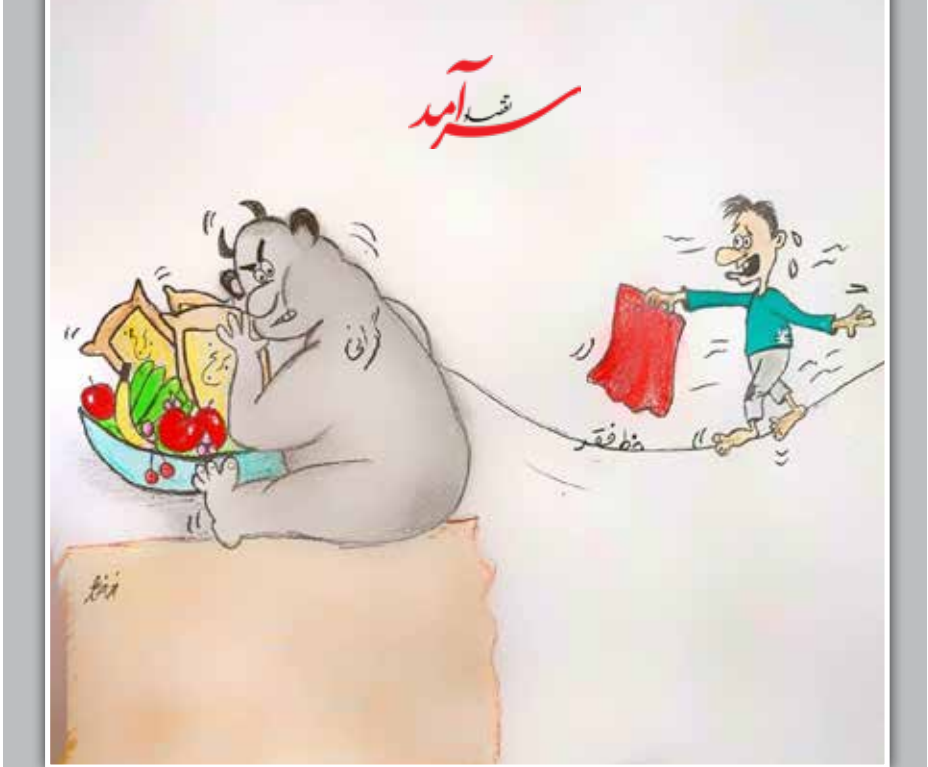
بدون شرح

قالب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریداعیزی -اقتصاد سراسرآمد