

«سرآمد» بررسی می کند؛

واکاوی چالش‌های زیست‌محیطی کانال «فنان تکو» کامبوج

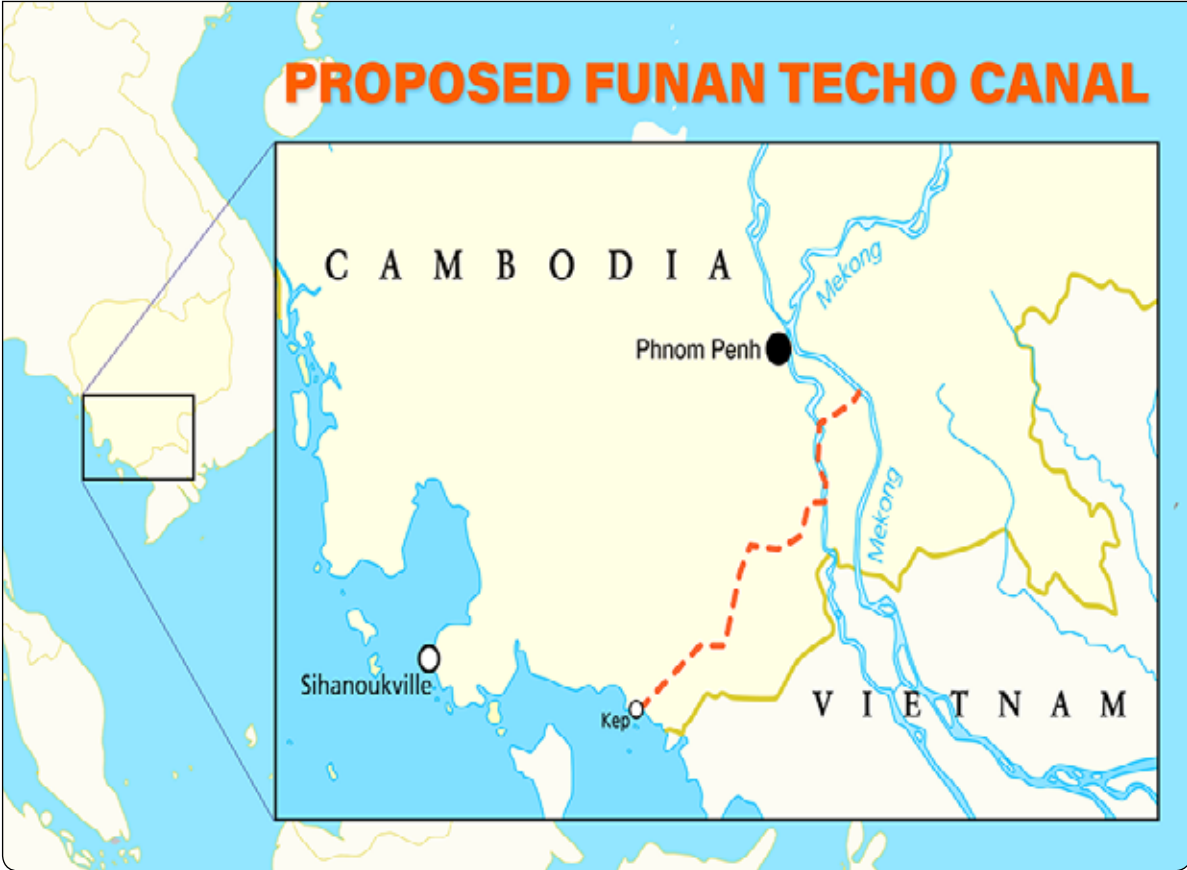
گروه بین الملل - رضا رضایی - پروژه کانال «فنان تکو» کامبوج در سال ۲۰۲۳ اعلام شد. در ۱۵ آگوست ۲۰۲۴ کلنگ زنی با حضور ۱۰۰۰۰ نفر در سراسر کشور برگزار شد. هون مانه، نخست وزیر کامبوج اظهار داشت که این پروژه طی ۴ تا ۵ سال تکمیل خواهد شد. این کانال یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های کامبوج بوده و توسط دولت به عنوان یک افتخار ملی تلقی می‌شود. این کانال از سه بخش به طول ۱۸۰ کیلومتر تشکیل شده است. بخش اول (۲۰ کیلومتر) رودخانه اصلی مکنونگ را به رودخانه بساک متصل می‌کند. بخش دوم (۳۰ کیلومتر) مسیر طبیعی رودخانه بساک را دنبال می‌کند و بخش سوم (۱۳۰ کیلومتر) رودخانه باساک را از طریق بندر کپ به خلیج تایلند متصل می‌کند. بنابراین پروژه در مجموع از چهار استان (Kep and Kandal, Takeo, Kampot) عبور می‌کند.

مزایای ایجاد کانال فنان تکو برای کامبوج

به گزارش روزنامه دریاپی اقتصادسرآمد، مرکز آنکسام در این باره آورده است: کانال فنان تکو تقریباً ۱۰۰ متر عرض در بالا و ۸۰ متر عرض در پایین و ۵.۴ متر عمق خواهد داشت و به گونه‌ای طراحی شده است که به راحتی در جهت‌های مخالف حرکت کند و کشتی‌هایی با وزن مرده تا ۳۰۰۰ تن را در خود جای دهد. این پروژه در ابتدا شامل ۳ سد، ۱۱ پل و ۲۰۸ کیلومتر روسازی و همچنین وسایل کمک ناوبری و سایر زیرساخت‌های لازم خواهد بود. پروژه کانال بسرای پذیرش کشتی‌های باری

آبی‌روری و دامداری داشته باشد. حدود ۱.۶ میلیون نفر در دو طرف کانال برنامه ریزی شده زندگی می‌کنند و تحت تأثیر ساخت و ساز آن قرار خواهند گرفت. دولت اعلام کرده است که تا ۷۰ درصد کاهش دهد و درآمد قابل توجهی از عوارض دریافت کند. پیش بینی می‌شود با کاهش زمان، مسافت و هزینه‌های حمل و نقل موجود، اشتغال زایی، ساخت و ساز و توسعه اقتصادی قابل توجهی در بندر سیپونکویل، بندر پنوم پن و سایر بنادر در مجاورت این پروژه ایجاد شود. سان چانتول، معاون اول شورای توسعه کامبوج و معاون نخست وزیر، در آوریل ۲۰۲۴ اظهار داشت که انتظار می‌رود این کانال سالانه ۸۸ میلیون دلار در سال اول و ۵۷۰ میلیون دلار سالانه تا سال ۲۰۵۰ تولید کند، همچنین حدود ۱.۶ میلیون شغل ایجاد و افزایش یابد. او خاطر نشان کرد که وزارت اقتصاد و دارایی با بانک جهانی تنها زمانی پروژه‌ها را تأمین مالی می‌کند که نرخ بازده داخلی اقتصادی محاسبه حداقل ۱۲ درصد باشد، اما برای کانال تکو فاینال، برآورد ۳۰ درصد است.

از آنجایی که ساخت و ساز بخش بزرگی از ابراه‌ها را پوشش می‌دهد، دولت انتظار دارد مزایای بیشتری مانند ایجاد مناطق تجاری و مراکز لجستیکی، توسعه شهرهای جدید آقماری و گسترش مناطق توسعه برای کشاورزی، آبیاری، برخی از نگرانی‌های مطرح شده مرتبط باکانال فنان تکو را می‌توان تحت عناوین مختلفی از جمله محیطی، اقتصادی و منطقه‌ای ارزیابی کرد. در مورد نگرانی‌های زیست‌محیطی، استدلال می‌شود که کامبوج تلاش می‌کند تا رودخانه باساک را به‌عنوان شاخه‌ای از مکنونگ بازتعریف و رویه‌های توافقیانه مکنونگ در سال ۱۹۹۵ را نادیده بگیرد. به گفته برخی از محققان آمریکایی، این نگرانی را ایجاد می‌کند که سایر کشورهای منطقه احتمالاً به طور مشابه از بخش‌های مکنونگ بسرای منافع خود استفاده کنند. همچنین استدلال می‌شود که اقدامات زیست محیطی کامبوج و ویتنامی ناکافی بوده و این پروژه می‌تواند منجر به تسیل و تخریب زمین بشود و بسیاری از مردم را فقیر کند. یکی دیگر از نگرانی‌های زیست محیطی مربوط به امکان‌سنجی پروژه است. این نگرانی وجود دارد که آیا این کانال می‌تواند میزان



آب مورد نیاز برای آبیاری مناطق اطراف را تأمین کند یا خیر. کمیته ملی مکنونگ کامبوج ادعا می‌کند که پروژه کانال آب رودخانه مکنونگ را بطور کافی برای آبیاری در طول کانال تأمین می‌کند. با این حال، یک بررسی در ویتنام نشان می‌دهد که میزان آب مورد نیاز برای آبیاری ده برابر مقدار دریافتی در طول فصل بارندگی است که این امر تأثیر منفی بر صنعت کشاورزی ویتنام خواهد داشت. نکته دیگر اینکه، پیش بینی می‌شود این کانال دارای نقاط منفی بیشتری نسبت به منافع اقتصادی باشد. سان چانتول معاون نخست وزیر کامبوج تخمین می‌زند که درآمد حاصل از عوارض کانال در سال اول ۸۸ میلیون دلار و پس از ۲۵ سال سالانه ۵۷۰ میلیون دلار خواهد بود. چنین برآوردهایی حاکی از نرخ رشد سالانه ۱.۸ درصد در ۲۵ سال است. این امر نیز بعید تلقی می‌شود.

دلیل نگرانی ویتنام

یکی از نگرانی‌های اقتصادی این است که این کانال به اندازه مورد انتظار منافع اقتصادی ایجاد نکند. بر اساس این دیدگاه در حال حاضر بیش از ۳۰ درصد حجم محموله‌های دریایی به/از پنوم پن در بنادر ویتنامی Cat Lai یا Cai Mep در نزدیکی شهر «هوشی مین» جایه جا می‌شود. معاون نخست وزیر کامبوج، استدلال می‌کند که استفاده از کانال فنان

تکو ۱۸۱ دلار به ازای هر TEU محموله حمل شده به بندر کامپوت صرفه جویی می‌کند. در مسیر فعلی ویتنام، این هزینه ۱۲۵ دلار در TEU است. یک ارزیابی اقتصادی نشان می‌دهد؛ کشتی‌هایی که از مسیر کانال استفاده می‌کنند در سال اول ۵۵۰ دلار به ازای هر TEU و ۲۵ سال بعد، ۱۵۱۸ دلار به ازای هر TEU پرداخت می‌کنند، در حالی که کشتی‌های عبوری از مسیر ویتنام به ترتیب ۱۴۵ و ۴۶۸ دلار/ TEU در دوره‌های مشابه پرداخت می‌کنند. همچنین این دیدگاه وجود دارد که باز کردن یک مسیر تجاری متفاوت جدا از بندر ویتنام، کامبوج از وابستگی تجاری خود به ویتنام رها نمی‌شود. زیرا بر خلاف کشورهای همسایه، کامبوج در محصولات با ارزش افزوده پایین مانند پوشاک، کشاورزی در برخی مناطق و گردشگری فعالیت می‌کند و بنابراین باید بیشتر در زنجیره تأمین ویتنام ادغام شود. همانطور که مشاهده می‌شود، بخش قابل توجهی از نگرانی‌ها توسط ویتنام ابراز می‌شود. در پس این نگرانی ویتنام امر نهفته است که تأثیر این کانال بر محیط زیست می‌تواند به اقتصاد کشاورزی آن آسیب برساند. با این وجود، ویتنام تاکنون آشکارا از این پروژه انتقاد نکرده است. بسته به پیشرفت این روند، نگرانی‌ها کاهش یا عمیق‌تر شود و روابط بین کشورهای منطقه به ویژه بین کامبوج و ویتنام تغییر کند.



در ژوئن ۲۰۲۴، نخست‌وزیر هون مانه اعلام کرد که سرمایه‌گذاری مالک کامبوجیایی مالک ۵۱ درصد سهام خواهند بود. با این پروژه، دولت کامبوج قصد دارد وابستگی به مسیرهای تجاری ویتنام و به طور بالقوه هزینه‌های حمل و نقل را تا ۷۰ درصد کاهش دهد و درآمد قابل توجهی از عوارض دریافت کند

نماینده صنعت گردشگری مناطق آزاد ایران به سرآمد می‌گوید:

آغاز برگزاری جشنواره تابستانی کیش به مدت ۸۰ روز



نماینده صنعت گردشگری مناطق آزاد ایران، گفت: جشنواره تابستانی کیش از فردا اول شهریور ماه به مدت ۸۰ روز با هدف خارج کردن رکود گردشگری در جزیره آغاز خواهد شد. مسیح‌الله صفاد گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، اظهار داشت: جشنواره تابستانی کیش از فردا اول شهریور ماه به مدت ۸۰ روز با هدف خارج کردن رکود گردشگری در جزیره آغاز خواهد شد. نماینده صنعت گردشگری مناطق آزاد ایران با اشاره به اینکه ۵۵ هتل در جزیره کیش فعالیت دارند که طی چند ماه اخیر به دلیل رکود گردشگری در جزیره، پنج هتل فعالیت داشتند، بیان داشت: با شروع جشنواره تابستانی و میزان

استقبال گردشگران از سفر به جزیره، تعداد هتل‌هایی که آمادگی خدمات رسانی به گردشگران را داشته باشند نیز افزایش خواهد یافت.

وی با اشاره به اینکه هم اکنون روزانه حدود ۶ پرواز از شهرهای مختلف کشور به مقصد کیش انجام می‌شود، تصریح کرد: برای تکمیل ظرفیت کامل هتل‌های جزیره نیازمندیم روزانه ۶۰ پرواز به جزیره انجام شود اما انتظار می‌رود با شروع جشنواره شاهد افزایش تعداد پروازها به مقصد کیش باشیم. این فعال بخش خصوصی در صنعت گردشگری به افزایش نرخ بلیت هواپیما نیز اشاره کرد و گفت: امسال نرخ بلیت هواپیما به مقصد کیش با افزایش ۲۵ تا ۳۰ درصدی همراه بوده است که همین امر نیز در کاهش تقاضا برای سفر به جزیره موثر بوده است.

صفاد خصوص سفرهای دریایی به جزیره کیش نیز گفت: انجام سفرهای دریایی برای گردشگران نسبت به سفر هوایی سختی‌ها خود را دارد چرا که گردشگران باید خود را به بندر چاکر برسانند و این امر هزینه‌های سفر و سختی سفر را بیشتر می‌کند. به گفته عضو هیات رئیسه مجمع ملی تشکل‌های گردشگری کشور، با توجه به برنامه ریزی‌های صورت گرفته از سوی سازمان منطقه آزاد کیش برای برگزاری جشنواره تابستانی ۸۰ روزه، انتظار می‌رود شاهد از بین رفتن رکود گردشگری در جزیره باشیم که امیدواریم این امر محقق شود و صنعت گردشگری در جزیره جان دوباره گیرد. لازم به ذکر است از تاریخ نهم اسفند ماه سال گذشته با شروع جنگ تاکنون، اکثر هتل‌ها و تاسیسات گردشگری در جزیره کیش شدند که همین امر ضربه اقتصادی سنگینی را به صنعت توریسم کیش وارد کرده است. بر اساس اعلام مسئولان سازمان منطقه آزاد کیش، جشنواره تابستانی کیش امسال با شعار "سفر به زندگی" از اول شهریور ماه تا بیستم آبان ماه به مدت ۸۰ روز برگزار خواهد شد.

بنا به اعلام معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش، گردشگران ورودی به کیش می‌توانند از روز ابتدای جشنواره و در بدو ورود به جزیره، برای دریافت تسهیلات ۵۰۰ میلیون ریالی بدون ضامن و با فرآیند آنلاین اقدام کنند؛ همچنین در طول ایام ۸۰ روزه این جشنواره گردشگری تابستانی کیش، هر هفته یک قطعه شمع نقره یک کیلو گرمی به گردشگران اهدا می‌شود و جوایز دیگری نیز برای گردشگران حاضر در جزیره در نظر گرفته شده است.



یکشنبه - یکم شهریور ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۶۵

دریاپایه



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور:

پل چهارم شوشتر؛ حلقه اتصال شبکه حمل‌ونقل و حفاظت از میراث تاریخی شهرستان



پل چهارم شوشتر معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: احداث پل چهارم شوشتر با کاهش بار ترافیکی از محدوده مرکزی و تاریخی شهر، علاوه بر ارتقای ایمنی و روانی ترده، نقش مهمی در صیانت از میراث تاریخی شوشتر و تکمیل مسیر ارتباطی دزفول-مسجدسلیمان دارد.

به گزارش روابط عمومی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، در جریان بازدید مراحل آغازین عملیات اجرایی پل چهارم شهرستان شوشتر در استان خوزستان، بر ضرورت تسریع در اجرای این پروژه به‌منظور کاهش بار ترافیکی شهر، تکمیل شبکه ارتباطی رودخانه اصلی مکنونگ را به رودخانه بساک متصل می‌کند. بخش دوم (۳۰ کیلومتر) مسیر طبیعی رودخانه بساک را دنبال می‌کند و بخش سوم (۱۳۰ کیلومتر) رودخانه باساک را از طریق بندر کپ به خلیج تایلند متصل می‌کند. بنابراین پروژه در مجموع از چهار استان (Kep and Kandal, Takeo, Kampot) عبور می‌کند.

بازوند با اشاره به قدمت و محدودیت ظرفیت پل‌های موجود در شوشتر اظهار کرد امروز توسعه شهر و افزایش حجم ترده خودروها، ضرورت ایجاد یک مسیر ارتباطی جدید را برای شوشتر بیش از گذشته نمایان کرده است. پل چهارم صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛ این پل بخشی از راهکار مدیریت ترافیک شهرستان و تکمیل شبکه ارتباطی آن به شمار می‌رود.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: یکی از موضوعات مهم در اجرای این پروژه، کاهش بار ترافیکی از محدوده مرکزی شهر و پل‌های موجود است. تداوم عبور حجم بالای خودرو از مسیرهای شهری و تاریخی، علاوه بر ایجاد اختلال در ترده شهر و ندان، می‌تواند فشار مضاعفی بر سازه‌های تاریخی منطقه وارد کند. بنابراین اجرای پل چهارم از منظر صیانت از میراث تاریخی شوشتر نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. وی با بیان اینکه این پروژه در پیوند با طرح کمربندی شوشتر تعریف می‌شود، افزود: این پل می‌تواند به ایجاد یک مسیر مناسب برای تردهای بین‌شهری و ارتباط بهتر محورهای دزفول و مسجدسلیمان کمک کند و با تکمیل کمربندی، بخشی از ترافیک عبوری را از محدوده‌های شهری و تاریخی خارج کند. این موضوع هم برای ارتقای ایمنی و روانی ترده اهمیت دارد و هم برای آینده توسعه شهرستان.

بازوند همچنین بر ضرورت توجه همزمان به کیفیت اجرا و پیشرفت پروژه تأکید کرد و گفت: در پروژه‌ای با این اهمیت، صرفاً احداث یک سازه مدنظر نیست؛ هدف این است که با تکمیل یک حلقه مهم از شبکه ارتباطی شوشتر، مسئله ترافیک، ایمنی ترده و حفاظت از ظرفیت‌های تاریخی شهرستان را به‌صورت همزمان دنبال کنیم.

وی در مورد ویژگی‌های فنی این پل اعلام کرد: پل چهارم شوشتر با طول ۳۴۰ متر در قالب چهار دهانه شامل دو دهانه ۱۱۰ متری و دو دهانه ۶۰ متری در حال اجرا است. عرشه این پل به روش داربست اجرا می‌شود و برای احداث آن ۶۱ حلقه شمع پیش‌بینی شده است. مبلغ قرارداد اجرای پروژه نیز ۴۲۰ میلیارد تومان است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در پایان خاطر نشان کرد: شوشتر هم یک شهر مهم از نظر جمعیتی و ارتباطی است و هم از ظرفیت تاریخی و گردشگری کم‌نظیری برخوردار است. بنابراین توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در این شهرستان باید به گونه‌ای انجام شود که ضمن پاسخگویی به نیازهای امروز، زمینه حفاظت از میراث ارزشمند آن برای آینده نیز فراهم شود.

کشف ۸۶ هزار لیتر سوخت قاچاق در مشک‌ماری توسط دریاپانی میناب فرمانده پایگاه دریایانی میناب از کشف ۸۰ هزار لیتر سوخت قاچاق با «مشک‌ماری» خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، سرهنگ سید داود میرعالی فرمانده پایگاه دریایانی میناب از کشف ۸۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق در آب‌های این شهرستان خبر داد. وی گفت: مرزبانان پس از دریافت اطلاعاتی درباره فعالیت قاچاقچیان سوخت با استفاده از محفظه‌های پلاستیکی موسوم به «مشک‌ماری» برای بررسی موضوع به محل اعزام شدند. میرعالی افزود: قاچاقچیان با مشاهده مرزبانان و در حالی که مشک‌ماری از محل متواری شدند. وی تصریح کرد: مرزبانان در این عملیات یک محفظه پلاستیکی حاوی ۸۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق را کشف کردند که ارزش آن بنا بر اعلام کارشناسان ۱۵۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد شده است. فرمانده پایگاه دریایانی میناب، گفت: تلاش برای شناسایی و دستگیری عوامل این پرونده همچنان ادامه دارد.