

بندر آستارا تجاری و سودآور نیست

لایروبی بندر آستارا؛ آیا رونق رفته باز می گردد؟

عملیات لایروبی بندر آستارا در پی ضرب الاجل ۲ ماهه بازرس کل استان گیلان با استقرار کشتی ویژه لایروب یاسین با هدف افزایش عمق کانال، تسهیل تردد و پهلویی کشتی های بزرگ توسط اداره کل بنادرو دریانوردی استان از ۳۱ شهریورماه آغاز شد حال آنکه از لایروبی قبلی که نیمه دوم ۱۴۰۱ انجام شده بود، خیلی نگذشته است.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر _دریا، طی سالهای اخیر پیرامون وضعیت این بندر و اقتصادی بودن آن با توجه به حجم رسوباتی که سالانه در آن انباشت می شود، حرف و حدیث های زیادی مطرح شده است. چنانکه کارشناسان حوزه بندری استان معتقدند بندر آستارا تجاری و سودآور نیست و کاربری این بندر که به شدت رسوب گیر است در ابتدا صیادی بوده و برای پهلویی لنج ماهیگیری با آبخور ۷۰ تا ۱۰۰ سانتیمتر طراحی شده بود.

بندر آستارا در سال ۱۳۸۸ طی قراردادی و تحت شرایطی خاص به درخواست نماینده وقت این شهرستان تحویل سازمان بنادر و دریانوردی شد و این سازمان مکلف به تبدیل آن از صیادی به تجاری شد و بهره بردار با تقویت اسکله موجود، افزایش طول موج شکن از ۲۰ به ۸۰۰ متر و ایجاد بارانداز، آن را به بندری تجاری تبدیل کرد.

آن زمان سازمان بنادر هم مکلف به یکبار لایروبی تا عمق ۶ متر شد و طبق قرارداد؛ بعد از لایروبی نخست بخش دولتی، لایروبی این بندر به مدت ۴۰ سال برعهده شرکت بهره برداری بندر «کاوه» بود. (عمق لازم برای تردد کشتی ها در دریای خزر پنج متر است.) اما لایروبی اولیه تعهد سازمان بنادر و دریانوردی انجام نشد و کار ماند تا بالاخره به سال ۱۴۰۱ این سازمان بعد از گذشت بیش از ۱۲ سال از زمان بهره برداری اقدام به لایروبی کرد.

اما یک سال بعد دوباره این بندر مملو از رسوب شد تا جایی که دوباره تردد کشتی ها در آن مختل شد و اکنون بیش از هشت ماه است که تردد کشتی در آن انجام نمی شود.

تیرماه ۱۴۰۳ ولی داداشی نماینده مردم شهرستان آستارا در مجلس از سازمان بنادر و دریانوردی خواست نسبت به لایروبی اسکله بندر آستارا اقدام کند و اعلام کرد: کوتاهی سازمان بنادر و دریانوردی در لایروبی اسکله مجتمع بندری آستارا، ورود و خروج کشتی ها به این بندر و تجارت در این حوزه را با چالش جدی مواجه کرده است از اینرو انتظار داریم این سازمان در راستای رفع همیشگی این مشکل اقدامات لازم را انجام دهد.

پس از آن در مردادماه رئیس سازمان بازرسی کشور در آئین معارفه رئیس بازرسی استان خواستار رسیدگی به وضعیت بندر آستارا شد و عنوان کرد در ۶ ماه گذشته کشتی به این بندر وارد نشده چون امکان به گل نشستن آن وجود دارد و از مدیران استانی خواست این مهم را در اولویت برنامه های کاری خود قرار دهند.

توضیح آنکه لایروبی کانال دسترسی به عمق مناسب در بندر آستارا ۲۷ مهر ۱۴۰۱ با استفاده از ۲ لایروب بنادر گیلان و یک لایروب از مازندران انجام شده بود و آن زمان این بندر استانداردترین بندر در حاشیه دریای خزر برای پهلویی کشتی ها معرفی شد.

نانکه دی ماه ۱۴۰۱ نیز مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در آئین تجلیل از پرسنل پروژه لایروبی بندر آستارا گفته بود: کانال دسترسی بندر آستارا به طول ۲ هزار و ۱۴۵ متر و عرض ۱۰۰ متر و ایجاد عمق پنج متر در این بندر پس از ۱۳ سال با صرف اعتبار بیش از ۷۰۰ میلیارد ریال انجام شد.

اهمیت بندر آستارا که نخستین بندر بخش خصوصی کشور و دارای مجوز صادرات و واردات کالا در دریای خزر است، طبق اعلام کارشناسان حوزه حمل و نقل به دلیل نزدیکی و مقرون به صرفه بودن این مسیر دریایی است که حلقه اتصال تجارت و ترانزیت کالا بین سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا و نزدیک ترین مسیر در کریدور شمال - جنوب برای ترانزیت و حمل کالا بین آسیا و اروپا محسوب می شود.

اهمیت بندر آستارا

بندر آستارا در سال ۱۳۸۶ به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شد و در اواخر سال ۱۳۸۷ توانست برنده مزایده احداث و عهده داری ۴۰ ساله بندر چندمنظوره آستارا شود و در فروردین ۱۳۹۲ بندر چندمنظوره آستارا با حضور معاون اول رییس جمهور وقت و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران و جمعی از مسوولان کشوری و استانی به صورت رسمی به بهره برداری رسید.

سرمایه گذاری که شرکت بهره بردار در این بندر داشت ۴۰۰ میلیارد ریال (در سال ۱۳۹۲) بود و برای فعالیت در بخش های گردشگری دریایی، شیلات و تجارت بین المللی پیش بینی شده بود.

این مسیر دریایی در میان بنادر شمال کشور، مسافت حمل کالا به مقاصد خارجی را حدود ۱۶۰ کیلومتر در خشکی و ۱۵۰ کیلومتر در مسافتهای دریایی کاهش می دهد که نقش موثری در کاهش قیمت تمام شده کالا برای صنایع تولیدی استان های شمال و شمال غرب کشور دارد.

این بندر با بندر انزلی ۲۰۰ کیلومتر و با بندر باکو جمهوری آذربایجان ۳۰۰ کیلومتر فاصله دارد.

بندر آستارا در نقطه اتصال ایران - آذربایجان در ۶۰۰ کیلومتری استان آغری ترکیه و ۱۴۰۰ کیلومتری سواحل خلیج فارس قرار دارد. از مساحت ۵۵ هکتاری این بندر ۱۵ هکتار آن هم اکنون زیر بار قرار دارد و ۴۰ هکتار از پس کرانه آن آماده سرمایه گذاری بخش خصوصی است. بندری که سه پست اسکله، سه انبار سرپوشیده و یک انبار هانگار (مسقف و نیمه محصور) دارد.

ضرب العجل ۲ ماهه بازرسی استان برای لایروبی بندر آستارا

هفتم شهریور ماه جاری بازرس کل استان گیلان پس از دریافت گزارش هایی مبنی بر تعطیلی یکی از بنادر مهم استان گفت: لایروبی بندر آستارا باید ظرف ۲ ماه آینده و به سرعت انجام و گزارش آن ارسال شود.

احمد آقایی با گلایه از تعطیلی هشت ماهه بندر آستارا و عدم فعالیت جدی در این بندر گفته بود: این امر باعث خسارت های جبران ناپذیر به تجار، مردم، پیمانکار و کارفرمای بندر شده است.

وی عنوان کرد: در بررسی های صورت گرفته مشخص شد در قراردادی که بین کارفرما و پیمانکار وجود دارد، لایروبی بندر بر عهده کارفرما بوده و لذا مقرر شد ظرف مدت یک ماه و نیم و نهایت ۲ ماه آینده به صورت شبانه روزی نسبت به لایروبی این بندر اقدام شود تا امکان پهلوگیری کشتی های تجاری فراهم شود.

بازرس کل استان گیلان ادامه داد: در صورت عدم لایروبی و فراهم نشدن شرایط پهلوگیری کشتی ها با تناژ مقرر، قوه قضائیه به موضوع ورود خواهد کرد و با متخلفان و متاخران برخورد قانونی و قضایی صورت می گیرد.

آستارا بندری رسوب گیر است درحالی که طبق گفته مدیران سازمان بنادر و دریانوردی که در سایت های خبری آمده بندر آستارا طبق قرارداد ۴۰ ساله ای که اداره کل بنادر و دریانوردی با شرکت بهره بردار (شرکت کاوه) منعقد کرده، این اداره کل برای یک بار موظف به لایروبی و ایجاد زیرساخت های لازم است و بعد از آن برای بهره برداری در اختیار شرکت کاوه قرار می گیرد و نگهداری بندر بر عهده این شرکت خواهد بود.

با توجه به این وضعیت و مباحث مطرح در زمینه رسوب گیر بودن این بندر و اینکه آیا قبل از اجرا مطالعات زمین شناسی و خاک و غیره انجام شده یا نه به سراغ سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی استان می رویم.

مدیرکل دفتر بررسی های زمین شناسی دریایی سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور در خصوص بندر آستارا گفت: برای توسعه بنادر و افزایش رشد سرمایه گذاری در این مناطق باید مطابق با برنامه ریزی های تدوین شده و انجام مطالعات توسعه پایدار پیش رفت.

مسعود زمانی پدارم ادامه داد: لایروبی در حوضچه بندر آستار برای پهلوگیری شناورها بسیار حائز اهمیت است اما باید دید در برنامه توسعه ای این بندر افزایش تناژ کشتی به چه میزان در نظر گرفته شده است و براساس آن برنامه ریزی اصولی در راستای توسعه حوضچه، سازه های موج شکن و سازه پهلوگیری شناورها داشت.

وی اضافه کرد: به هنگام مطالعات محل احداث بندر یکی از موارد مهم نحوه جابجایی رسوبات و چگونگی پراکنش ذرات رسوبی در دریا است که با توجه به این اطلاعات پیش بینی دوره های زمانی لازم برای لایروبی صورت می گیرد تا خدمات بندر به بهترین شکل انجام شود.

وی تاکید کرد: از دیدگاه فرآیندهای رسوبی و رسوب گذاری به مطالعات جامع تخصصی نیاز است و باید تهدیدهای زمین شناختی در هنگام مطالعه و جانمایی محل احداث سازه توسط مشاور پروژه بررسی و اعلام شود.