

صيد الأسماك، والسياحة البحرية واستخدام ٦٤ ميلاً من ساحل أروند للسياحة، وزيادة حجم محطات الركاب، فضلاً عن ازدهار الصناعات البحرية الرئيسية والمحلية في المنطقة، مثل صناعة السفن وإصلاح السفن وبناء المنصات البحرية، تعد من المزايا الأخرى لتجريف نهر أروند.

وأضاف: "ازدهار الزراعة والبستنة في المنطقة، واستعادة موطن الحيوانات والنباتات المحلية للنهر، وزيادة الإنتاجية من هذه النعمة الطبيعية للمنطقة، وزيادة حجم النقل البحري من خلال تمكين السفن الأكبر حجماً من الدخول إلى نهر أروند، من المزايا الأخرى لتجريف نهر أروند."

وفي معرض الإشارة إلى التحديات بعد تجريف نهر أروند قال الدكتور ربيع: "إمكانية زيادة ملوحة المياه بعد تجريف نهر أروند بسبب انخفاض تدفق مدخل النهر، وإزاحة خط التالوك بعيداً من أهم حالات هذه القضية". مؤكداً أنه: "لا يمكن تجريف نهر أروند مرة واحدة فقط، بل ينبغي إدراج برنامج تجريف منتظم لهذا النهر في جدول أعمال البلدين".

ضرورة التجريف المستمر

مدير الموانئ والشؤون البحرية في مدينة آبادان كاميز مالكي زاده قال: "نظراً لأن من طبيعة الأنهار تشكل طبقات متتالية، فإنها تحتاج إلى التجريف من أجل استخدامها".

وأضاف مالكي زاده: "نحتاج دائماً إلى العمق المناسب والوضع المناسب لحركة أفضل للسفن الكبيرة في نهر أروند. كما أعلن عن عملية إزالة ٣٠ سفينة غارقة من نهر أروند موضحاً أن نسبة تقدم هذا المشروع هي ٦٨٪ حتى الآن. وصرح كاميز مالكي زاده: "إن الهدف هو زيادة سلامة تنقل السفن وجمال البيئة والمناظر الطبيعية في موانئ آبادان وأروند". وأضاف: "جميع الحطام الذي تم تحديده يقع في منطقة ميناء آبادان وميناء إبتداء ومنطقة سوق أسماك آبادان، التي تم التخلي عنها بسبب التآكل بسبب كونها خشبية".

وذكر أن هذا المشروع وصل إلى مرحلة التنفيذ بميزانية تزيد عن ٩ مليارات ريال، وأوضح: "باستخدام الرافعات والشاحنات والآليات اللازمة، بدأت العملية إبتداءً من منطقة ميناء أروند اعتباراً من شهر خرداد وتستمر حتى نهاية هذا الشهر الجاري". الجدير بالذكر أنه بعد انتهاء الحرب التي فرضها النظام البعثي العراقي على الجمهورية الإسلامية الإيرانية، تمت إزالة ما لا يقل عن ١٢٠ سفينة غرقت في ممر أروند المائي، بهدف تحسين عامل الأمان للملاحة في هذا الممر المائي الدولي.

إزالة السفن الغارقة يتطلب جهداً ودعماً جماعياً

قال المدير العام لشؤون الموانئ والملاحة البحرية في مدينة خرمشهر: "مما لا شك فيه أنه مع تجريف نهر أروند وإزالة السفن المغمورة وإنشاء منصة لمرور السفن ذات الحمولة العالية، سيتم تحقيق التنمية والازدهار في ميناء خرمشهر والمنطقة".

وتابع علي عسكري: "تجريف نهر أروند وإزالة السفن المغمورة أمر مهم وضروري للغاية" كما أكد على أنه: "مما لا شك فيه أنه مع تجريف أروند وإزالة السفن الغارقة وإنشاء منصة لحركة السفن ذات الحمولة العالية، سيتم تحقيق التنمية والازدهار في ميناء خرمشهر والمنطقة".

وأوضح علي عسكري: "وجود السفن المغمورة في أروند وعدم التجريف أدى إلى فرض قيود على التنمية والتجارة، والمشكلة التي إذا تم حلها، سيتوفر أساساً تحسين للوضع الاقتصادي وخلق حركة مرور للبضائع". وختم مدير عام شؤون الموانئ والملاحة البحرية في مدينة خرمشهر بالقول: إن تجريف نهر أروند وإزالة السفن الغارقة يتطلب جهداً ودعماً جماعياً.



وتطوير الاقتصاد البحري؛

تجريف «نهر أروند»

خطوة لتمتين العلاقات الإيرانية العراقية

الوفاق / خاص

صادق عبيات

أروند هو نهر بين إيران والعراق، ويُعد من أهم الأنهار الإستراتيجية في البلاد ويعود الخلاف حوله إلى العصر العثماني. ذروة الصراعات حدثت في عهد النظام البهلوي، عندما تم التوقيع على معاهدة الجزائر لعام ١٩٧٥ لحل هذا النزاع، وتم تحديد خط الحدود بين البلدين، أو خط التالوك، في منتصف هذا النهر. كما تسبب نشوب الحرب المفروضة في ترك مجرى مائي يحتوي على ٣٥ مليون متر مكعب من الطمي، من هذا النهر الذي يبلغ عمقه تسعة أمتار. هذه الحادثة تسببت في ضربة قوية لموانئ أروند، بما في ذلك موانئ مدينتي آبادان وخرمشهر.

ميناءان مهمان للمياه العذبة في إيران، وهما ميناء خرمشهر وآبادان، ولا تخفى أهمية هذين الميناءين على أحد؛ وهذان الميناءان هما موانئ المياه العذبة الوحيدة في البلاد ومن بين موانئ المياه العذبة القليلة النشطة في العالم".

وأضاف الدكتور عماد ربيع: "تسريع الاتفاق بين دولي إيران والعراق والاتفاق على تجريف نهر أروند سيضمد جرحاً قديماً ويقطع الطريق على إمكانية حدوث أي تجاوزات من قبل طرف ثالث، وسيتم الحفاظ على أمن البلدين". ويكمل حديثه قائلاً: "إن تجريف نهر أروند سيخلق معابر حدودية مائية ويوسع حجم التبادل التجاري بين البلدين؛ مثل الاتفاقية التجارية بين ميناء آبادان وميناء سيبة التي تم إبرامها" كما أوضح: "أن نهر أروند وإزالة السفن الغارقة سيؤدي إلى زيادة حجم التحويل والتفريع في موانئ خرمشهر وآبادان وأروند".

وقال الدكتور عماد ربيع: "ازدهار

إن أنهار أروند وكارون وبهمن شير، قد تُركت وشأنها منذ سنوات وهي على وشك التعرض لمشاكل بيئية". كما أكد: "أن عدم الاهتمام بنهر أروند سيؤدي إلى إغلاق جمارك خوزستان"، وأضاف: "للأسف تحول نهر أروند إلى خزان من الطمي، ومن الضروري إدراج بند لتجريف أروند وكارون وبهمن شير في خطة التنمية السابعة".

من جانب آخر أكد ممثل أهالي آبادان أن الحدود المائية لأروند تعتبر مهمة جداً ويجب استخدام جميع قدراتها موضحاً أن سوق منطقة أروند الدولي يعد فرصة لا تعوض وضرورة ملحة، بهدف تطوير التجارة وزيادة فرص العمل". وأضاف: "تتمتع منطقة أروند بالظروف اللازمة لتصبح ميناءً دولياً في الشرق الأوسط، ولكن يجب على الجميع متابعة هذه القضية بنظرة إيجابية".

توسيع حجم التبادل التجاري

يقول عماد ربيع، دكتوراه في مجال علوم البحار: "يقع على هذا النهر

ضرورة الاهتمام بأنهار محافظة خوزستان

وأشار إلى ضرورة الاهتمام بأنهار محافظة خوزستان باعتبارها شرايين المحافظة الحياتية، وقال: "لسوء الحظ، وبسبب قلة الاهتمام، وصل عمق نهر أروند من ١٠ أمتار إلى ٢,٥ متر، وهذه تعبير كارثة بيئية؛ وتابع حديثه بالقول: "إن الحكومة تريد تنفيذ خط الاتصال من الشمال إلى الجنوب وأن منطقة أروند باعتبارها ممرًا مائياً دولياً، إلى جانب بهمن شير وكارون، لا يتم اعتبارها في الوثائق والخطط المتعلقة بالتنمية والتحول الاقتصادي والتجريف".

وأشار ممثل أهالي آبادان في مجلس الشورى الإسلامي إلى أن تنظيم الشواطئ من مهام وزارة الطاقة، وقال: "على وزارة الطاقة توضيح الإجراءات التي اتخذتها حتى الآن لتنظيم شواطئ نهر أروند وبهمن شير وكارون". وأشار السيد محمد مولوي إلى أن وزارة الطاقة ملزمة بتجريف الأنهار، وتابع:

متر مكعب، تتطلب تقدير التكلفة على أساس الأسعار الجديدة والحالية.

تجريف أروند وتعزيز طاقته لاستيعاب السفن

ممثل أهالي آبادان في مجلس الشورى الإسلامي السيد محمد مولوي أكد على تطوير تجريف نهر أروند وقال: "إن نهر أروند هو ممر مائي دولي لإيران، وهو طريق دولي مشترك مع العراق بطول ١٥٠ كيلومتراً، وله نظام قانوني دولي".

وأضاف السيد محمد مولوي: "قبل الحرب المفروضة، كانت تجرى الملاحة بنهر أروند بالشكل المطلوب. في السابق، من حيث الملاحة، وصيد الأسماك والتجارة والزراعة وازدهار الموانئ والأعمال المرتبطة بمجال التجارة، كان نهر أروند يُعتبر أحد الطرق السريعة الرئيسية، ولكن بعد فترة الدفاع المقدس، واجهت هذه المنطقة عدة مشاكل". وأوضح ممثل أهالي آبادان في مجلس الشورى الإسلامي: "بعد الحرب المفروضة، عانت منطقة أروند من مشاكل كثيرة، منها التجريف ونقل خط التالوك والتلوث البيئي وانخفاض القدرة الزراعية والتجارية".

ولفت السيد مولوي إلى أنه: "وفقاً للمادة ١١٢ من خطة التنمية السادسة، فإن الحكومة ملزمة بتنفيذ تجريف ٢٥٪ من نهر أروند في كل عام، وفقاً للعقد المبرم مع العراقيين، ولم تتقدم هذه المهمة بعد، طوال هذه السنوات الست".

وصرح قائلاً: "لم يكن لدى الحكومات السابقة أية لوائح في هذا الصدد، ولم يكن هناك حتى مركز واحد للإشراف على العمل وتنفيذه، وقبل هذا كان عمق نهر أروند ٩ أمتار، أما الآن فقد وصل إلى ٢,٥ متر، ولهذا السبب، لا يمكن للسفن أن تتمتع بالحركة اللازمة". وأكد السيد محمد مولوي: "تقوم وزارة الخارجية باتخاذ الإجراءات اللازمة فيما يتعلق بجدول أعمال تجريف نهر أروند مع الجانب العراقي". كما وأضاف: "تقرر تفعيل اللجنة القانونية لنهر أروند في وزارة الخارجية، ومن خلال القنصلية الإيرانية ووزارة الخارجية سيتم القيام بالأعمال القانونية اللازمة للمتابعة في هذا الصدد. كما يجب على منظمة البيئة أن تقوم بتنفيذ وعرض الأضرار البيئية لهذه الظاهرة في شكل خطة دراسية".

تجريف "نهر أروند" خطوة لفتح عقدة "الاقتصاد البحري"

يؤدي تجريف الأنهار في مدينتي آبادان وخرمشهر الساحليتين إلى تنشيط الأعمال التجارية والازدهار في هذه المدن، لكن عدم التجريف ووجود السفن الغارقة أو الطمي الذي خلفته سنوات الحرب المفروضة أدى إلى تقليل القوة والطاقة الاستيعابية لهذه الموانئ.

كما يمكن أن يشكل تجريف نهر أروند، الممر المائي الدولي، مصدراً لإعادة فتح نقاط الاقتصاد الموجه نحو البحر وزيادة العلاقات الاقتصادية الدولية.

محافظة خوزستان، التي تحملت العبء الرئيسي للدفاع المقدس؛ تتطلب اهتماماً خاصاً للتنمية والبناء، كما هو الحال في خطة التنمية السادسة، إذ تم النظر في هذا الأمر بشكل خاص وتشير المادة ١١٢ من هذا القانون إلى التعويض عن أضرار المحافظات المشاركة في الدفاع المقدس، وخاصة تنشيط نهر أروند، الأمر الذي تم التأكيد عليه، والذي يتطلب تجريف هذا الممر المائي العظيم.

تجريف نهر أروند؛ مهمة متروكة على الأرض

ميناء آبادان وميناء خرمشهر، اللذان كانا قبل الحرب المفروضة يمثلان أكثر من ٧٠٪ من حركة المرور البحرية في البلاد وكانا يعتبران من أهم الموانئ في البلاد، لكن هذه الأيام، بسبب الظروف السيئة لنهر أروند، أصيبا بالركود. كما يُعد ممر أروند المائي صالحاً للملاحة لمسافة حوالي ٦٠ ميلاً أو ١٠٠ كيلومتر، ويحتاج حوالي ٥٠ كيلومتراً منه إلى عملية التجريف.

قبل إنتصار الثورة الإسلامية كان الاتفاق بين إيران والعراق على تجريف نهر أروند بشكل منتظم، على أن يتقاسم البلدين تكاليف هذه العملية بشكل متناسب، لكن العراق لم يتعاون ولم يتم تجريف نهر أروند منذ أكثر من ٤٠ عاماً. كذلك، في الوثائق القانونية (قانون الخطة السادسة لتطوير التجريف في أروند)، يتعين على الحكومة تنفيذ هذا العمل في غضون أربع سنوات من تنفيذ القانون، وقد انتهى الموعد النهائي.

بموافقة مجلس الشورى الإسلامي، كان من المفترض أن يتم تجريف نهر أروند على أربع خطوات في إطار خطة التنمية السادسة، أي بناء على خطة التنمية السادسة وبموافقة أعضاء مجلس الشورى الإسلامي، ومنذ السنة الأولى على الأقل من تطبيق القانون، كانت الحكومة ملزمة بإنفاق ٢٥٪ سنوياً على تجريف نهر أروند وتنمية سواحلها في إطار اتفاقية الجزائر عام ١٩٧٥ والفتاوى ذات الصلة والموازات السنوية.

هذا القانون مهم، لأن هناك سفناً مغمورة في نهر أروند، ولا يمكن الإبحار بالشكل المطلوب بهذه الظروف ودخول سفن ذات غاطس يتراوح من ٨ أمتار إلى ١٠ أمتار للإبحار في هذا النهر، لذلك تمت الموافقة بشكل قانوني في البرلمان، على تجريفه.

قبل الحرب المفروضة، كان يسمح للسفن التي يقل وزنها عن ٢٠ ألف طن بغاطس ٨-٩ أمتار الإبحار في ميناء خرمشهر، لكن الآن يسمح للسفن التي يقل وزنها عن ٥ آلاف طن بغاطس ٤ أمتار و ٢٠ سم، للإبحار إلى ميناء خرمشهر. وكان المدير العام لشؤون الموانئ والملاحة البحرية في مدينة خرمشهر آنذاك قد صرح في عام ٢٠١٦ م وما قبله أن للتجريف سبع نقاط مهمة من ممر أروند المائي الدولي يتطلب ٢١٠ مليون يورو.

لكن يبدو أن تكلفتها و بناءً على الفرضيات الثلاث لتجريف نهر أروند، وإحداها مبنية على اتفاق الجزائر ١٩٧٥، وعمقها ٩,٥ متر، وتقدر كمية الترسبات بـ ٩٠ مليون متر مكعب، تتطلب أكثر من ٣٠٠٠ مليار تومان من الائتمان. ورغم أن الفرضية الثانية على عمق ٦,٥-٧ بها حوالي ٣٠ مليون متر مكعب من الترسبات والفرضية الثالثة على عمق ٦,٥-٧ الذي تقدر كمية الترسبات فيه نحو ١١ مليون

