

عضو هیات‌علمی دانشگاه ایالتی کالیفرنیا در گفت‌وگو با فرهیختگان مطرح کرد

مطالبات گم‌شده «ایرانرود»

ایرانرود کانالی است که در صورت احداث دریای مازندران را به دریای عمان وصل می کند

ایرانرود



نسرین نیکنام

N.niknam@fdn.ir

ایده اجرای پیش‌بروزه «ایرانرود» از چه زمانی مطرح شد و تاکنون چه اقداماتی در این‌باره انجام شده است؟

سرخن از دو طرح متفاوت است: یکی طرح آبرسانی به کویرهای مرکزی ایران و دیگری طرح ایجاد یک کانال ترانزیت بین دریاهای جنوب و شمال کشور. طرح اول به صورت یک طرح علمی نخستین‌بار توسط زنده‌یاد مهندس «هومان فرزاده» در دهه ۴۰ خورشیدی مطرح شد و در اختیار سازمان پژوهش‌های کشور قرار گرفت. طرح اتصال دو دریا به صورت کانال و فراهم کردن امکان عبور کشتی‌های ترانزیت نفت و کالا اساسا پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی برای بهره‌وری از نیاز کشورهای تازه‌استقلال‌یافته شوروی سابق به منظور دستیابی به مسیرهای ترانزیتی جایگزین مسیر روسیه مطرح شد. آنچه هم‌اکنون بنده و تعدادی از دوستان به دنبالش هستیم تلفیقی از هر دو طرح است. به این معنا که با آبرسانی به کویرهای مرکزی کشور که تا دست‌کم دو هزار سال پیش دریاچه بودند امکان عبور کشتی‌های ترانزیتی از آبراه ایجادشده، به‌عنوان بخشی از مسیر میسر شود.

نخستین اقدام جدی برای مطالعه کانال «ایرانرود» به‌عنوان یک مطالعه کارشناسی در زمان دولت هاشمی کلید خورد و هیاتی ۱۳۰ نفره از کارشناسان حوزه‌های مختلف مامور بررسی امکان‌پذیری اجرای این طرح شدند. مطالعات این جمع در زمان دولت سیدمحمد خاتمی تکمیل و در ۱۰ جلد و پنج هزار صفحه تحویل نهاد ریاست‌جمهوری شد.

تلاش کنونی من و عده دیگری از همکارانم این است که با بررسی نتیجه‌ای از این مطالعات، به بسیاری از پرسش‌ها و فرضیات علمی و گاه غیرعلمی پاسخ بدهیم. متأسفانه تا این تاریخ با وجود ارتباط با نهادهای مختلف تنها به برخی جلدها و فصل‌های پراکنده آن مطالعات دسترسی پیدا کرده‌ام و کم‌اگان تقاضا داریم نهادهایی که نسخه‌ای از این مطالعات را در اختیار دارند امکان دسترسی به آنها را برای ما فراهم کنند. هر چه باشد این مطالعات با بودجه بیت‌المال تهیه شده و شایسته است به‌عنوان یک سند عمومی در اختیار علاقه‌مندان قرار گیرد.

به نظر شما این طرح تا چه اندازه می‌تواند به توسعه و پیشرفت کشور کمک کند؟

در آبان‌ماه ۱۳۸۷ مرکز پژوهش‌های مجلس مامور بررسی هر سه طرح شد تا نظر کارشناسی خود را به

نمایندگان مجلس و دولت اعلام کند و نظر این مرکز در جزوه‌ای ۲۴ صفحه‌ای تحت عنوان «بررسی امکان‌پذیری اتصال آب‌های جنوب و شمال کشور» منتشر شد. این گزارش ضمن تایید بسیاری از نتایج مطالعات کارشناسی اولیه، ادامه مطالعات کارشناسی و امکان‌پذیری را توصیه کرد و تحقق اجرای آن را با توجه به دانش فنی و مهندسی کشور و استفاده از تجارب دیگر کشورهای جهان میسر دانست. نویسندگان گزارش ساخت یک آبراه کشتیرانی مرکزی در ایران را «از لحاظ فنی امکان‌پذیر و از لحاظ اقتصادی قابل تعمق» دانستند.

متأسفانه انتشار این گزارش، آن هم شش ماه پس از روی کار آمدن دولت محمود احمدی‌نژاد، سرنوشتی بهتر از سایر پروژه‌های عمرانی و تحولات اقتصادی مملکت نداشت و به‌وبه فراموشی سپرده شد.

اما این طرح مخالفان زیادی دارد. به نظر شما معایب و محاسن طرح چیست؟

کانال‌های ساخت مسیر ایرانرود

کانال‌های ساخت مسیر ایرانرود دارای عرض ۲۰۰ متر و عمق ۲۷ تا ۳۱ متر خواهد بود که عرض آن در طول مسیر با توجه به ویژگی‌های منطقه به میزان ۱۵۰ تا ۲۵۰ متر تغییر می‌کند. این ابعاد به کشتی‌های نفتکش ۳۰۰ هزار تنی اجازه ورود به کانال را خواهد داد. پیش‌بینی اولیه بیانگر این است که روزانه تا ۱۰ میلیون بشکه نفت خام، ۱۰ تا ۲۰ میلیون گالن فراورده‌های نفتی و حدود پنج تا ۱۰ میلیون تن کالا از این کانال تردد خواهد کرد. با ساختن کانال‌های ترانزیت کالا، به لحاظ ظرفیت کشتیرانی این کانال قابلیت عبور کشتی‌های باری و نفت‌کش تا ظرفیت سه هزار تن را دارد و از نظر حجم حمل و نقل، ظرفیت انتقال دو میلیون تا ۷۰ میلیون تن کالا و سوخت فسیلی را در سال براساس عرض و عمق کالا خواهد داشت.

نگاه ۱

با اجرای طرح ایرانرود مخالفیم



مینو فرشچی

معاون محیط‌زیست

دریایی سازمان

حفاظت محیط‌زیست

نمیستند. حتی هدف آنها انتقال آب دریای مازندران به دریای عمان هم نیست بلکه تنها به دنبال این هستند که با دریافت بودجه‌های پژوهشی سودی نصیب خود کنند. اجرای طرحی مانند ایرانرود که بخواهد آب دریای مازندران را به دریای عمان منتقل کند هیچ‌گاه عملی نخواهد شد زیرا آسیب‌های زیست‌محیطی که اجرای این طرح دارد قابل احیا نخواهد بود. در همین هشت سال اخیر آب دریای مازندران ۳۰ سانتی‌متر پایین‌تر رفته، تالاب‌ها خشک شده‌اند، خلیج گرگان با مشکلات زیست‌محیطی زیادی روبه‌رو است و اینها تنها تعدادی از مشکلاتی است که باید مرتفع شود. سازمان حفاظت محیط‌زیست نمی‌خواهد مشکلی بر مشکلات کنونی خود اضافه کند و قاطعانه با اجرای چنین طرحی برخورد خواهد کرد. از سویی پرسشی که مطرح می‌شود این است که پژوهشگران و کسانی که علاقه‌مند به اجرای این پروژه هستند چه تضمینی می‌دهند که اجرای آن هیچ مشکلی به همراه نداشته باشد و اینکه آیا می‌توانند آینده روشنی از اجرای این پروژه ارائه دهند؟متأسفانه تاکنون به اندازه کافی شاهد آسیب‌های زیست‌محیطی متعددی از اجرای چنین طرح‌هایی در کل کشور بوده‌ام، مجریان و پیمانکاران آن پروژه‌ها هم آینده خوب و روشنی را برای همگان ترسیم می‌کردند اما درنهایت چنین اتفاقی نیفتاد و ایسن ایده‌های رمانتیک چیزی جز خرابی به همراه نداشت. دست‌اندرکاران و علاقه‌مندان به اجرای طرح ایرانرود اگر دوست دارند به کشور کمک کنند بهتر است وقت و هزینه‌های خود را صرف کارهایی کنند که دستاورد مطلوبی برای کشور به همراه داشته باشد و بتواند کشور را از شرایط کنونی و بحران خارج کند. بسیاری از پروژه‌های مطلوب زیست‌محیطی وجود دارند که مسکوت مانده‌اند و به دنبال نیروهای پرتوان و جسوری هستند که آنها را اجرا کنند پس بهتر است مجریان و علاقه‌مندان به محیط‌زیست به سمت اجرای این طرح‌ها بروند و با اجرای آنها به توسعه و آبادانی کشور کمک کنند.

نگاه ۲

طرح‌های مخرب محیط‌زیست و برنامه های کشور

«طرح ایرانرود» قدمتی نزدیک به نیم‌قرن دارد و از دوران پیش از انقلاب، دولتمردان در نظر داشتند که این طرح را اجرا کنند زیرا اجرای آن را برای خود به منزله نشان دادن قدرت و اقتدار دولت‌شان می‌دانستند. در دهه ۶۰ و ۷۰ نیز ساختن تونل، سد و تغییر مسیر رودخانه‌ها و اقداماتی از این دست که چیزی جز تخریب محیط‌زیست را به دنبال نداشت، اما

امروز شرایط تفاوت کرده است؛ همه به دنبال اجرای طرح‌هایی هستند که کمترین دخل و تصرف را در طبیعت داشته باشد، یعنی می‌توان این‌گونه بیان کرد که عصر طرح‌هایی که مخرب محیط‌زیست هستند و بار علمی مناسبی ندارند به پایان رسیده است. اجرای طرح‌هایی مانند طرح ایرانرود خیلی بلندپروازانه و هدر دادن بیت‌المال است؛ از سوی دیگر اولویت کشور اتصال آب دریای مازندران به دریای عمان نیست.

کشور در بخش صنعت، کشاورزی و خدمات با مشکلات عدیده‌ای مواجه است و باید تمام وقت و انرژی خود را برای حل این مشکلات صرف کند. اکنون دولت نمی‌تواند بودجه دو هزار و ۳۰۰ میلیاردی بخش کشاورزی برای بالا بردن راندمان آبیاری را تامین کند و ضایعات بخش کشاورزی را زیر پنج درصد برساند، در حالی که این میزان معادل استاندارد جهانی است. از سوی دیگر، کشور با مشکلات زیادی در حوزه آب و خاک روبه‌رو است و پس از سال‌ها تلاش و برنامه‌ریزی موفق نشده محصولات ارگانیک خود را بدون خاک تولید کند. در بخش صنعت نیز با راندمان پرمصرف و هدررفت انرژی در گیر است و توسعه اکوتوریسم و بوم‌گردی را نیز باید به فراموشی سپرد، زیرا هیچ اقدام جدی‌ای در این زمینه انجام نشده است.

اولویت ما ارزش‌گذاری اقتصادی منابع طبیعی است که هم در برنامه چهارم و پنجم توسعه دیده شده بود اما در واقع هیچ اقدام کارآمد و نمو عینی از دل این برنامه‌ها بیرون نیامد پس با تمام مباحث گفته شده می‌توان به این نتیجه رسید که کشور در هیچ شرایطی به اجرای چنین شریاطی نیاز ندارد و اگر علاقه‌مندان به اجرای این طرح به دنبال اجرای این طرح هستند بهتر است نخست آب اقیانوس اطلس و اران را به یکدیگر متصل کنند و اگر اجرای این طرح موفقیت آمیز بود به ایران بیایند و این طرح را اجرا کنند. پیگیری اجرای طرحی مانند ایرانرود تنها توسط افرادی انجام می‌شود که هیچ شناختی از طبیعت و محیط‌زیست ندارند زیرا با یک بررسی ساده متوجه می‌شوند که با اتصال آب شور دریای مازندران به عمان تمام مفره‌های آب شیرین زمین تبدیل به آب شور می‌شود و شرایط کشور را در شرایط کم آبی بدتر خواهد کرد.

کالیفرنیا، بیشترین دغدغه‌ام حفاظت از محیط‌زیست است، در عین حالی که به این واقعیت هم واقفم که منظور از حفاظت محیط‌زیست ساختن و تامین فضای مناسب برای زیست انسان‌ها و همزیستی با سایر موجودات زنده است. دستکاری در نظام هیدرولوژیکی طبیعت با انتقال آب بین‌حوزه‌ای، لزوم حفظ وضعیت فعلی کویر به‌عنوان یک اثر طبیعی ماندگار، ابهامات تاثیر تبدیل کویر به دریاچه در ایجاد بارندگی و نفوذ آب شور به سفره‌های آب زیرزمینی برخی از ایرادهایی است که تاکنون برآورده می‌شود.

با توجه به شرایط خشکسالی حاکم در کشور آیا این طرح تأثیری در روند بهبود شرایط بی‌آبی دارد؟
این طرح در درازمدت به بهبود روند خشکسالی کمک خواهد کرد. مطالعات کارشناسی و طراحی مفهومی پروژه به تنهایی چند سال وقت لازم دارد. اگر همه‌چیز خوب پیش رود و تمام موانع قانونی، حقوقی، بین‌المللی، سیاسی و نهایی اقتصادی پروژه حل شود، اجرای آن بین هفت تا ۱۰ سال طول خواهد کشید. با احتساب این زمان قطعاً نمی‌توان منتظر ماند و باید مشکل خشکسالی و کمبود آب با اتخاذ شیوه‌های ضربتی و مدیریت منابع آب حل شود. آنچه مسلم است خشکسالی تا سال‌های سال و شاید تا دهه‌ا سال آینده بر سرنوشت کشور سایه انداخته و با توجه به افزایش



در معایب و مضرات طرح ایرانرود اظهار نظرهای متفاوتی شده که تا اینجا که بنده مطلع هستم این اظهار نظرهای مبتنی بر مطالعات مستند علمی نبوده و بیشتر نظر به است، در زمانی که مطالعات ۱۰ جلدی در دسترس کارشناسان قرار نگرفته و مورد بررسی و نقد باشد، بسیاری از مخالفات هم جنبه صوری و غیرعلمی است که تمام مدارک، مطالعات، بررسی‌های کارشناسی و حتی نظرات غیرکارشناسی را در یک بانک اطلاعاتی گردآوری کنیم تا در دسترس کارشناسان و صاحب‌نظران و عموم مردم قرار گیرد تا با استناد به مطالعات انجام گرفته معایب طرح بررسی شده و نسبت به رفع آن، پروژه مطالعاتی تعریف شود.

آیا در این طرح به مباحث محیط‌زیستی توجه شده، برای نمونه ایرانرود از میان زیستگاه‌های حیات وحش می‌گذرد، این‌طور نیست؟
از فهرست مجموعه ۱۰ جلدی چنین برداشت می‌شود که یک بخش مهم از مطالعات به موضوعات محیط‌زیستی اختصاص داده شده بود که متأسفانه هنوز این بخش به دست ما نرسیده است. بنده به‌عنوان مدیر حفاظت زیست یکی از شهرداری‌های لس آنجلس در ایالت



علی فرشچی، استاد دانشگاه کالیفرنیا

نظریه است. در زمانی که مطالعات ۱۰ جلدی در دسترس کارشناسان قرار نگرفته و مورد بررسی و نقد باشد، بسیاری از مخالفات هم جنبه صوری و غیرعلمی دارند. تلاش بنده و دیگر همفکران این است که تمام مدارک، مطالعات، بررسی‌های کارشناسی و حتی نظرات غیرکارشناسی را در یک بانک اطلاعاتی گردآوری کنیم تا در دسترس کارشناسان و صاحب‌نظران و عموم مردم قرار گیرد تا با استناد به مطالعات انجام گرفته معایب طرح بررسی شده و نسبت به رفع آن، پروژه مطالعاتی تعریف شود.

مهندسی کنونی توانایی اجرای این طرح عظیم آبادانی را دارند. این ادعا مورد تایید مرکز پژوهش‌های مجلس نیز هست. این مرکز تحقق اجرای این طرح را با توجه به دانش فنی و مهندسی کشور و استفاده از تجارب دیگر کشورهای جهان «از لحاظ فنی امکان‌پذیر و از لحاظ اقتصادی قابل تعمق» دانست. در معایب و مضرات آن اظهار نظرهای متفاوتی شده که تا آنجا که بنده مطلع هستم این اظهار نظرها مبتنی بر مطالعات مستند علمی نبوده و بیشتر

تاکنون به اندازه کافی شاهد آسیب‌های زیست‌محیطی متعددی از اجرای چنین طرح‌هایی در کل کشور بودیم، مجریان و پیمانکاران آن پروژه‌ها هم آینده خوب و روشنی را برای همگان ترسیم می‌کردند اما درنهایت چنین اتفاقی نیفتاد و این ایده‌های رمانتیک چیزی جز خرابی به همراه نداشت

تاکنون به اندازه کافی شاهد آسیب‌های زیست‌محیطی متعددی از اجرای چنین طرح‌هایی در کل کشور بوده‌ام، مجریان و پیمانکاران آن پروژه‌ها هم آینده خوب و روشنی را برای همگان ترسیم می‌کردند اما درنهایت چنین اتفاقی نیفتاد و ایسن ایده‌های رمانتیک چیزی جز خرابی به همراه نداشت. دست‌اندرکاران و علاقه‌مندان به اجرای طرح ایرانرود اگر دوست دارند به کشور کمک کنند بهتر است وقت و هزینه‌های خود را صرف کارهایی کنند که دستاورد مطلوبی برای کشور به همراه داشته باشد و بتواند کشور را از شرایط کنونی و بحران خارج کند. بسیاری از پروژه‌های مطلوب زیست‌محیطی وجود دارند که مسکوت مانده‌اند و به دنبال نیروهای پرتوان و جسوری هستند که آنها را اجرا کنند پس بهتر است مجریان و علاقه‌مندان به محیط‌زیست به سمت اجرای این طرح‌ها بروند و با اجرای آنها به توسعه و آبادانی کشور کمک کنند.

کشور با مشکلات زیادی در حوزه آب و خاک روبه‌رو است و پس از سال‌ها تلاش و برنامه‌ریزی موفق نشده محصولات ارگانیک خود را بدون خاک تولید کند. در بخش صنعت نیز با راندمان پرمصرف و هدررفت انرژی در گیر است و توسعه اکوتوریسم و بوم‌گردی را نیز باید به فراموشی سپرد، زیرا هیچ اقدام جدی‌ای در این زمینه انجام نشده است.

اولویت ما ارزش‌گذاری اقتصادی منابع طبیعی است که هم در برنامه چهارم و پنجم توسعه دیده شده بود اما در واقع هیچ اقدام کارآمد و نمو عینی از دل این برنامه‌ها بیرون نیامد پس با تمام مباحث گفته شده می‌توان به این نتیجه رسید که کشور در هیچ شرایطی به اجرای چنین شریاطی نیاز ندارد و اگر علاقه‌مندان به اجرای این طرح به دنبال اجرای این طرح هستند بهتر است نخست آب اقیانوس اطلس و اران را به یکدیگر متصل کنند و اگر اجرای این طرح موفقیت آمیز بود به ایران بیایند و این طرح را اجرا کنند. پیگیری اجرای طرحی مانند ایرانرود تنها توسط افرادی انجام می‌شود که هیچ شناختی از طبیعت و محیط‌زیست ندارند زیرا با یک بررسی ساده متوجه می‌شوند که با اتصال آب شور دریای مازندران به عمان تمام مفره‌های آب شیرین زمین تبدیل به آب شور می‌شود و شرایط کشور را در شرایط کم آبی بدتر خواهد کرد.