

## ۲ دانش دریا

﴿۰﴾ پژوهش ﴿۰﴾

پژوهشگاه اقیانوس‌شناسی ۲۵ برنامه علمی ترویجی در هفته پژوهش برگزار می‌کند



### پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی

پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی، ۲۵ برنامه علمی، پژوهشی، آموزشی و ترویجی در هفته پژوهش و فناوری ۱۴۰۳ برگزار می‌کند.معاون پژوهشی و آموزشی پژوهشگاه با اعلام این خبر گفت: در هفته پژوهش سال جاری ۱۱ سخنرانی و کارگاه آموزشی، ۲ عملیات میدانی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان، ۶ برنامه بازدید دانش آموزان و دانشجویان از پژوهشگاه، ۲ رونمایی از محصول فناوریانه و همچنین معرفی ۵ طرح فناوریانه جدید، توسط پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی برگزار می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد علی مهدی نیا هفته پژوهش و برگزاری بیست و پنجمین نمایشگاه دستاوردهای پژوهش، فناوری و فن بازار را فرصتی مغتنم برای معرفی دستاوردهای موسسات و مراکز پژوهشی بیان کرد و گفت: در هفته پژوهش سال جاری از «اطلس اقیانوس شناسی دریای خزر» و «محصول فناوریانه مغزه گیر رسوبی آبهای عمیق» در غرقه پژوهشگاه و سالن ۵ غرقه وزارت عتف، به عنوان محصول فناوریانه رونمایی خواهد شد.مهدی نیا، فناوری‌های ثبت شده در سامانه ارزشیابی فناوری هسای ایران (ایران شک هاب) را در پژوهشگاه در سال جاری، ۵ طرح شمال: «مغزه گیر رسوبی آبهای عمیق با سطح آمادگی فناوریانه ۹»، «سامانه موج نگار جهتی امواج دریا با سطح آمادگی»، «تجهیز جداسازی گاز از رسوب و آب با سطح آمادگی ۷»، «ساخت مواد آرایشی بهداشتی دریا پایه با سطح آمادگی ۷» و «اطلس مدل هواشناسی WRF در خلیج فارس با سطح آمادگی ۷»، معرفی کرد.بر اساس خبر رسیده از سطح آمادگی ۷، معرف کرد.بر اساس خبر رسیده از پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جودی وی همچنین انجام عملیات میدانی وپایش وضعیت سلامت آبسنگ های مرجانی خلیج فارس چاپهار»، «پاکسازی سواحل مکران»، «نمونه برداری از سواحل استان هرمزگان»، «شرکت در نشست روسای دانشگاه های ساحلی» و همچنین حضور در نمایشگاه های استانی را به عنوان برنامه های پیش رو در ایستگاه های پژوهش و فناوری اقیانوس شناسی بوشهر، هرمزگان، نوشهر و چاپهار عنوان کرد که در هفته پژوهش و فناوری برگزار می شود. معاون پژوهشی و آموزشی گفت: بازدید جمعی از دانشجویان دانشگاه های هرمزگان، بوشهر و مازندران از ایستگاه های اقیانوس شناسی خلیج فارس و دریای خزر و همچنین سه گروه از دانش آموزان مناطق ۸ و ۱۲ تهران از پژوهشگاه، اعزام محققان (سفیران علمی) پژوهشگاه به مدارس برای آموزش «سواد اقیانوسی» و تجلیل از پژوهشگران و فناوریان برتر پژوهشگاه از جمله برنامه های این پژوهشگاه در هفته پژوهش است.علاقه مندان می توانند برای حضور در کارگاه ها و سخنرانی ها به نشانی مراجعه کنند.به گزارش ایرنا، هفته پژوهش و فناوری امسال در سطح استانی از ۱۰ تا ۲۲ آذر و در سطح ملی از ۲۳ تا ۲۹ آذر با مشارکت دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و مراکز تحقیقات، پارک‌های علم و فناوری، مراکز رشد و نهادهای مرتبط در دیگر دستگاه‌ها برگزار می‌شود.



### گروه توسعه – مهدی بیرانوند روژمان

– چاپهار، عروس سیستان و بلوچستان سرزمین پارس؛ تنها بندر ایرانی که به فضای اقیانوسی دسترسی دارد و با کشورهای پاکستان، هند، چین و افغانستان مراده تجاری دارد. این بندر استراتژیک و زیبا از سه نظر تجاری، گردشگری و نظامی قابل اهمیت است. اما آنچنان که باید در سایه سوءمدیریت، بدسلیفگی، نبود تبلیغات حرفه‌ای در سطح بین‌المللی برای جذب سرمایه‌گذار و گردشگر، نبود زیرساخت‌های بروز و هوشمند جهانی برای اقامت تمامی اقشار تجاری و توریستی و... این مهم بصورت کامل انجام نشده است. این بندر می‌تواند به یک قطب خاص در موارد نامبرده بدل‌شود و سایه خود را هم بر فضای تجاری بر کشورهای همسایه شرقی و هم بر فضای اقیانوسی بیندازد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، بندر اقیانوسی چاپهار به‌دلیل موقعیت راهبردی‌اش، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است، اهمیت فراوانی دارد و ساخت و ساز و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوسی‌پیما (در خلیج چاپهار) و ساخت راه‌آهن به‌سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است.

چاپهار علاوه‌بر موقعیت بازرگانی، دارای جاذبه‌های فراوان تاریخی، طبیعی و گردشگری است. آب و هوای این شهر و پیرامون آن همیشه بهاری و معتدل است و به‌عنوان یکی از مراکز علمی و آموزشی سیستان و بلوچستان می‌باشد. در حال حاضر حدود ۱۳ مرکز آموزش عالی در این شهر بنا شده است و بیش از ۱۰ هزار دانشجو در این شهر درحال تحصیل هستند.

#### آشنایی با پیشینه بندر چاپهار

در دوره قاجار در سال ۱۲۷۰ قمری، ابراهیم‌خان بهزادی بعی به حکومت بمپور انتخاب شد و در عصر حکمرانی او دولت وقت ایران بلوچستان را تصرف کرد. در سال ۱۲۸۱ قمری، ابراهیم‌خان قلعه محکم «ایرافشان» که تسخیرناپذیر به‌نظر می‌رسید را تصرف کرد و بدین ترتیب قدرت دولت مرکزی را تا نزدیک کوک و چاپهار و گواتر توسعه داد. چاپهار اما در سال ۱۲۸۹ قمری در تصرف اعراب مسقط قرار گرفت. انگلیسی‌ها به‌ویژه شخص گلداسمیت که برای حکمت مرزی بین ایران و منطقه کلات تحت نفوذ انگلیس منصوب شده بود نیز از ادعای اعراب مسقط بر چاپهار پشتیبانی می‌کردند. برای جلوگیری از چنین تهدیداتی، دولت ایران دست به‌کار شد و ابراهیم‌خان در سال ۱۲۸۹ قمری بندر چاپهار را تصرف کرد تا قدرت خود را بسط دهد. در سال ۱۳۰۴ خورشیدی، دولت قاجار تلاش کرد حاکمیت خود را بر چاپهار تثبیت کرده و سردار دین محمدخان داماد دوست محمدخان را سرکوب نماید. در

«روزنامه‌دریایی سرآمد» بررسی می‌کند؛

# «چاپهار» زخم خورده «نداشتن زیرساخت»

## بندر پرطمطراق چاپهار همچنان در اغماء

قرار دارد. این منطقه به‌وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و قراردادش در خارج از خلیج فارس و همین‌طور عدم آسیب‌پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیایی میانه و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است. بنا بر نظر سازمان ملل، چاپهار یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق-غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور است.

#### چاپهار؛ دروازه ورود غرب به شرق

چاپهار به عنوان دروازه ورود شرق به غرب هرچند برای تحقق این نقش ارتباطی رقباتی بزرگی همچون مناطق آزاد «صحارا» و «دم» عمان و «گوادر» پاکستان را در کنار خود می‌بیند، اما مزیت‌های نسبی و طبیعی آن سبب شده تا رقبا نیز به اهمیت ژئوپلیتیک و اقتصادی این منطقه اذعان و اعتراف کنند. این منطقه از مزیت‌های اقتصادی بی‌ظیری در مقایسه با سایر مناطق همجوار برخوردار است که از جمله دسترسی آن به بازار ۶۰۰ تا ۸۰۰ میلیون نفری افغانستان، کشورهای آسیای میانه و مشترک‌المنافع، همچنین روسیه و شمال آفریقا و ارتباط آن‌ها با اروپای شرقی می‌توان اشاره کرد.
باین حال، نداشتن زیرساخت‌های اساسی از جمله جاده ترانزیتی، ریل و فرودگاه از جمله ضعف‌های اساسی این منطقه محسوب می‌شود که سبب شده تا در دهه گذشته فراز و فرودهای زیادی را شاهد باشد. مشکلاتی که البته این روزها رو به کاهش است و با پیشرفت فیزیکی ۶۵ درصدی راه‌آهن، بهره‌برداری از بندر و آغاز عملیات اجرایی فرودگاه بین‌المللی چاپهار، چرخ توسعه این خطه که روزگاری به سختی قادر به حرکت بود امروز روان تر می‌چرخد.

منطقه آزاد چاپهار به دلایلی از جمله نزدیکی به آب‌های آزاد دارای اهمیت بسیار است. اما تاکنون سرمایه‌گذاران فعالان اقتصادی این منطقه به دلیل تفاوت مقررات امکان دسترسی به بندر شهید بهشتی را نداشتند و بیشتر بندرعباس را برای امور تجاری خود انتخاب می‌کردند. منطقه آزاد چاپهار با ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و معافیت‌های مالیاتی ۲۰ ساله نقش ملی و بین‌المللی برای توسعه رونق و جوش تولید و تجارت شرق کشور بویژه استان سیستان و بلوچستان دارد، وجود منطقه آزاد بندر شهید بهشتی از ظرفیت تخیله و بارگیری سالانه هشت و نیم میلیون تن کالا و پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما و فعالیت بندر شهید کلاتری، چاپهار را به یکی از نقاط مهم اقتصادی منطقه تبدیل کرده است.

چاپهار با داشتن جاذبه‌های متعدد گردشگری و فراهم شدن برخی زیرساخت‌های لازم بهترین زمینه را برای جذب گردشگر بویژه از کشورهای همجوار از جمله پاکستان، افغانستان، هند و عمان دارد. چاپهار به عنوان یکی از مراکز تجارت جهانی، ترانزیت کالا و قطب گردشگری می‌تواند در توسعه اقتصادی داخلی و خارجی تاثیرگذار باشد و موقعیت مناسب منطقه آزاد چاپهار و استقرار صنایع و کارخانه‌های بزرگی نظیر فولاد، پتروشیمی و دیگر کارگاه‌ها و واحدهای بزرگ و کوچک پیش‌بینی شده این منطقه را به قطب مهم صنعت و تجارت تبدیل می‌کند.

#### نقش بندر چاپهار در مسیر ترانزیتی شمال به جنوب

سه مسیر اصلی کریدور شمال-جنوب شامل مسیر غربی (روسیه-آذربایجان-ایران-هند)، مسیر میانی یا ترانس خزر (روسیه-ایران-هند) و مسیر شرقی (روسیه-آسیای

مرکزی-ایران-هند) است. در مسیر شرقی، بندر چاپهار در جنوب شرقی ایران در استان سیستان و بلوچستان از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا تنها بندر ایرانی است که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد و هزینه حمل‌ونقل کالا را کاهش می‌دهد. همچنین در چارچوب توافقنامه ترانزیت سه‌جانبه بین ایران، هند و افغانستان، تلاش‌های موفق هند پروژه ترانزیت چاپهار را از تحریم‌های یکجانبه آمریکا مستثنی کرد تا فضای تنفس و حیاتی برای ایران و همچنین روسیه به عنوان دو کشور تحت تحریم باشد.

در میان سه مسیر فوق، مسیر شرقی از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا بخش شرقی و مناطق مرکزی روسیه را از طریق قزاقستان و ترکمنستان به بندر جنوبی ایران و همچنین هند و کشورهای غربی در حاشیه جنوبی خلیج فارس متصل می‌کند. مسیر شرقی با حرکت اولین قطار در جولای ۲۰۲۲ میلادی به طور رسمی راه‌اندازی شد. بنابراین، شاخه شرقی یک واقعیت است و اکنون شش قطار در مسیر زمینی از روسیه به هند از طریق ترکمنستان و ایران فعالیت می‌کنند که نشان دهنده افزایش تمایل به حمل‌ونقل ریلی از روسیه به هند است.

اما اگر به نقشه ایران دقت کنیم، بندر چاپهار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در استان سیستان و بلوچستان نیست به بندرعباس و تنگه هرمز، مسیر نزدیک‌تری برای روسیه و آسیای مرکزی برای دسترسی به ایران و هند فراهم می‌کند. اما در خصوص بندر چاپهار، ظرفیت‌های ترانزیتی و تجاری آن و سرمایه‌گذاری روسیه در این پروژه ترانزیتی، نکات و ملاحظات زیر را در نظر داشت:
بندر چاپهار تنها بندر ایرانی است که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد و به آن «دروازه طلایی» به افغانستان و آسیای میانه گفته می‌شود. در واقع، بندر چاپهار اولین «بندر عمیق» ایران است. ایران در دهه اخیر توسعه بندر

چاپهار را در چارچوب «طرح ویژه توسعه مکران» به پیش می‌برد. این طرح دارای سه افق بلندمدت ۲۰۲۰، ۲۰۳۰ و ۲۰۴۰ است و ایران سرمایه‌گذاری کلانی برای توسعه سواحل مکران و بندر چاپهار، در بخش‌های اقتصاد، اجتماعی و نظامی-امنیتی انجام داده است. به نظر می‌رسد تلاش ایران برای اجرای پروژه ترانزیتی بندر چاپهار بخشی از هدف بلندمدت کشور برای تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی منطقه‌ای باشد.

نقش و جایگاه بندر چاپهار زمانی افزایش یافت که هند، ایران و افغانستان توافقنامه تاریخی سه‌جانبه‌ای را در تهران برای توسعه بندر راهبردی چاپهار به عنوان یک نقطه کلیدی در «کریدور ترانزیتی و حمل و نقل افغانستان» امضا کردند. البته اخیراً ازبکستان به عنوان تنها کشور محصور در آسیای مرکزی به آن پیوسته است.

اگرچه دولت دونالد ترامپ در ۱۸ می ۲۰۱۸ میلادی، ایالات متحده را به طور یکجانبه از توافق هسته‌ای ایران (برجام) خارج کرد، اما تلاش‌های موفقیت‌آمیز لابی هند برای معافیت پروژه ترانزیت چاپهار از تحریم‌های یکجانبه آمریکا و «سیاست فشار حداکثری» دولت ترامپ (۲۰۱۸-۲۰۲۰) علیه تهران به نتیجه رسید. در واقع، هند به پروژه ترانزیت چاپهار به عنوان بخشی از «استراتژی گردنبد الماس» در برابر استراتژی «رشته مروارید» چین و همچنین دورزدن رقیب سنتی پاکستان، به ویژه برای مقابله با سرمایه‌گذاری عظیم چین در توسعه بندر گوادر پاکستان و همچنین کریدور اقتصادی چین و پاکستان نگاه می‌کند.

### بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی

### بدون شرح...



### فریبا عزیز ی - اقتصاد سرآمد