

۲ دانش دریا

کاسپین

از ضرورت اقدامات مشترک کشورهای حاشیه خزر

چالشهای پیش روی اکوسیستم کاسپین

توسعه دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه از اولویت‌های اصلی دولت سیزدهم محسوب می‌شود و با توجه به تحریم‌ها و راهکارهای خنثی‌سازی آن این ارتباطات تجاری از اهمیت بیشتری هم برخوردار شده‌است.
دراین شرایط کشورهای حاشیه دریای خزر راهی مؤثر برای برون‌رفت ایران از تنگنایهای اقتصادی و ایجاد گشایش‌های لازم در بهبود وضعیت تجاری بشمار می‌آیند.
اما خزر به‌عنوان بزرگترین دریاچه جهان با تهدید جدی رو به روست و کوچک و کوچکتر شدن این پهنه آبی منحصربه‌فرد و محصور در میان پنج کشور، نگرانی‌هایی برای کشورهای ساحلی ایجاد کرده‌است.
به گزارش اقتصادسرمآمدرواقع ایران با دارا بودن امکان صادرات از آب‌های آزاد به شمال آسیا و اروپا و همچنین دسترسی سریع‌تر و ارزان به چین از طریق دریای خزر و قزاقستان می‌تواند کریدورهای ترانزیتی خود را به مبدأ دریای خزر تنظیم کند.
باوجود چنین قابلیتی سرمایه‌گذاری در این زمینه برای ایران درآمدزایی بالایی دارد. ولی دریای خزر این روزها بر اثر مشکلات ناشی از تغییرات آب و هوایی و دخل و تصرفات انسانی حال و روز خوشی ندارد.
اهمیت دریا و نقشی که در اقتصاد و زندگی امروزه دارد شفاف‌است، چه‌بسا صنایع دریایی و فعالیت‌های وابسته به آن نقش آفرینی بزرگی در اقتصاد جهانی دارد.
براین اساس ایران با توجه به ویژگی‌های ممتاز دریایی فراوان در شمال و جنوب کشور نباید خود را از این فرصت بی‌نظیر بی‌بهره کند و با اتخاذ تدابیر و انجام اقداماتی در حوزه خزر می‌تواند از این شرایط بهره‌مند شود.
با این تفاسیر حالا پرسش آن‌است چه راهکارهایی برای ارتقای سهم و نقش ایران در دریای خزر وجود دارد؟

ساخت وساز بلای جان خزر

کریم ثابت، کارشناس دریا و بنادر کشورمان در اینباره به روزنامه اقتصادسرمآمد، می‌گوید:
پس‌روی آب دریای خزر زمینه‌ساز پیش روی‌های دست ساخت انسان‌ها از نوع ساخت و‌ساز شده‌است.
مقب نشینی آب دریای خزر و افزایش ساحل دریا باعث شده تا چولانگاه جدید تغییر کاربری و ساخت و سازها در این دریای زیبا ایجاد شود.

کشورهای حاشیه خزر و ضرورت اقدامات مشترک

وی عزم همگانی برای حفظ و نگهداشت دریای خزر را ضروری دانست وادامه داد:
در دریای که مرز و منافع مشترک میان کشورهای آذربایجان، ایران، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه‌است باید اقدامات مشترکی برای ان صورت بگیرد.

هرج و مرج اطراف خزر در غیاب نهادهای نظارتی

به گفته کارشناس دریایی با توجه به نوبایی کشورهای حاشیه خزر و تلاش این کشورها برای توسعه به هر قیمت واز سوی دیگر هرج و مرج ناشی از نبود نهادهای نظارتی، حجم عظیمی از زیاله انسانی و ساخت و ساز در ساحل در این کشورهانیز دریای خزر را تهدید می‌کند.

چالش‌های پیش روی اکوسیستم خزر

مشکلات و چالش‌های پیش روی این اکوسیستم مهم طبیعی پنج کشور جهان هر چند با نامگذاری روزی با عنوان روز دریای خزر نمی‌تواند رفع شود اما نامگذاری یک روز به نام این دریا تلنگری به وجدان‌های مردم کشورهای حاشیه این دریا برای حفظ آن‌است.
مورد مهمی بود که شهیدی بر آن تاکید داشت و گفت:
با توجه به سخنان مقام معظم رهبری، کشور ما نسبت به بهره‌برداری از آب‌های دریا توجه لازم را ندارد و به انداز کافی از این منابع استفاده نمی‌کند.
وجود گونه‌های نادر آبزی و بهره مندی از منابع انرژی فسیلی نقش مؤثری برای دریای خزر در بین کشورهای پیراموش ترسیم‌کرده از ایسن رو صیانت از آن به رویکردی در منطقه و ایران تبدیل شده‌است.

در حال حاضر حال و روز دریای خزر خراب‌است، در حالی‌که این پهنه آبی بزرگترین دریاچه جهان و دارای محیط زیست متفاوتی است.
افزایش تدریجی آلودگی دریای خزر بر کاهش تنوع زیستی و جمعیت گونه‌های مختلف آبزی تأثیرات بسیار زیادی خواهد گذاشت و چه بسا آنها را در معرض تهدید و انقراض قرار دهد.
سردسته آلوده کنندگان دریای خزر کشور روسیه‌است، این کشور هیچگونه پایبندی حداقلی در رابطه با مسائل عینی زیست محیطی از خود نشان نمی‌دهد.
بدون شک توسعه شهر و شهرنشینی در کشورهای ساحلی دریای خزر که به رشد جمعیت و افزایش حجم پساب‌ها انجامیده تهدیدهای بالقوه‌ای را برای افزایش آلودگی دریای خزر ایجاد کرده‌که باید در این زمینه برنامه ریزی‌های اساسی انجام شود.

مشکلات مشهود و اصلی محیط زیستی دریای خزر که باعث اختلال و وضعیت طبیعی آن شده بسیار فراوان است؛ معضلاتی که متأسفانه گونه‌های ارزشمند و زیستمند این بوم سازگان را در فهرست گونه‌های در معرض خطر انقراض قرار داده و حیات اکولوژیکی و اقتصادی زیست بوم خزر را متاثر از خود کرده‌است.



فکره گروه اقتصاددریاپا به —امید متین —
دیرزمانی‌است که «گنج پنهان» همچنان

پنهان مانده و باروندی که به نظاره نشستهایم، امیدی به اکتشاف گنج پنهان به این زودی‌ها به چشم نمی‌آید و توسعه سواحل مَکران، برای ایرانیان به رویایی دست‌نیافتنی بدل شده‌است.

شعراها و حرف‌های خوب و وعده‌های قشنگ، تند و تند از راه می‌رسند اما دیگر باور آن‌ها مشکل شده‌است و مردم تا به چشم نبینند، حرف‌های اهالی سیاست را دیگر باور نمی‌کنند و با خود می‌گویند: ما از این حرف‌ها زیاد شنیده‌ایم!

چابهار نگین مَکران!

دبیر شورای توسعه سواحل مَکران، چابهار را نگین سواحل مَکران می‌خواند تا حرف قشنگی به حرف‌های قشنگ گذشته اضافه کرده باشد. وی می‌گوید: طی سه سال با سرمایه‌گذاری ۳میلیارد دلار، کریدور شمال جنوب تکمیل شده، فاز ۲ بندر شهید بهشتی چابهار اجرایی و فرودگاه چابهار ساخته می‌شود.

به ظاهر خبر قشنگ است؛ اما باطن تلخی دارد؛ یعنی بعد از این همه سال، آنچه نگین مَکران خوانده می‌شود، هنوز فروگاه ندارد. هنوز فازهای مهم آن اجرایی نشده‌است. هنوز کریدور شمال جنوب تکمیل نشده‌است. این در حالی‌است که رقیب، بسیار تند و تیز در حال سبقت گرفتن از ما هستند و از دور برای ما با نیشخندی جان‌سوز برای ما دست تکان می‌دهند. در شماره قبل روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد بخش مهمی از ناگفته‌ها در سخنان اخیر حسین دهقان نهفته بود را منتشر کردیم تا مخاطبان آگاه با دقت در آن به راحتی می‌تواند این ناگفته‌ها را تشخیص دهد.

چند برداشت از یک نما:

در سخنان دبیر شورای توسعه سواحل مَکران، نکاتی قابل تأمل است و ما برداشت خود از این سخنان را بیان می‌کنیم:

یک: نگین سواحل مَکران

اگر مَکران «گنج» است، چابهار به عنوان «نگین» در این گنج می‌درخشد. با این توصیف، تمام دولت و مردم ایران باید بسج می‌شدند تا مَکران را به اوج برسانند و به زعم رهبری، «گنج پنهان» را کشف کنند؛ اما هرگز این طور نشده‌است و تمام این حرف‌های قشنگ و توصیف‌های شاعرانه، کاری از پیش نبرده‌است.

دو: دولت احمدی‌نژاد

این گونه نیست که دولت‌ها کار نکرده باشند. بر اساس گفته دهقان که در متن سخنانشان آمده، دولت احمدی‌نژاد ورود کرده و سپس دولت روحانی هم تلاش داشته، اما کار و تلاش زمانی معنا می‌دهد که نتیجه‌ای هم در بر داشته باشد. تلاش این دولت‌ها تشکیل جلسات به همراه انواع میوه و آب میوه بوده‌است؛ این سطح تلاش طبیعی دولتی‌هاست. کارشان همین‌است: جلسه به صرف میوه، اما نتیجه؟

قصه همچنان همان قصه‌است: آفتاب و لگن هفت دست، شام و نهار هیچ. این قصه به دو دولت قبلی بر نمی‌گردد، بلکه هم‌اکنون به دولت رئیسی هم رسیده‌است؛ زیرا هنوز اتقاق خاصی نیفتاده‌است و ماجرا

در شهر رویاهای نگین مکران با حرف پیش می رود

و از عمل خبری نیست.

سه: زیرساخت‌های ذهنی و برنامه‌ای و سیاسی
این که دهقان به صراحت از ضعف زیرساخت‌های ذهنی و برنامه‌آی و سیاستی می‌گوید، همان خشکی‌گرا بودن مسئولان ایران را می‌رساند. خود آقای دهقان هم دریایی نیست. نه تخصص دریایی دارد، نه ایده‌های خاص، نه تجربه خاص. اما دل‌سوز است و پست‌های مختلفی را تجربه کرده و ما در دل سوزی و مسئولیت‌پذیری ایشان و دیگران هیچ حرفی نداشته و نداریم؛ اما به شدت در راین نکته که زیرساخت ذهنی برای توسعه دریایی در میان اغلب مسئولان کشور ما وجود ندارد، مصر و محکم هستیم. بارها هم نوشته‌ایم که تا این ذهن خشکی‌گرا جای خود را به ذهن‌های دریایی ندهد، تا تخصص دریایی جانشین تخصص خشکی نشود، هیچ امیدی به توسعه اقتصاد دریاپا به ایران نمی‌توان داشت. غیر ممکن است با ساختار ذهنی خشکی‌گرا، بتوان توسعه دریایی ایجاد کرد.

چهار: منطقه مکران یک منطقه تقریباً منزوی و کنار افتاده:

چنین سخنی از دهقان بعد از این همه سال، شوک آور است. در حالی‌که همه رسانه‌ها- به ویژه روزنامه اقتصاد سرمآمد- بارها برای انعکاس خبر و گزارش از حوزه مکران اعلام آمادگی کرده‌اند، به رغم این‌که چندین طرح فرهنگی برای خروج مکران از انزوا مطرح کرده‌ایم، هرگز دبیرخانه این شورا واقعی نهاده و برای کار فرهنگی و برای معرفی مکران هیچ نگاه فرهنگی نداشته‌است. نگاه، فقط نگاه بودجه‌ای‌است که بودجه‌ای بیاید و جایی خرج شود. این تنگنای تفکر و عمل دولتی‌است که نمی‌گذارد مکران به اوج برسد و گنج پنهانش از زیر ذهن‌های خشکی‌گرایرون بیاید. نگاه کنبد به گوادر. یک بندر متروکه دیروز که امروز دارد آقای می‌کند. از یک بندر متروکه که حتا جاده خاکی هم نداشت، با تفکر چینی و پاکستانی به یک بندر قوی و مدعی در منطقه تبدیل شده‌است؛ و ما همچنان می‌شنویم که مکران هنوز متروکه مانده‌است. آیا جای تامل و بازاندیشی در رویه فکر و عمل نرسیده‌است؟ آیا بهتر نیست حوزه مکران را به تمام در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم؟ آیا بهتر نیست چابهار را به طور کامل در اختیار هندی‌ها قرار دهیم تا شاید اتفاقی بیفتد؟ این آیاها از آن مطرح می‌شود که بعد از نیم قرن، هنوز از متروکه بودن و انزای مکران حرف می‌زنیم. سخت آزاردهنده‌است که حدود ۳۰سال از امر رهبر عزیزمان در باره مکران بگذرد و ما امروز در سال ۲۰۲۰شنویم که مکران متروکه و منزوی و عقب‌مانده و ناشناخته‌است. دست مریزاد!

پنج: با ید حتماً به این منطقه متفاوت نگاه شود
ما این سخن را سننجیده می‌دانیم. نگاه متفاوت را در بند بالا اشاره ای کردیم. اگر ما نمی‌توانیم، اجازه بدهیم هندی‌ها کار کنند. اگر هندی‌ها نمی‌توانند، مانند گوادر بسپارید به چینی‌ها. یا خود ما باید عرضه نشان دهیم یا اجازه بدهیم دیگران دست مرحمت به سر ما بکشند. این که نه خودمان کار می‌کنیم و نه اجازه به دیگران می‌دهیم، چه فایده دارد؟ هر چه هست نگاه متفاوت لازم‌است. نگاه متفاوت

توسعه مَکران، رویای ایرانیان؛ اقتصادسرمآمد باز خوانی می‌کند؛

بخش یابانی

«نگین مَکران»

پنهان در پنهان!

ناگفته‌های نهفته در سخنان دبیر شورای توسعه

سواحل مَکران

جرأت بر هم زدن خلوت رئیس را ندارد. مقاومت سازمان‌ها و ارگان‌های متعدد در حوزه مکران باید یک جایی شکسته شود تا توسعه مکران با مدیریت واحد شتاب گیرد. چه کسی می‌تواند این کار را بکند؟ چه کسی جرأت و توان و شهامتش را دارد؟ از این روند و رویه کنونی، چنین انتظاری بی‌معناست.

نهم: هاب ایران

ما هم با دهقان هم‌نظریم که «چابهار می‌تواند هاب ایران»باشد. همین هم‌نظری و همین توقع از چابهار است که ما را رنج می‌دهد وقتی می‌بینیم با هاب منطقه دارند چه می‌کنند؟ دولت‌های چهار ساله، در چهار سال اول انتظار رای چهار سال دوم را دارند و

در چهار سال دوم، همین انگیزه را هم ندارند. این دولت‌های چهارساله فقط به فکر مسائل روز جامعه هستند، مانند تورم و بیکاری و قیمت مرغ و بنزین. از پس چالنه چوله هم در مباحث مختلف خود دارند که دیگر حالی برای‌شان برای توسعه‌های جهادی و بزرگ پسا نمی‌کنند. وقتی شلوغی صف‌های بنزین این روزها، می‌شود دغدغه اول دولت، کی یاد مکران و هاب منطقه و این حرف‌ها می‌افتد؟ واقعالازم است که مکران را جدا دید و جداگانه برای آن تصمیم گرفت. لازم است که بندهای شوراها و کمیته‌ها و کمیسیون‌های دولتی را از دست و پای مکران باز کرد.

دهم: مسیر کاهش ۴۰درصدی فاصله و ۳۰درصدی هزینه‌ها

بندر چابهار که نامش با منطقه مکران گره خوده‌است، به گفته دهقان باعث کاهش ۴۰درصدی فاصله و ۳۰درصدی هزینه‌های ترانزیتی و حمل بار می‌شود و این یعنی یک فرصت بی‌نظیر. این فرصت دارد ازدست می‌رود تا کشورها بی‌خیال این ۴۰ و ۳۰شوند و بروند سراغ بندرهای دیگر مانند خبیره و گوادر و حتا فاو و بصره. وقتی زمان از دست بدهیم و مشتری‌ها با جاهای دیگر ببینند، ما بی‌مشتری می‌مانیم. مشتری که نباشد، انگیزه برای سرمایه‌گذاری نمی‌ماند. تا فرصت هست باید آس چابهار را رو کنیم.

بنا بر گفته دهقان به نظر می‌رسد «این فرصت را اینجا از دست می‌دهیم» مگر این که تجدید نظر جدی از سوی مسئولان عالی صورت گیرد و به یک‌باره رویه انقلابی در تصمیم و روشن جهادی در اجرا در پیش بگیرند و بروند و بدوند به سمت کشف گنج پنهان.

یازدهم:لای‌گیری، خواش و تمنا

بر اساس نظر دهقان، با لای‌بی‌گری و خواش و تمنا نمی‌توان به توسعه منطقه مکران رسید. اگر من بومد، کلماتی مانند سهم‌خواهی راهم به آن می‌افزودم. مسئولانی در دولت و مجلس هستند که برای موافقت با یک تصمیم، سهم خواهی خاص خودشان را دارند. مانند شایسی‌های فاطمی‌امین. دهقان به صراحت به زبان می‌آورد: «سیستم اداری و اجرایی ما همکاری نمی‌کند؛ پس با کدام همکاری باید به سمت کشف گنج پنهان رفت؟ یکی باید این رویه را بشکنند. یکی باید منطق و برنامه را جایگزین لای‌ی و ناله کند. یکی باید تصمیم بگیرد. یکی باید قصه انزوی مکران را تمام کند. یکی با تفکر انقلابی و مرام جهادی.



اسپری دریا ذرات آئروسول (هواپرد) هستند که از اقیانوس، عمدتاً از طریق پرتاب به جو زمین با ترکیدن حباب‌ها در سطح مشترک هوا و دریا به وجود می‌آیند. میکروپلاستیک‌ها از طریق رودخانه‌ها و همچنین از طریق جو به آب دریا راه پیدا می‌کنند. بطور مثال ذرات با باران از جو خارج می‌شوند.منبع باقوه دیگر ترافیک کشتی است. در یک مطالعه قبلی به رهبری شولز-بوچر نشان داده شد در دریای شمال، رنگ و پوشش‌های مورد استفاده در کشتی‌ها منبع اصلی میکرو پلاستیک‌ها است. در مطالعه حاضر، مواد شیمیایی مانند پلی‌اورتان‌ها و رزین‌های اپوکسی که معمولاً در رنگ‌ها و پوشش‌های کشتی‌ها استفاده می‌شود، نیز در نمونه‌های هوا یافت شد.

اقیانوس‌ها؛ میکروپلاستیک‌به‌درون جو منتشر می‌کنند

جمله پلی پروپیلن پلی کربنات و پلی استایرن نیز مشاهده شد. ذرات ساییدگی لاستیک که زیاله‌های ریز ساییده شده از لاستیک‌ها هنگام رانندگی و به ویژه ترمز کردن است، به عنوان یکی دیگر از منابع اصلی میکروپلاستیک‌ها شناسایی شد. محققان غلظت ۳۷.۵نانوگرم (یک نانوگرم = یک میلیاردم گرم) میکرو پلاستیک را در هر متر مکعب هوا اندازه‌گیری کردند. گاسمن گفت: این آلاینده‌ها در همه جا وجود دارند. آنها را حتی در مناطق قطبی دورافتاده می‌یابیم.

تا به حال، اطلاعات کمی در مورد سطوح آلودگی میکرو پلاستیک از جمله ذرات سایش تایر در جو دریا وجود داشت. شولز بوچر سرپرست این تحقیق می‌گوید: تحقیقات انگشت شماری در مورد غلظت این آلاینده‌ها در هوا انجام شده‌است.وی افزود: محاسبات مدل ما نشان می‌دهد میکرو پلاستیک‌ها در جو دریایی از منابع مستقیم روی زمین و همچنین از دریا می‌آیند. این محققان معتقدند ذرات پلاستیکی شناور در نزدیکی سطح دریا به عنوان مثال از طریق اسپری دریا و ترکیدن حباب‌های هوا که در هوای توفانی ایجاد می‌شود، وارد جو می‌شوند.

تحقیقاتی نمونه‌ها را در سفر با کشتی تحقیقاتی هاینکه در سال ۲۰۲۱ جمع‌آوری کرد.

شمالی ترین مقصد جزیره خرس، جنوبی ترین جزیره مجمع الجزایر سسوالبارد بود که در نیمه راه بین سرزمین اصلی و بزرگترین جزیره مجمع الجزایر، یعنی اسپیتسبرگن قرار دارد. این محققان از دو ابزار مختلف برای جمع‌آوری نمونه‌های هوا استفاده کردند. این دستگاه‌ها به طور فعال در هوا پمپاژ می‌کردند و روی سینه کشتی تحقیقاتی در ارتفاع ۲ متری نصب شدند. دانشمندان نمونه‌های هوا را با استفاده از کروماتوگراف گازی طیف سنجی جرمی پیرولیز آنالیز کردند. آنها با این روش، توانستند انواع مختلف پلاستیک موجود در جو را از طریق تجزیه حرارتی و آنالیز انتخابی شناسایی و کمیت آن را مشخص کنند. محققان سپس محاسبات مدل را انجام دادند و منابع و مسیرهای توزیع ذرات را که اندازه هر کدام فقط چند هزارم میلی متر است، بازسازی کردند.

این آنالیز، وجود ذرات پلی استر را در همه جا نشان داد. ذرات پلی اتیلن ترفتالات که احتمالاً به صورت الیاف نساجی وارد جو شده‌اند، در همه نمونه‌ها شناسایی شد. سایر انواع پلاستیک، از