

## اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش پایانی

اقوام دریانورد در کرانه‌های شمالی خلیج فارس

**دکتر محمد حسن‌نیا** - کرانه‌های شمالی خلیج فارس دارای بنادر متعددی است که در بستر زمان اقوام متعددی در آن مکان‌ها سکنی گزیدند. بیشتر این اقوام دریانورد می‌باشند. در بنادر غرب استان هرمزگان و به ویژه بنادر شهرستان بندر لنگه، اقوام فارس و عرب در کنار همدیگر زندگی می‌کنند و اشتغال بیشتر آن‌ها در زمینه دریا و دریانوردی می باشد. این اقوام در دوره متعدد در کنار همدیگر به خوبی زیسته‌اند. دریا برای همه آن‌ها منبع اترزاق بوده است.

در دوره زندیه شیراز پایتخت بوده و به کرانه‌ها و بندرهای خلیج فارس نزدیک بود. نزدیکی پایتخت به خلیج فارس مزایای خوبی برای اهالی جنوب ایران داشته و دولت مرکزی برای امنیت مناطق خلیج فارس نیروی بیشتری می‌فرستاد و اقتصاد دریامحور خلیج فارس نیز در این دوره شکوفاتر گردید شکوفایی اقتصادی مناطق خلیج فارس توجه قبایل متعدد به بنادر کوچک و بزرگ سواحل شمالی خلیج فارس را بیشتر نمود.

بنابراین شکاشک‌های متعددی در مناطق خلیج فارس صورت گرفت و همان گونه که در متن فوق به آن اشاره گردیده تعهدات مختلفی از قبایل در قبال سکونت آن گرفته شد و با تجربه‌ای که خوانین بنی عباسی در ارتباط با امنیت در مناطق خلیج فارس داشتند، دولت مرکزی آن‌ها را به عنوان ضابط، مسئول نظم و امنیت و جمع‌آوری مالیات در ناحیه جهانگیریه از دوره افشاریه نموده بود. لذا قبایل به گونه تقسیم‌بندی و سکونت داده شدند که کمترین شکاشک و نزاع بین آن‌ها ایجاد گردد. در تمام دورانی که آن‌ها در مناطق مشخص سکونت اختیار کردند، تابع دولت مرکزی ایران بوده و در لشکرکشی‌های دولت ایران به منظور حفظ و امنیت مرزها به دولت ایران کمک می کردند و بسیاری از همین اعراب در رکاب خوانین بنی عباسی به عنوان حاکمان جهانگیریه از نسوری دولت ایران بودند. پایگاه دانش سنتی لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس در بندر کنگ در نظر دارد اقوام دریانورد کرانه‌های خلیج فارس را نیز مورد واکاوی قرار دهد و به نقش آن‌ها در لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس بیشتر بپردازد. چون این اقوام در عرصه دریاها فعال بوده و دارای لنج‌های حمل بار و صیادی زیادی بودند. مصاحبه با دریانوردان آن‌ها از اقدامات مهم پایگاه دریانوردی می‌باشد. تاکنون نیز مصاحبه‌های متعددی با این دریانوردان در بنادر متعدد صورت گرفته و در کتاب میراث ماندگار دریانوردان و لنج سازان منتشر گردیده است. در ادامه فعالیت‌های پایگاه دریانوردی تلاش بر این است تا در بستر زمان اقتصاد دریامحور در بنادر متعدد خلیج فارس مورد واکاوی قرار گیرد.

آن‌ها در لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس بیشتر بپردازد. چون این اقوام در عرصه دریاها فعال بوده و دارای لنج‌های حمل بار و صیادی زیادی بودند. مصاحبه با دریانوردان آن‌ها از اقدامات مهم پایگاه دریانوردی می‌باشد. تاکنون نیز مصاحبه‌های متعددی با این دریانوردان در بنادر متعدد صورت گرفته و در کتاب میراث ماندگار دریانوردان و لنج سازان منتشر گردیده است. در ادامه فعالیت‌های پایگاه دریانوردی تلاش بر این است تا در بستر زمان اقتصاد دریامحور در بنادر متعدد خلیج فارس مورد واکاوی قرار گیرد.

خبر

بازدید هیأت روسی از بندر شهید رجایی

یک هیأت روسی به منظور بررسی زمینه‌های همکاری و سرمایه‌گذاری در استان هرمزگان از بخش‌های مختلف منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی بازدید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، یک هیات متشکل از اعضای دولتی و خصوصی روسیه با هدف بررسی زمینه‌های همکاری و سرمایه‌گذاری روس‌ها از بخش‌های مختلف بندر راهبردی شهید رجایی بازدید کردند.

این هیأت متشکل از مسئولان ارشد شرکت‌های بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی فدراسیون روسیه با حضور در ترمینال‌های کانتینری، پایانه‌های قله مواد معدنی، ترانزیت، تجهیزات و طرح‌های توسعه این بندر، ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و امکانات موجود در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی را برای همکاری‌های مشترک بررسی کردند. بازدید از لایروپ کاتر ساکشن پردیس ۲ از دیگر برنامه‌های بازدید این هیات روسی از بندر شهید رجایی بود.

این هیأت سپس در نشست با مدیران ارشد اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در راستای افزایش تبادلات بازرگانی و ترانزیت به ویژه در مسیر کریدور شمال-جنوب و سرمایه گذاری های مشترک در زمینه های مورد علاقه دو کشور گفت‌وگو کردند. گفتنی است؛ این گروه تجاری که سفر خود به ایران از اردیبهشت ماه آغاز کرده بودند با بازدید از بندر امیرآباد، نوشهر و بندرانزلی به هرمزگان سفر کرده و پس از بازدید از ظرفیت‌های تجاری و عملیاتی بندر شهید رجایی، بندرعباس را به مقصد تهران و چابهار ترک کردند.

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی دارای ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار مساحت، ۲۲۰ هکتار محوطه بارانداز و ۲۴ هکتار انبار مسقف، ۱۳ اسکله چندمنظوره، کالای عمومی و قله، ۹ اسکله چندمنظوره، کالای عمومی و نفتی، هشت اسکله کانتینری در حال تجهیز و هفت اسکله کانتینری است.



قرار دارند که بیش از نیمی از آن‌ها غیرمسکونی هستند. جزایری هم که مسکونی هستند اغلب دارای وضعیت معیشتی و اقتصادی بسیار نامناسب هستند چراکه از پتانسیل‌های این جزایر جهت رونق اقتصادی استفاده نمی‌شود. یکی از علل عدم تمرکز بر جزایر ایرانی اینست که این جزایر جزء استان‌هایی هستند که خود دارای وسعت بسیار زیاد و بودجه کم هستند لذا طبیعتاً توجه به جزایر در اولویت‌های آخر این استانها قرار میگیرد. مثلاً استان هرمزگان به تنهایی حدود ۸۵۰ کیلومتر خط ساحلی دارد که با احتساب جزایر، به تنهایی حدود ۵۰ درصد از سواحل جنوب کشور را در اختیار دارد که شامل ۱۴ جزیره مهم ایران در خلیج فارس است. آیا این معقول و منطقی است؟ برای فعالسازی «اقتصاد دریا محور»، اولین و مهمترین گام، تغییر تقسیم بندی استان‌های جنوبی است. تشکیل یک استان مستقل که مدیریت ۳۰ جزیره ایرانی در خلیج فارس را بر عهده بگیرد یک گام مهم در ساماندهی جزایر است. این استان میتواند «استان جزایر» نام گیرد و مرکز آن در قشم یا کیش باشد. اگر از قابلیت‌های جزایر به خوبی استفاده شود به تنهایی می‌توان بیش از کل بودجه کشور از همین جزایر درآمد داشت.

اتصال استان فارس به دریا

مطابق مصوبه دولت یازدهم مقرر گردیده بود که استان فارس نیز با واگذاری چند روستا از استان هرمزگان، تنها به اندازه ۶ کیلومتر به دریا متصل گردد. متأسفانه همین ۶ کیلومتر هم بدلیل اعتراضات در استان هرمزگان ناشی برخی تعصبات القا شده استانی هنوز عملی نشده است در حالیکه باید حداقل ۱۰۰ کیلومتر از استان هرمزگان و بوشهر کاسته و به استان فارس افزوده می‌شد. لازمه چنین تغییراتی این است که ابتدا خود مردم محلی از منافع این تقسیمات مطلع شوند و متوجه باشند که با تقسیمات استانی فعلی، همچنان در فقر و محرومیت خواهند ماند. استان فارس یکی از استان‌های توریست پذیر کشور با درآمد استانی بالا است که این الحاق می‌تواند سهم آن‌ها را از بودجه استان فارس ارتقاء داده و محرومیت زدایی از این مناطق را به دنبال داشته باشد.

تشکیل استان جزایر

حدود ۳۰ جزیره ایرانی خلیج فارس در حوزه سیاسی سه استان بوشهر، خوزستان و هرمزگان

لازمه توسعه شتابان در سواحل جنوبی چیست؟

اقتصادسرآمد بررسی می‌کند

# تشکیل استان استان جزایر ومکران را جدی بگیرد

ضرورت اتصال استان فارس به دریا، تشکیل استان مکران شرقی و غربی

**تشکیل استان مکران شرقی** استان سیستان و بلوچستان دومین استان وسیع کشور با مساحت ۱۸۰ هزار مترمربع (۱۱ درصد مساحت ایران) میباشد (در مقایسه با مساحت ۱۳ هزارمترمربعی تهران، ۱۱ هزار مترمربعی قم، ۵ هزارمترمربعی البرز و ۱۵ هزارمترمربعی قزوین) و در عین حال، یک استان محروم با بودجه سالیانه اندک است درحالیکه. این استان دارای ۳۰۰ کیلومتر ساحل بوده و فاصله شمال تا جنوب استان ۹۰۰ کیلومتر است! ت وجه شود که در سال ۹۷ بودجه اسالی جنوب نیز کوچکتر شوند. تقسیم استان‌های البرز ۱/۴ هزار میلیارد تومان و قزوین ۱ هزار میلیارد تومان بوده است که هیچ تناسبی با وسعت استان‌ها ندارد. لذا کوچکتر شدن استان سیستان و بلوچستان به دو یا سه استان باعث می‌شود این استان دو یا سه بودجه مجزا از بودجه سالیانه کشور دریافت کند. پیشنهاد می‌شود قسمت جنوبی این استان به یک استان مجزا (مکران شرقی) با مرکزیت چابهار و طول سواحل ۳۰۰کیلومتر تبدیل شود.

تشکیل استان مکران غربی

یکی از علل عقب افتادگی سواحل جنوبی کشور همان طور که بیان شد، طول زیاد سواحل و جزایر متعدد استان هرمزگان است. پیشنهاد می‌شود قسمت شرقی استان هرمزگان به یک استان مستقل به نام «استان مکران غربی» با مرکزیت جاسک تبدیل گردد با طول ساحل حدود ۳۰۰کیلومتر. بدین ترتیب طول سواحل استان هرمزگان نیز با جدا شدن این قسمت و جدا شدن جزایر، از ۸۵۰کیلومتر به حدود ۴۰۰ کیلومتر خواهد رسید. قطعاً این تقسیم‌بندی بر تمرکز بیشتر استناداران و فرمانداران بر توسعه سواحل مکران و فقرزدایی از این مناطق بسیار موثر خواهد بود و شرایط را برای اسکان ۵-۸ میلیون نفر در کوتاه مدت (۵-۷ساله) و ۱۵-۲۰ میلیون نفر در میان مدت (۸-۱۵ساله) در سواحل مکران فراهم می‌آورد.

**گروه اقتصاد دریا – محمد مونسان**
- بنا به اهمیت موضوع توسعه مکران و توجه روزنامه دریایی اقتصادسرآمد به این مقوله تصمیم به بازنشر این مطلب گرفته شد. محمد مونسان کارشناس و فعال حوزه دریا در این رابطه در اقتصادسرآمد نوشت: رییس جمهور در سفر پیش‌تر خود به استان کرمان، اعلام کردند که استان جدیدی در جنوب استان پهناور کرمان تشکیل خواهد شد. این تصمیم درست و به جای رییس جمهور، بارقه امید است تا روزی برسد که استان‌های پهناور ساحلی جنوب نیز کوچکتر شوند. تقسیم استان‌های بزرگ یا پرجمعیت کشور به استان‌های کوچکتر، موثر و مفید بودن این کار را به اثبات رسانیده است مانند تقسیم استان خراسان به سه استان و همچنین تشکیل استان‌های قم، قزوین و البرز. یکی از موانع بزرگ توسعه استان‌های جنوبی کشور، همین تقسیمات نامناسب کشوری در جنوب است. عدم توسعه یافتگی استان‌ها و شهرهای ساحلی جنوب کشور در چند دهه اخیر نشان از یک ضرورت فراموش شده دارد به نام «ضرورت بازنگری در تقسیمات استانی جنوب کشور». در استان‌هایی که وسعت زیادی دارند، معمولاً مسئولان استانی، تمرکز کافی در بخش‌های مختلف آن به‌طور یکسان ندارند و از طرف دیگر بودجه اندک این استان‌ها نیز باعث عقب افتادگی بیشتر آن‌ها می‌شود. در ابتدای تشکیل مجلس شورای اسلامی در دوره فعلی، طرحی برای کوچکتر کردن استان سیستان و بلوچستان نیز مطرح شد که پس از مدتی به فراموشی سپرده شد.

باید تقسیمات استانی را طوری انجام داد که سهم هر استان از سواحل جنوب کشور بیش از ۴۰۰ کیلومتر نباشد تا بتوان تمرکز و رسیدگی مناسبی را از طرف مسئولین استانی انتظار داشت. ضرورت حداقل چهار تغییر زیر در تقسیمات استانی سواحل جنوبی همواره احساس شده است که محوریّت آن کوچکتر کردن استانهای هرمزگان و سیستان و بلوچستان است.



فرمانده پایگاه دریایی بوشهر:

## ناوگروه ۸۶ دیپلماسی دریایی ودفاعی ایران را معنا کرد

فرمانده پایگاه دریایی بوشهر گفت: ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش تحریم‌های ظالمانه دشمن را بی‌تاثیر کرد و دیپلماسی دریایی و دفاعی ایران را به بهترین نحو معنا و برگ زرینی بر

اقتدار و افتخارات ایران اسلامی افزوده شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،امیر دریادار دوم ستاد احسان نصیری در سخنان پیش از خطبه‌های نماز جمعه بوشهر افزود: در سال ۱۳۸۷ رهبر معظم انقلاب نیروی دریایی ارتش را به‌عنوان نیروی دریایی راهبردی و تاثیرگذار در همه بخش‌های اقتصادی، سیاسی، نظامی و دیگر حوزه‌های کشور معرفی کردند.وی اضافه کرد: با اعلام فرمانده کل قواد در معرفی نیروی دریایی راهبردی ارتش، فرزندان این مرز و بوم برای تحقق این مهم کمر همت بستند و اقدامات مهم و اساسی در دستور کار قرار دادند که حضور در دریاهای آزاد، آب‌های بین‌المللی و دریاهای دور از سواحل ایران از آن جمله است. نصیری با اشاره به اینکه نیروی دریایی راهبردی ارتش پرچم پرافتخار جمهوری اسلامی را در همه دریاهای بین‌المللی به اهتزاز در آورده است، گفت: ۲۴۳ روز دریابانی از ویژگی نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی است و برای نخستین بار پرچم جمهوری اسلامی ایران در سواحل جنوب قاره آمریکا به اهتزاز درآمد و اقتدار نیروی دریایی ارتش سبب شد در حیات خلوت آمریکا حضور پررنگ داشته باشیم.فرمانده پایگاه دریایی بوشهر ادامه داد: با وجود همه تحریم و تهدیدات توانستیم در بندر ریودوآنیرو برزیل پهلو بگیریم و از تنگه هاژلان در حیات خلوت آمریکا عبور کنیم. وی با اشاره به حرکت مستمر بیش از ۷۰هزار کیلومتر دریانوردی توسط ناوگروه ۸۶ برای نخستین بار در تاریخ جمهوری اسلامی ایران گفت: ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در مأموریت خود با سفر به دور دنیا از سه اقیانوس عبور کرد.فرمانده پایگاه دریایی بوشهر اضافه کرد: در این عملیات نخستین ناوشکن تمام ایرانی دنا توانست دور کامل دنیا را ثبت کند و پرچم پر افتخار جمهوری اسلامی ایران به اهتزاز در آورد.نصیری ملت ایران را ازناوناپذیر و تهدیدناپذیر دانست و بیان کرد: فرزندان ایران اسلامی در نیروی دریایی ارتش برای نخستین بار کره زمین را با افتخار دور زدند و اقتدار ایران اسلامی به نمایش گذاشته شد.



«اتحادیه اقتصادی اوراسیا» در ایران سرمایه‌گذاری می‌کنند؟

## پیشنهاد قزاقستان برای سرمایه‌گذاری در بنادر ایران

رئیس جمهوری قزاقستان، سرمایه‌گذاری مشترک «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» در بنادر ایران را عامل توسعه این اتحادیه

ارزایی کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، روسی تاس، «قاسم ژورمات توکایف» در نشست «نشورای عالی اقتصادی اوراسیا» اعلام کرد: کریدور حمل و نقل «شمال-جنوب» باید به همراه مسیر حمل و نقل بین‌المللی «ترنس کاسپین» توسعه یابد.

وی افزود: مطمئناً اتحادیه اقتصادی اوراسیا بالاخره اروپا و آسیا و شمال و جنوب جهان را به هم وصل خواهد کرد. ما از قصد روسیه برای ایجاد کریدورهای در مسیر چین، هند، پاکستان، ایران و دیگر کشورهای آسیای غربی و آسیای جنوب شرقی استقبال می‌کنیم.

کریدور ترانس کاسپین از طریق دریای خزر، قزاقستان را به آذربایجان و گرجستان متصل و از طریق این دو کشور، به ترکیه و اتحادیه اروپا می‌رسد.

کریدور شمال-جنوب نیز نام پروژه بزرگ حمل و نقل است که در پی توافق سه کشور هند، ایران و روسیه در سال ۱۳۷۹، کلید خورد. کریدور شمال-جنوب به عنوان یک پل ارتباطی مهم بین کشورهای اروپایی، اسکاندیناوی و روسیه با مناطق خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا شناخته می‌شود.

رئیس جمهوری قزاقستان در بخش دیگری از سخنانش، سرمایه‌گذاری مشترک اعضای «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» در ایجاد زیرساخت‌های دریایی و خشکی در بنادر ایران و ترکمنستان را عامل توسعه جغرافیای صادراتی کشورهای عضو و توانایی‌های لجستیکی آنها ارزایی کرد. اتحادیه اقتصادی اوراسیا که از سال ۲۰۱۵ تشکیل شده در حال حاضر شامل فدراسیون روسیه، قزاقستان، بلاروس، ارمنستان و قرقیزستان است و علاوه بر این، کشورهای مولداوی، ازبکستان و کوبا نیز به عنوان عضو ناظر دراین اتحادیه حضور دارند. اسفند سال ۹۹، عضویت ناظر ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا در هیات دولت جمهوری اسلامی به تصویب رسید.



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر:

## سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه بندر بوشهر افزایش می‌یابد

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: تاکنون سه سرمایه‌گذار توانمند داخلی داوطلب فعالیت در مجتمع بندری نگین در بوشهر شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکبکی نسب در آئین تکریم و معارفه معاون فنی و مهندسی این بنادر و دریانوردی استان بوشهر اظهار داشت: مجتمع بندری نگین به عنوان یکی از کانون‌های مهم سرمایه‌گذاری در سواحل خلیج فارس در اولویت اصلی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر قرار گرفته تا به فراخور این ظرفیت ارزشمند به مطالبات هم استانی‌ها در موضوع اشتغال پاسخ داده شود.وی افزود: تاکنون سه سرمایه‌گذار توانمند داخلی داوطلب فعالیت در مجتمع بندری نگین در بوشهر شدند که تلاش شده از این ظرفیت نهایت بهره‌وری برای کمک به رونق فعالیت‌های اقتصادی در بندر بوشهر انجام شود.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: ورود سه سرمایه‌گذار توانمند داخلی برای فعالیت در مجتمع بندری نگین بدون تردید نویدبخش رشد و شتاب فعالیت‌های عمرانی و زیرساختی در این مجتمع است. وی گفت: مجتمع بندری نگین اکنون در مرحله تکمیل پروژه‌های زیرساخت همانند جاده دسترسی، آب، برق و گاز است که این فرایند روند ورود سرمایه‌گذاران به بندر بوشهر را شتاب داده است.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: تاکنون سه هزار و ۴۰۰ نفر با نام نویسی در بانک اشتغال این اداره کل جویای کار شدند که به تناسب این میزان، تلاش حداکثری برای تعریف پروژه‌های جدید در بنادر استان بوشهر در حال انجام است.وی گفت: بنا بر انتظارات و خواسته به حق هم استانی‌ها اصل بر انجام کارهای زیرساختی و توسعه‌ای برای ایجاد فرصت‌های جدید شغلی در ۹۶۷ کیلومتر نوار ساحلی استان بوشهر است. شکبکی نسب خاطر نشان کرد: اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با ۱۱ بندر تجاری در بین استان‌های ساحلی بیشترین تعداد بنادر تجاری را دارد که طبق قانون سازمان بنادر و مازم به پاسخگویی مطلوب به این بنادر هستیم.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: اجرا پروژه‌های توسعه‌ای، عمرانی و تجهیزاتی در نوار ساحلی با شتاب و جدیت قابل قبولی در حال انجام است که یکی از دستاوردهای ملموس آن تسهیل در فعالیت لنج‌های تجاری در بندر دیر به عنوان یکی از مبادی اصلی صادرات ایران با کشور قطر است.