

انجمن مهندسی دریایی ایران به رییس مجلس نوشت:

# نیازمند درک مشترک سران قوا و نیروهای مسلح در حکمرانی دریاهستیم

**مواد ۶۰ و ۶۱ لایحه برنامه هفتم توسعه را دریابید**

**سید علی خامنه‌ای** - گروه مهندسی دریایی - حمزه رستمی نیا - در ادامه نامه نگاری انجمن مهندسی دریایی ایران با ره مسئولان رده بالای کشور جمهوری اسلامی ایران، این بار اما در نامه ای که به عباس علی آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت و بایک نگاهداری، رییس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی نوشت شده، خطاب به قالیباف رییس مجلس نوشته است: نیازمند درک مشترک سران قوا و نیروهای مسلح در حکمرانی دریاهستیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مشروح نامه اخیر انجمن مهندسی دریایی ایران که حاوی دو بند در خصوص مواد ۶۰ و ۶۱ لایحه برنامه هفتم توسعه است را در ذیل با هم مرور می کنیم: جناب آقای دکتر محمد باقر قالیباف - ریاست محترم مجلس شورای اسلامی ایران با سلام و احترام؛ انجمن مهندسی دریایی ایران با تجربه ۱۳ دهه فعالیت تصمیم سازی موثر در حوزه حکمرانی دریا ضمن تشکر و تقدیر از تأکيدات مکرر جنابعالی بر اهمیت توسعه اقتصاد دریامحور و ضرورت درک مشترک بین سران قوا و نیروهای مسلح کشور در ارتباط با موضوع کلیدی اقتصاد دریامحور، موارد زیر را به استحضار می رساند.

۱- افزایش سهم فعالیت های اقتصادی مناطق ساحلی در مسیر افزایش سهم اقتصاد دریایابیه و ارتقای امنیت مرزهای جنوب کشور از طریق توسعه طرح های کسب و کار جهت جذب و هدایت جمعیت کشور به این مناطق، مورد تأکید کلیه فعالان و اندیشمندان حوزه دریا می باشد. این موضوع مطابق با بند اصلاحی ماده ۶۰ لایحه برنامه هفتم توسعه مورد تأیید کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی نیز قرار گرفته است. درخواست می گردد اعطای تسهیلات، اعمال معافیت ها و مشوق های لازم در سواحل جنوبی کشور با اولویت ایجاد و ارتقای صنایع ساخت، تعمیر و بازیافت کشتی،



وزیر راه و شهرسازی به عنوان دبیر شورای عالی دریایی گردد، همچنین آیین نامه اجرایی این ماده شامل شرح وظایف و ساختار شورای عالی دریایی کشور با پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت به تصویب هیئت وزیران رسیده شود. همانطور که مستحضرد تیرف "صنعت" در مفهوم توسعه یافته آن به کلیه فعالیتهای بخش عرضه تولید و خدمات در اقتصاد کلان کشور تعمیم می یابد بنابراین، نقش وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان نمونه ای از مأموریت های وزارت صنعت، معدن و تجارت به مواردی شامل برنامه ریزی برای بهبود فضای کسب و کار، افزایش بازدهی، بهره وری، رقابت پذیری، توسعه کار آفرینی، حمایت و مدیریت تولید صادرات محور با ارزش افزوده بالا و فناوری های پیشرفته، هدایت و حمایت از مدیریت واردات مبتنی بر تولید صادرات گرا، سیاست گذاری و برنامه ریزی جهت بهبود نظام تولید و تأمین و توزیع، نظارت بر شبکه های توزیع کالا و خدمات، توسعه رقابت و جلوگیری از انحصار در بازار، ساماندهی زنجیره های تأمین و توزیع کالا و

خدمات، نظارت و حمایت از حقوق تولید کنندگان و مصرف کنندگان، برنامه ریزی و ایجاد شرایط لازم برای بازسازی و نوسازی و حفظ و صیانت و افزایش ظرفیت های تولیدی و گسترش فعالیت واحد های صنعتی، برنامه ریزی و هدایت و حمایت از ایجاد و توسعه خوشه های صنعتی و شهرک های صنعتی مشترک با کشورهای هدف براساس راهبردهای توسعه صنعتی، معدنی و تجاری کشور متناسب با توازن منطقه ای و آمایش سسرزمین و ملاحظات زیست محیطی اشاره می گردد. در خاتمه به استحضار می رساند، مطابق با تذکرات رهبر معظم انقلاب در هفته دولت، معیار اجرای مصوبات برنامه هفتم توسعه اقتصادی توسط دولت، میزان تأثیر مثبت اقتصادی بر سر عواملی نظیر ثبات بازار، مهار تورم و رشد تولید است. در این راستا، درخواست می گردد نقطه نظرات انجمن مهندسی دریایی ایران به عنوان حلقه میانی تخصصی دریایی، مدنظر جنابعالی و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی در روند بررسی مفاد لایحه کمیسیون تلفیق ذیل سرفصل اقتصاد دریا محور قرار گیرد.

**مهدی عجمی - رئیس هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران**

دریچه



**مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی:**

## هر ۶ سانتی متر کاهش آب خزر ۱۰۰ هزار مترمکعب لایروبی را افزایش می دهد

مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اینکه در بررسی انجام شده در بنادر شمال به این نتیجه رسیدیم که هر ۶ سانتی متر کاهش آب دریای خزر حدود ۱۰۰ هزار متر مکعب لایروبی را بیشتر می کند، گفت: کاهش تراز خزر هم ناوبری در بنادر شمالی را با مشکل روبرو کرده است و هم مشکلاتی را در تالاب های حاشیه خزر به وجود آورده است.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، حمید خلیلی و اوسری با اشاره بر کاهش تراز آب دریای خزر که عملیات ناوبری در بنادر شمال را تحت تأثیر قرار داده است، به ایرنا گفت: درباره علت این اتفاق که تبعات منفی بسیار زیادی دارد لازم است که بیشتر گفته شود. کاهش تراز آب خزر هم به دلیل تغییرات آب و هوایی است و هم اینکه سهم اصلی، مربوط به پایین آمدن دبی آب رودخانه ولگا است. حدود ۸۵ درصد آب خزر را رودخانه ولگا تأمین می کند و دبی رودخانه ولگا مدتهاست به میزانی که باید وارد دریای خزر شود، وارد این دریا نمی شود.وی ادامه داد: موضوع کاهش تراز خزر در اثر کاهش دبی رودخانه ولگا را بارها در اجلاس کمیته هماهنگی هواشناسی، آب شناسی و مراقبت دریای خزر (CASPCOM) اعلام کرده ایم. این اجلاسی است که با حضور ۵ کشور حوزه دریای خزر به صورت سالانه برگزار می شود و موضوعات آب و هوایی کشورهای حاشیه خزر در آن مطرح می شود.مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی توضیح داد: منطقه ساحلی شامل منطقه ای است که آب و خشکی با هم برخورد دارند، وقتی تراز آب پایین می آید اراضی ساحلی موسوم به اراضی «مستحلت» بیشتر می شود و خود این موضوع اولین دردسر را ایجاد می کند و اگر متولیان مربوطه اقدامات لازم را به موقع انجام ندهند با مشکل دست اندازی به این اراضی ساحلی روبرو خواهیم شد. مهم تر اینکه کشتی برای حرکت در دریا و ورود به بنادر نیاز به تأمین عمق مشخصی (آبخور) دارد بنابراین وقتی تراز آب کاهش می یابد به تبع آن عمق کاهش می یابد و در برخی مسیرها و ورود به برخی بنادر شناور دچار مشکل جدی می شود. با کاهش عمق آب آبخور شناور تحت الشعاع کاهش آب قرار می گیرد و چالش حمل و نقل دریایی را برای شناورها به وجود می آورد.مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی می گوید: در بررسی انجام شده در بنادر شمال به این نتیجه رسیدیم که هر ۶ سانتی متر کاهش آب دریای خزر حدود ۱۰۰ هزار متر مکعب لایروبی را بیشتر می کند. وقتی فقط ۶ سانتی متر آب دریا کاهش پیدا کند هم کانال های دسترسی و هم حوضچه های بنادر به لایروبی بیشتر نیازمند می کند. طول و عرض حوضچه ها هم متفاوت است اما در کل هر ۶ سانتی متر کاهش آب دریای خزر هزینه ۱۰۰ هزار متر مکعبی لایروبی را روی دست ما می گذارد.به گفته خلیلی T هزینه های لایروبی در کنار عدم امکان لایروبی بیش از حد چالش های ناوبری جدی تری را برای بنادر شمالی کشور ایجاد کرده است.وی ادامه داد: پیش بینی هایی که در مورد کاهش تراز گفته می شود و از سوی مراجع منطقه ای، ملی و بین المللی اعلام شده همه از تداوم کاهش تراز خزر خبر می دهد.از سال ۱۳۵۶ که پایین ترین تراز آب خزر را داشتیم تا سال ۱۳۷۶ مجدداً آب خزر افزایش یافت. اما از سال ۷۶ روند کاهش شروع و ادامه یافته است. با این تفاوت که در دهه های قبل متوسط کاهش سالانه حدود ۷ سانتی متر بوده اما تغییر اقلیم روند کاهش را به سالانه ۲۰ تا ۲۵ سانتی متر افزایش داده است.

دریچه

بازتاب



## برای ساخت بندر بزرگ خلیج فارس از ایده های بین المللی استفاده شود

## شهروندان خرمشهر و آبادان مجاز به ورود سه کالای همراه مسافر هستند

استاندار خوزستان از مجوز ورود سه کالای همراه مسافر بدون پرداخت عوارض گمرکی توسط شهروندان خرمشهری و آبادانی خبر داد و گفت: در خصوص ساخت بندر بزرگ خلیج فارس نیز، انتظار می رود که در طراحی این پروژه از ایده های بین المللی استفاده شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اکبر حسینی مجراب در نشست ساماندهی سواحلی استان خوزستان که در محل استانداری برگزار شد بر تجارت کیفی با کشورهای دیگر تأکید کرد و افزود: ۴۰۰ هزار شهروند آبادان و خرمشهری باید از مزیت کالای همراه مسافر بهره مند شوند و خلاف این موضوع توسط هیچ دستگاهی پذیرفتنی نیست.وی با اشاره به تسهیل در روند کالای همراه مسافر برای شهروندان آبادان و خرمشهر بیان کرد: هر شهروند می تواند با کارت ملی خود، سه کالا نظیر "کولر"، "یخچال" و "تلویزیون" به عنوان کالای همراه مسافر وارد کند.استاندار خوزستان گفت: این حق مردم آن منطقه بوده و باید این اقدام هر چه سریعتر انجام شود.وی به ایجاد جایگاه سوخت در بندر خرمشهر اشاره کرد و گفت: با توجه به تاسیساتی که در این بندر وجود داشته، انتظار داریم که شرکت پخش و پالایش هر چه سریعتر اقدامات لازم را در این خصوص انجام دهد.استاندار بر صدور مجوز برای پرورش ماهی در قفس تأکید کرد و افزود: متأسفانه در بخش شسپالات و دریا هیچ برنامه ای نداریم و از این بابت آسیب دیده ایم. کشور ترکیه کار پرورش ماهی در قفس را همزمان با ما شروع کرد و اکنون ۶۰۰ هزار تن ماهی از این طریق تولید می کند در حالی که رقم تولیدی ما بسیار پایین تر است.حسینی مجراب گفت: استان خوزستان مهد دریا و سواحل است اما در زمینه پرورش ماهی در قفس عملکرد بسیار ضعیفی داریم.استاندار خوزستان به احداث اسکله گردشگری در اهواز اشاره کرد و گفت: باید از ظرفیت رودخانه کارون (از ابتدای کوت عبدالله تا سمت دعاغله) به خوبی استفاده شود و از طریق تاکسی دریایی به گردشگران خدمات ارائه شود. انتظار داریم که شهرداری در این زمینه به طور جدی ورود کند و در فرصت باقی مانده تا انتهای سال، اقدامات خوبی انجام دهد.وی خطاب به مدیران ناکارآمد استان افزود: فعالیت در زمینه گردشگری دریایی نیاز به هیچگونه مجوزی نداشته و باید راه برای ورود بخش خصوصی فراهم شود تا این موضوع استقبال کنند.حسینی مجراب در خصوص بندر خلیج فارس گفت: احداث و جانمایی این بندر نیازمند برنامه قوی تری است همچنین از ایده های بین المللی و افراد متخصص برای ساخت و طراحی این پروژه استفاده کرد تا نتیجه مطلوبی کسب کرد.وی به رونق اقتصاد دریا محور در استان تأکید کرد و افزود: فعالیت کشتی ها در دریا نه تنها به امنیت کشور کمک کرده بلکه باعث درآمدزایی خواهد شد. امروزه صنعت ماهیگیری در دنیا درآمد بالایی داشته اما در استان توجهی به این موضوع نمی شود، متأسفانه مسئولیت کارها بر عهده یک سری آدم های بسته است که مانع پیشرفت می شوند در حالی که ما باید از طریق دریا با کشورهای بزرگ مذاکره کنیم . استاندار خوزستان با اشاره به ورود ناوگان دریایی در زمینه صیادی گفت: ما در خوزستان تنها یک یا ۲ شرکت کشتیرانی فعال داریم در حالی که باید بر تعداد آنها افزوده شود از طرفی بانک ها می توانند با خرید کشتی های بزرگ در این زمینه ورود کنند.وی افزود:با وجود اینکه ۷۰ درصد حمل و نقل دنیا از طریق دریا انجام می شود اما استان خوزستان در این زمینه سهم قابل توجهی ندارد.

دریچه



دوشنبه-۳مهر۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۴۰

## اقتصاد دریا

خلیج فارس

بخش اول

**وضعیت جغرافیایی و سابقه تاریخی خلیج فارس**

دکتر همایون الهی

۱-گستره جغرافیایی منطقه خلیج فارس این منطقه شامل خلیج فارس، جزایر آن و هشت کشور حاشیه آن می باشد. این هشت کشور عبارتند از: ایران، عراق، کویت، عربستان، قطر، بحرین امارات متحده عربی و عمان. کشور عمان فقط به علت باریکه ای که در رأس المندم (در تنگه هرمز) در اختیار دارد، جزو کشورهای حوزه خلیج فارس به حساب می آید.

از نظر جغرافیایی، منطقه خلیج فارس بین دریای مازندران، دریای عمان، دریای عرب و دریای سرخ قرار دارد و با کشورهای ترکیه، سوریه، اردن، یمن، پاکستان، افغانستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و ارمنستان محصور است.

۲- نام خلیج فارس

در تعریف جغرافیایی خلیج فارس عبارت از پیشرفتگی دریا در خشکی است که حد واسط سرزمین ایران و شبه جزیره عربستان می باشد. این دریا از قدیم در بین اعراب، بحر الفارس نام داشته و در مآخذ اسلامی نیز بدین نام آمده است. در کتاب قدیمی ترین کتاب فارسی موجود در دانش جغرافیا است در خصوص این دریا آمده است: «خلیج پارس از حد پارس بر گسرد، با پهای اندک تسا به حدود سند». در نوشته های غربی این دریا با نام پرسیکوس سینوس یا پرسیکوم ماره آمده است. در قرن بیستم نام «بحر فارس» به «خلیج فارس» تبدیل شده و ترجمه آن در زبان های مختلف مورد استفاده است، بطوری که در کشورهای انگلیسی زبان به نام Persian Gulf، در زبان فرانسه به نام Persique Gold، در زبان روسی Persian Gulf، در زبان ترکی Farsi Korfozi، در زبان ژاپنی به نام Perusha Wan نامیده می شود.

در خصوص قدمت نام خلیج فارس بایستی گفت از استاد و مدارک زمان هخامنشیان چنین بر می آید که نام «دریای پارس» از دوران گذشته مورد استفاده بوده است، چنانکه در کتیبه ای که از داریوش پادشاه هخامنشی در تنگه سوئز به دست آمده از آن به عنوان «دریایی که از پارس آید» یاد شده است. در زمان ساسانیان نیز این خلیج را دریای پارس می نامیدند. در چند سال اخیر عوامل استکبار در راستای سیاست «اختلاف پیندار و حکومت کن» و به منظور ایجاد تضاد میان ایرانیان و اعراب، خلیج فارس را به نام جعلی خلیج عربی بر سر زبان ها انداختند. هدف دیگر استکبار از ایجاد هیاهو در خصوص این تغییر نامه ایجاد شکاف در جبهه مبارزه اعراب علیه اسرائیل بود که در این زمان در اوج خود قرار داشت و بدین ترتیب تلاش داشت فشار بر اسرائیل را کاهش دهد. در سال ۱۳۳۱ (۱۹۶۲) در تحریفی آشکار روزنامه تایمز لندن برای نخستین بار خلیج فارس را به نام جعلی «خلیج عربی» نامید.

این اقدامات به علت ایجاد زمینه های سیاسی غلط توسط برخی از سیاستمداران نادان محلی به سرعت در جهان عرب مورد توجه واقع شد. از جمله در رقابت بین سرهنگ عبدالکریم قاسم (که در سال ۱۳۳۷ (۱۹۵۸) با کودتا در عراق قدرت را به دست گرفته بود) و جمال عبدالناصر در مصر بر سر رهبری جهان عرب، عبدالکریم قاسم نام مجعول «خلیج عربی» را برای «خلیج فارس» به کار برد. در این زمان جمال عبدالناصر به خاطر رهبری مبارزه علیه اسرائیل توانسته بود در جهان عرب محبوبیت زیادی کسب کند. عبدالکریم قاسم نیز با تغییر نام «خلیج فارس» سعی نمود با استفاده از احساسات ناسیونالیستی اعراب برای خود کسب محبوبیت نماید. به علاوه او میخواست با ایجاد یک دشمن فرضی در مرزهای شرقی عراق «فراقنی» مشکلات داخلی نموده و توجه مردم عراق را از مشکلات داخلی به مسائل خارجی معطوف دارد. اصولاً در گذشته، خلیج فارس یک دریای داخلی ایران بوده است و بنابراین واضح و اصولی است که نام آن نیز برگرفته از ایران باشد. هر چند با هجوم استعمارگران اروپایی به منطقه و عدم توانایی دولت های مرکزی وقت ایران برای حمایت از امرای خراج گذار خود در بخش جنوبی خلیج فارس، به تدریج این مناطق از ایران جدا شدند، آخرین بخش از این مناطق یعنی بحرین بطور رسمی در سال ۱۳۵۰ (۱۹۷۱) از ایران جدا شد. با این وجود هنوز زبان، فرهنگ و نژاد ایرانی در این مناطق آشکارا خود را نشان می دهد.

۳- جغرافیایی طبیعی خلیج فارس

خلیج فارس از پدیده های دوران سوم زمین شناسی است و حدود ۳۰ میلیون سال قبل به وجود آمده است. گستره خلیج فارس قبلاً بیشتر از امروز بوده و شاید دو برابر موقعیت فعلی وسعت داشته است. زمانی شاید در شمال تا چهارصد کیلومتر فراتر از ساحل امروزی خود گسترش داشته است، به طوری که طبق شواهد موجود آب دجله و فرات زمانی به طور مستقل وارد خلیج فارس می شد. ولی امروزه این دو رود پس از پیوستن به رودخانه کارون و تشکیل اروندرود به خلیج فارس می ریزند.