

«اقتصاد سرآمد» مطالبه می‌کند؛

یک قرن انتظار برای یک تصمیم!

جمهوری اسلامی کجای تصمیم آب‌راهه شمال–جنوب است؟

گروه راهبردی و استراتژیک –امید اسماعیلی – دیروز گزارشی از عربستان

منتشر کردیم، مبنی بر «توسعه شگرف و تصمیم‌های بلندپروازانه عربستانی‌ها». همچنین بارها سخن‌ها گفته‌ایم از ابرپروژه‌های شگرفی که چینی‌ها ساخته یا در حال ساخت آن هستند. با حسرت از سنگاپور نوشتیم که چگونه تبدیل شده است به رتبه اول بنادر جهان و اینکه چرا بنادر ما تبدیل شده‌اند به انباری کالای فرسوده و فاسد. بارها از عرب-مد نوشتیم و اینکه قرار است ایران چگونه دور بخورد. از تونل زیردریایی قطری‌ها گفتیم که قرار است سر از بندرعباس خودمان در بیاورد. به هر روی، از انواع پروژه‌های شگرف در کشورهای دیگر گفتیم و نوشتیم و در این میان، حسرت یک تصمیم که صد سال از عمرش می‌گذرد، مانده‌ایسم و نمی‌دانیم عروس سخت‌گیر مـا کی از گلاب‌گیری بر می‌گردد که بله یا نه بگوید.

«آبراهه شمال–جنوب» (ایران‌ود) یا هر اسمی که دارد، آن آرزویی است که دارد تن به قرن می‌دهد و ما می‌خواهیم قبل از مرگ، بدانیم که این عروس به خانه ایرانیان می‌آید یا نه. اجرای ایسن آب‌راه که خلیج را به خزر پیوند می‌زند را نمی‌گوییم. اجرای آن بااین اوضاع، تحلیل محض است؛ تصمیم‌یش را می‌گوییم که آیا بالاخره بعد از نزدیک به صد سال، آبراهه شمال–جنوب تایید می‌شود یا نه؟

ما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد بر آئیم بار دیگر به کلنجار این آبراهه برگردیم. برای شروع یک گفتمان دائمی و مطالبه‌گری منطقی، گزارشی از سازمان روزنامه و بودجه منتشر می‌کنیم که در باب «تاریخچه این آبراهه» تحقیق و تدوین شده است. این تاریخچه را بخوانید تا حرف‌ها و تحلیل‌های آینده اقتصاد سرآمد را بهتر و روشن‌تر با هم درک کنیم:

تاکنون راه‌کارهای متعددی به منظور برون رفت از بحران آبی کشور و تامین آب مناطق خشک کشور از جمله انتقال آب بین حوضه‌ای، انتقال آب از دریا، انتقال آب‌های برون مرزی، افزایش بهره وری و مانند آن ارائه شده است که هر کدام از این طرح‌ها مزایا و معایب مختص خود را دارند و به صورت جداگانه در طرح‌ها، مقالات و پژوهش‌های متعددی مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته‌اند. در این خصوص اما یکی از طرح‌های کلان و روایی که به منظور تامین آب مناطق خشک و همچنین بهبود موقعیت ژئوپلیتیکی و ترانزیتی کشور و در نتیجه توسعه نیمه شرقی کشور در برهه‌های زمانی متعدد تا کنون در سطح رسانه‌ها و حتی بعضا تصمیم گیران و مدیران کشور مطرح می‌شود طرح اتصال پهنه‌های آبی شمال و جنوب کشور از طریق یک کانال قابل کشتیرانی است. موافقان چنین طرحی با بهره‌گیری از بحران آبی که کشور با آن مواجه شده است، سعی در

بخش اول

القای این موضوع دارند که ایسن کانال حتی اگر نتواند کارکرد اصلی خود را که موضوع ترانزیت بین‌المللی کالا و اتصال کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد است ایفا نماید حداقل می‌تواند منبع نامحدودی از منابع آب جهت شیرین سازی و تامین آب مناطق خشک مرکزی و شرق کشور را فراهم آورد. با توجه به ابعاد گسترده ای که این طرح کلان دارد و می‌تواند تهدیداتی را برای

سرمزین به همراه داشته باشد. ایران رود، آبراه خلیج فارس دریای خزر، کانال‌لوت و دریاچه‌های کویری ایران، نسـام ایده‌ها و طرح‌هایی است که از دیرباز پیشنهاد اتصال دریای خزر را از طریق کانالی قابل کشتیرانی به آب‌های آزاد در جنوب کشور مطرح نموده‌اند و برخی از این ایده‌طرح‌ها، نوید ایجاد طرح‌های اتصال خـزر به خلیج فارس در نگاه اول می‌تواند منافع ژئوپلیتیکی، اقتصادی امنیتی و اقتداری را برای ایران به ارمغان آورد این ایده از یک قرن پیش در روسیه مطرح بوده است و یکی از آرزوهای دیرینه روس‌ها به شـمار می‌رود و منافعـی زیادی نیز برای روسیه دارد.

در ایران برای اولین بار در سال ۱۳۴۶ این ایده توسط آقای هومن فرزاد در کتاب «پروژه» «دریاچه‌های کویری ایران» ارائه گردیده است، این ایده موافقان و مخالفان متعددی دارد. موافقان طرح به بهبود موقعیت ژئوپلیتیکی، ایران افزایش درآمد‌های ناشی از تجارت در کانال، ایجاد اشتغال، اتصال آسیای میانه به آب‌های آزاد و در نتیجه کسب درآمد ترانزیتی برای کشور بهبود آب و هوای ایران کاهش هزینه حمل و نقل داخلی کالا گسترش شیلالت در حاشیه کانال ایجاد شهرهای بندری حاشیه کانال، تامین آب مورد نیاز کشور و مواردی از این دست به عنوان فواید ایجاد کانال بر می‌شمارند. از طرفی، طرح این ایده مخالف هـای جدی نیز دارد مخالفان عمدتاً بر عدم تاثیر آب‌هـای انتقالی بر آب و هوای بین رفتن اراضی مستعد کشور در مسیر کانال نفوذ آب شور دریا به سفره‌های آب شیرین زیرزمینی نایودی اکوسیستم دریای خزر و سایر اکوسیستم‌های داخلی امکان نفوذ لجستیکی نظامی بیگانه، هزینه‌های بسیار بالای احداث و نگهداری و پیچیدگی‌های فنی اجرا تاکید دارند. هدف این بخش از گزارش حاضر این است که ضمن بررسی کارشناسی در خصوص مزایا و معایب این طرح به گمانه زنی‌های غیر کارشناسی در این خصوص پایان دهد.

تاریخچه مختصر ایده اتصال پهنه‌های آبی شمال و جنوب کشور

آرزوی دیرینه ساخت کانال و انتقال آب بین دو پهنه



دریایی به ۲۵۰۰ سال پیش بازمی‌گردد. در فرمان داریوش بزرگ برای حفر کانال سوئز آمده است: داریوش شاه گوید من پارسی هستم از پارس مصر را گرفتم من فرمان حفر این ترعه را دادم از رودخانه نیل که در مصر جاری است تا دریایی که به پارس می‌رود. پس از آن این ترعه حفر شد چنان که فرمان دادم و کشتی‌ها از مصر از وسط این ترعه به‌سوی پارس روانه شدند.

چنان‌که میل من بود. اما موضوع اتصال دریای خزر و خلیج فارس در دهه ۹۰ قرن نوزدهم میلادی مطرح شد. از دهه ۹۰ قرن نوزدهم میلادی، طرح کانال کشتیرانی خزر خلیج فارس تا حد زیادی نقش تعیین‌کننده‌ای بر میزان سطح روابط روسیه با ایران داشته است. طرح ابداعی مهندسین روسی در سال‌های ۱۸۸۹ تا ۱۸۹۲ میلادی ۱۲۳۸ تا ۱۲۷۱ هجری شمسی کوتاه‌ترین راه دسترسی روسیه به اقیانوس هند را فراهم می‌کرد بدین ترتیب اهمیت تنگه‌های بسفر و داردانل ترکیه کم رنگ‌تر می‌شدند ظهور چنین طرحی باعث شد تا، انگلیس فرانسه اتریش –مجارستان و آلمان از حمایت خود نسبت به پیشنهاد روسیه در قبال بسفر و داردانل دست بردارند روسیه در سال ۱۸۷۸ – ۱۲۵۷ شمسی، پیشنهاد کرد تا برای کنترل این تنگه‌ها در امتداد سواحل، آن پایگاه‌های نظامی خود را مستقر کند. در آن هنگام بیش از نیمی از تجارت خارجی روسیه از این مسیر انجام می‌شد مهاجمان از همین طریق با حمایت ترکیه بارها به دریای سیاه وارد شده و در نتیجه خود را به سواحل روسیه می‌رساندند.

در اواخر قرن نوزدهم کمیسیون مشترک روسیه و ایران در ساخت کانال تشکیل شد که عملاً کار خود را تنها در سال ۱۹۰۴ (۱۲۸۳) آغاز کرد اما طرفین نتوانستند در مورد رژیم حقوقی پروژه و کانال به توافق برسند. روسیه بر اصل حاکمیت فرانس‌زمینی اصرار داشت همچون حاکمیتی که آمریکا و بریتانیا در آن زمان بر روی کانال‌های پاناما و سوئز داشتند پیشنهاد وضع رژیم مالکیت مشترک در استفاده از کانال (مدیریت مشترک با سهم مساوی، از سوی ایران، روسیه را متقاعد نکرد چرا که در آن زمان گرایش ایرانی‌ها در طرفداری از روس‌ها به اندازه‌ای نبود که روسیه را مطمئن کند. لذا با اعمال رژیم فراسرزمینی روسیه می‌توانست امنیت مسیر را از نظر نظامی و سیاسی، تضمین کند. در سال ۱۹۰۸ (۱۳۸۷)،

طرفین مذاکرات را به حالت تعلیق در آوردند در اینجا ترکیه و انگلیس نقش موثری در این موضوع داشتند چرا که تهران تحت فشار فزاینده در خصوص وضعیت حقوقی کانال و زمان ساخت و ساز آن قرار داشت.

وقوع جنگ جهانی اول مانع سرگیری مذاکرات ایران و روسیه بر سر این پروژه شد و در ادامه عادی سازی روابط ترکیه با روسیه، شوروی از لزوم این طرح کاست روسیه شوروی و اتحاد جماهیر شوروی طی سال‌های ۱۹۱۹ تا ۱۹۲۳ (۱۲۹۸ تا ۱۳۰۲) در هنگام مقابله با آنتانت و یونان به ترکیه کمک‌های اقتصادی و نظامی کردند. در عوض آنکارا نیز در سپتامبر ۱۹۲۴ (۱۳۰۳) به روس‌ها اطمینان داد که تنگه بسفر و داردانل هرگز به ضرر منافع اتحاد جماهیر شوروی مورد استفاده قرار نگیرد از زمان مرگ مصطفی کمال‌آتاتورک رئیس جمهور ترکیه در نوامبر ۱۹۳۸، روند ضد شوروی هر چه بیشتر در سیاست‌های آنکارا به‌طور چشمگیری افزایش یافت. بهترین گواه مشارکت ترکیه در پروژه مشترک انگلیس و فرانسه در اجرای طرح سوخت برای مقابله با سیاست‌های شوروی در اواسط مارس ۱۹۴۰ (۱۳۱۹) است این طرح اجازه عبور و ورود کشتی‌های جنگی بریتانیا و فرانسه به دریای سیاه را شامل می‌شد در اواخر دهه ۱۹۳۰، انگلیس آلمان و ترکیه با تاثیرگذاری در سیاست خارجی تهران، باعث گردیدند تا روابط ایران و شوروی رو به سردی گرایید در نتیجه ایران حتی تصمیم گرفت تا معاهده سال ۱۹۲۱ (۱۳۰۰) دوستی ایران و روس را فسخ کند در فصل ششم این پیمان آمده بود که اتحاد شوروی در صورت مواجه با تهدید امنیتی حق ورود سربازان خود به ایران را دارد.

از آوریل ۱۹۴۱ (۱۳۲۰) ترکیه به بهانه‌های مختلف عبور کشتی‌های شوروی حاوی محموله‌های نظامی و سایر محصولات به مقصد یوگسلاوی را که تحت تجاوز نازی‌ها قرار گرفته بودند از تنگه بسفر و داردانل مختل و باسنجختی مواجه کرد. همه این‌ها باعث شد تا اتحاد شوروی به موضوع پروژه کانال خزر – خلیج فارس بازگردد. طرح مذکور در پائیز ۱۹۴۲ (۱۳۲۱) پس از ورود قوای نظامی شوروی و انگلیس در ماه‌های اوت و سپتامبر ۱۹۴۱ (۱۳۲۰) به ایران و به قدرت رسیدن محمدرضا پهلوی در تهران تکمیل شد.

ادامه دارد...



بامأموریت مشترک مرزبانی و شیلالت صورت می‌گیرد

جلوگیری از صیدبی‌رویه‌و غیرمجاز در خلیج فارس

فرمانده مرزبانی استان هرمزگان برخورد با صید غیرمجاز ماموریت مشترک مرزبانی و شیلالت استان دانست.

به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود بارانی به همراه معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلالت استان و فرمانده یگان حفاظت منابع شیلالت استان با فرمانده مرزبانی استان به مناسبت هفته نیروی انتظامی دیدار کردند.مدیرکل شیلالت هرمزگان ضمن تبریک هفته نیروی انتظامی جمهوری اسلامی و تشکر از مجاهدت‌های عزیزان نیروی انتظامی به ویژه تلاش‌های مرزبانی استان گفت: امید داریم با توجه به تعاملات و همکاری‌های خوب موجود و تلاش‌های ارزنده نیروهای مرزبانی شاهد افزایش برخورد با صید های مخرب و غیر مجاز باشیم.

مسعود بارانی افزود: تشدید برخورد‌ها با صید شب چراغی با حضور و تعامل بیشتر جامعه صیادی، نیروهای نظامی و انتظامی و همچنین دستگاه‌های نظارتی از جمله درخواست‌های جامعه صیادی است.وی با اشاره به صید بالغ بر ۳۲۱ هزار تن انواع آبزیان، وجود بالغ بر ۳۵ هزار نفر صیاد و چهار هزار و ۵۰۰ فروند شناور صیادی در استان هرمزگان به عنوان قطب صید و صیادی کشور تصریح کرد: این مهم بیانگر نقش صید و صیادی در معیشت ساحل نشینان است و بیانگر محوریت صید و صیادی در پایداری و ارتقای اشتغال، توسعه ساحلی و رونق اقتصادی در استان هرمزگان است که نیاز به توجه جدی به پاسداری از ذخایر آبزیان در مسیر صید و صیادی پایدار احساس می‌شود.

در ادامه فرمانده مرزبانی استان هرمزگان به تعامل سازنده بین مرزبانی استان و اداره کل شیلالت اشاره کرد و گفت: بدون شک تعاملات و ارتباطات سازنده موجبات افزایش برخورد با صید غیر مجاز در راستای حفظ ذخایر و پایداری شغل ساحل نشینان و مرزبانان خواهد بود.سردار اسماعیلی جلوگیری از صید بی‌رویه و غیر مجاز منابع آبی را ماموریت مشترک مرزبانی و شیلالت استان خواند و گفت: در حوزه مبارزه با آلودگی دریا نیز، دیگر سازمان‌ها و نهاد های مرتبط باید همکاری لازم را با یکدیگر داشته باشند.

اقتصاد امروز

سه‌شنبه-۱۸ مهر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۵۲

اقتصاد دریا

خلیج فارس

بخش ششم

آینافت اهمیت خود را در تامین انرژی حفظ می‌کند؟

هما یون الهی – تقریباً همه کشورهای جهان کم و بیش وابسته به نعمت این حوزه می‌باشند و حیات اقتصادی، نظامی و سیاسی بسیاری از این کشورها، به خصوص کشورهای صنعتی غرب و ژاپن به ادامه بی وقعه جریان نفت از حوزه خلیج فارس وابسته است.

در دو دهه ۱۹۷۰- ۱۹۸۰ برخی از متخصصین چنین استدلال می‌نمودند که تا دهه ۱۹۹۰ کمبود نفت وجود نخواهد داشت و بحران انرژی پایان خواهد یافت. با این استدلال آن‌ها وابستگی جهان به نفت اوپک را انکار نموده و یا حداقل اهمیت این وابستگی را ناچیز جلوه می‌دادند. آن‌ها چنین استدلال می‌کردند که:

الف – استفاده از انرژی جایگزین سهم بیشتری در تامین کلی انرژی جهان به دست آورده است.
ب – اعمال سیاست‌های صرفه جویی در کاهش مصرف نفت موفقیت آمیز بوده است و هرچند مقدار تولید نفت اوپک و کشورهای حوزه خلیج فارس تا سال ۱۳۳۲ (۱۹۸۳) کاهش داشته است ولی تولید او یک از سال ۱۳۶۳ (۱۹۸۲) رو به افزایش نهاده است تا جایی که در سال ۲۰۰۰ کل تولید نفت خام او یک به ۲۷،۴۵ میلیون بشکه در روز رسید

ج – کشف منابع نفت جدید، دسترسی به منابع خارج از حوزه اوپک را افزایش داده است. در نهایت این عوامل منتهی شده است به اینکه در دهه ۱۹۸۰:

۱- سهم تولید نفت خـام اوپـک (بخصوص کشورهای خلیج فارس که تولیدکننده اصلی در اوپک هستند) در سال‌های بعد از ۱۳۵۸ (۱۹۷۹) در مقایسه با تولید جهانی کاهش یابد و این کاهش حدود ۵۰ درصد را تا سال ۱۳۶۴ (۱۹۸۵) دربر می‌گیرد. از این سال تولید اوپک افزایش را نشان می‌دهد.

۲- قیمت نفت در بازار جهانی بعد از چندبار افزایش در دهه ۱۹۷۰ در سال‌های اول دهه ۱۹۸۰ کاهش چشمگیر بیابد.

اما واقعیت آنست که عامل اصلی این تحولات یکی وضع ناپسـامان و رکود اقتصادی جهانی در سال‌های اول دهه ۱۳۷۰ (دهه ۱۹۸۰) و دیگری اعمال مکانیزم‌های غیرطبیعی بر بازار تولید، مصرف و صادرات نفت جهان بوده است. از جمله این عوامل غیرطبیعی (که البته نمی‌توانستند در دراز مدت ادامه یابد) می‌توان به کارگیری ظرفیت تولیدی کامل عربستان، استفاده از منابع ذخیره شده نفت، استفاده از شیوه‌های دامپینگ، پائین نگه داشتن مصنوعی قیمت‌های نفت و ایجاد رقابت‌های ناسالم در سطح جهانی را نام برد. اما این عوامل و اعمال فشارها نمی‌توانست مستمر باشند. چنانکه با مختصر بهبود در وضع اقتصادی جهان در سال‌های بعد از ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) مصرف انرژی افزایش یافت. هر چه وضع اقتصادی بهبود یابد صرفه جویی‌ها نیز کاهش یافته و مصرف انرژی افزایش می‌یابد، در عین حال از دیاد مصرف انرژی، به علت آنکه توان جایگزین کردن سایر انرژی‌ها محدود است، فشار اصلی را بر مصرف نفت قرار خواهد داد. با توجه به همین محاسبات بود که نه تنها در دهه ۱۹۹۰ و در آغاز قرن بیست و یکم نفعت اهمیت خود را از دست نداد، بلکه همچنان به عنوان محور اصلی در تولید انرژی جهان باقی مانده است.

با توجه به اینکه کشورهای صنعتی ۶۰ درصد نفت جهان را مصرف می‌کنند ولی فقط ۳۰ درصد آن را تولید می‌کنند، بدیهی است کشورهای عضو اوپک (در نتیجه کشورهای تولیدکننده نفت حوزه خلیج فارس) نقش تعیین‌کننده خود را به خصوص با توجه به مزیت‌های ویژه نفت منطقه همچنان حفظ نموده‌اند. این مزیت‌ها عبارتند از:

الف – منابع نفت فراوان منطقه – در سال ۱۳۷۹ (۲۰۰۰) ۷۷/۵ درصد کل ذخایر نفت جهان متعلق به کشورهای عضو اوپک بود که بخش اعظم این ذخایر در کشورهای حوزه خلیج فارس قرار دارد.

ب – سهولت استخراج

ج – هزینه تولید پائین (هزینه تولید اوپک بین ۱ تا ۳ دلار در مقایسه با هزینه ۶ تا ۱۰ دلار برای هر بشکه تولیدکنندگان غیر اوپک می‌باشد).

د – مازاد ظرفیت، تولید، به طوری که این کشورها دارای مصرف بسیار محدود بوده و در واقع جهت صادرات اقدام به تولید و استخراج نفت می‌نمایند. کل کشورهای اوپک ۲ درصد و کشورهای حوزه خلیج فارس کمتر از یک درصد مصرف جهانی نفت را دارند.

ه – کیفیت بالای نفت خام منطقه

و – سهولت حمل و نقل

ز – توان تولید زیاد چاه‌های نفت (در حوزه خلیج فارس از هر حلقه چاه نفت حدود ۲۵۰۰۰۰ تن نفت در سال می‌توان استخراج کرد، در حالی که حجم قابل استخراج در آمریکاک فقط ۱۰۰۰ تن در سال است.)