

خدمت بزرگ حماس به ایران؛

«اقتصادسرآمد» تحلیل می کند

کریدور عرب-مد

هواشد!

توسعه بدون امنیت غیرممکن است

گروه ترانزیت دریا –ایرج گلشنی –مدیریت توسعه، بر واژه امنیت برای توسعه تاکید ویژه دارد. اگر امنیت نباشد، توسعه غیرممکن و بی معناست. بررسی پدیده‌های دور و نزدیک جهانی، به خوبی این اصل را اثبات می کند که بدون وجود امنیت پایدار، هر گونه سرمایه گذاری و رشد و توسعه محکوم به شکست خواهد بود.

کریدور عرب-مدبه اغمارفت

به تازگی، با ربابی آمریکا و همکاری هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس، طرحی تحت عنوان کریدور عرب-مد رونمایی شد و به سرعت بخشی از سرمایه لازم برای اجرای آن فراهم شد. عربستان که با هیجان ولیعهدش، تخیل اروپایی شدن و رهبری جهان عرب را در سر می پروراند، بخشی از سرمایه عرب-مد را همان روز عقد قرارداد مهیا کرد. قطر و امارات نیز پیروی کردند. هند که مثل همیشه در سیاست‌های تجاری خود موزیانه عمل می کند، تا بوی پول را شنید، گوش راست کرد. در این آب گل آلود، اسرائیل از همه بیشتر خوشحال شد با تصور گرفتن ماهی‌های بزرگ و چاق و چله. گاو شیرده را که ترامپ برده بود، اما گوساله‌ها برای اسرائیل مانده بودند.

ما نیز چشم ترسی پیدا کردیم. ایجاد کریدور عرب-مد که حاشیه خلیج فارس و هند را مستقیم به حیفاً در سرزمین‌های اشغالی وصل می کرد و اسرائیل را از بن بست سیاسی-تجاری خارج می کرد، و نیز، کریدور شرقی ما را تحت تأثیر منفی قرار می داد و چهار سبز را به پاییز زرد می‌رساند، برای ما خبر خوبی نبود. اما این عرب-مد اکنون دیگر یک تخیل است و قراردادش مانند هذیان یک آدم مریض. کشورهایی که دیروز با هم قرارداد بستند و به سرعت، چک کشیدند و پول به حساب واریز کردند، اکنون مات و مبهوت به هم نگاه می کنند و با گوشه چشم یاس آلود به چک‌های‌شان نگاه می کنند. عرب-مد هر دو با هم به اغما رفتند.

خدمت بزرگ حماس به ایران

آن چه که به یک‌باره رخ داد و ورق را برگرداند، حمله حماسی و سلحشورانه و البته ناباورانه حماس به اسرائیل بود که بعد از ۷۵ سال اتفاق افتاد. اتفاقی که تا از صفحه تلویزیون ندیدیم، برای ما باورکردنی نبود و آن را شعار تلقی می کردیم. اما هر چند عجیب و ناباور، ولی اتفاق افتاد. حماس واقعا به اسرائیل حمله کرد؛ آن چه حمله‌ای؟! از نقطه نظر نظامی-امنیتی چنین هجومی با این سطح و گستره، غیرممکن است. چیزی شبیه برخی عملیات‌ها ما علیه بغی‌ها که هنوز نظامیان جهان را شگفت زده کرده و موضوع این عملیات‌ها مانند کربلای ۵ و والفجر ۸ در دانشکده های نظامی دنیا تدریس می شود.

به روی، اتفاق افتاد. یک اتفاق بزرگ که باید آن را اتفاق بزرگ قرن نامید. آن قدر ناباورانه که امنیتی های اسرائیل با آن هیمنه و کب کبه، نتوانستند از آن مطلع شوند و نتوانستند باور کنند که حماس می تواند در سطحی فراتر از انتظار، نقش آفرینی کند.

این اقدام بزرگ و سلحشورانه، یک خدمت بزرگ به ایران هم بود؛ زیرا با وجود این حمله و این قدرت در مقاومت، دیگر هیچ کس و به هیچ وجه، نمی تواند روی امنیت اسرائیل شرط ببندد. واقعا که اسب بازنده است و

سرمایه گذاری روی این اسب، قمار بزرگ تاریخ است.

عرب-مدمنفجر شد

ریل عرب-مد هنوز کاشته نشده، منفجر شد؛ زیرا چیزی که نمی شود دیگر روی آن حساب باز کرد، همین عرب-مد است. اگر ایجاد هم شود، به حیفاً نخواهد رسید و هر لحظه در حال انفجار است. مسیرهای خشکی این کریدور اصلا امنیت ندارند و دیگر آن مسیر روی امنیت نخواهد دید. این است که عرب-مد نیامده رفت. قرارداد عرب-مد کاغذ بادبادک شد و به هوارفت. مخصوصا پای این قرارداد کشوری مانند هند است که سبک عجیبی در تجارت دارد. هر جا سیاست یا جنگ باشد، فرار می کند. می گوید تجارت ربطی به جنگ و سیاست ندارد. همیشه پادمان باشد که هند مانند ماشینبی است که چندلتری بنزین دارد تا برسد به جایگاه بعدی و کمی بنزین بزند. این ماشین هندی، به هیچ وجه نه حق ریسک دارد و توان خطر. این است که به شدت دست به عصا و آماده فرار از قرارداد است. چهاربار یک نمونه روشن قراردادی که امضای هندی زیر آن باشد. نباشد بهتر است! این است که هندی‌ها در حرکات راکتفودی بسیار مهارت دارند. آن‌ها تا حماس را شنیدند و اسرائیل را دیدند، راکتفردشان را اجرایی کردند نه قرارداد عرب-مد را.

توسعه بدون امنیت؟

به طور کلی و به زبان علم مدیریت، مساله این است که توسعه بدون امنیت، غیرممکن است. امنیت رکن اساسی و پایه اصلی یک رشد و توسعه پایدار است. اگر امنیت باشد، برنامه ریزی و اجرای برنامه‌های توسعه ممکن می‌شود و اگر امنیت نباشد، چیزی به اسم توسعه معنادار نخواهد بود. با فرض بی‌امنتی، همه نقشه‌ها غلط از آب در می آیند. نگاه کنید به کارخانجات بزرگ ایران مانند ذوب آهن که سر از دل کویر درآورده‌اند! چرا؟ آیا کارشناسان وقت نمی‌دانستند که صنایع آب‌بر را نباید به وسط کویر منتقل کرد؟ بدون شک می‌دانستند؛ اما چرا چنین خفت بزرگی رخ داد؟

برخی می‌گویند که لابی‌گری اصفهانی‌ها باعث شده که کارخانجات بزرگ آب بر به آن خطه منتقل شوند؛ اما باید گفت که در آن زمان، لابی‌گری معنایی نداشته و نمایندگان اصفهان در آن روزگار هم نفوذی برای لابی‌گری نداشتند. مساله این است که در آن زمان، نیروی دریایی محکمی نداشتیم، سواحل ما مانند امروز بیغوله بودند و ترس از حمله دشمن وجود داشت. قدرت دفاعی ما دریا اندک بود و در صورت حمله دشمن، کارخانجات بزرگی که کنار دریا ساخته شده بودند، اولین



هدف آسان آن‌ها بود. به عبارت مختصر، ما در سواحل امن نداشتیم. به دلیل نبود امنیت، مجبور شدند که کارخانجات و پالایشگاه و... را که آب بر هستند، به دل کویر برانند تا امروز شاهد فاجعه باشیم. فاجعه برنامه ریزی غلط. به دلیل عدم امنیت.

این است که دانش مدیریت توسعه بر همراهی امنیت با توسعه تاکید دارد. با پادی از شادروان قیصر می‌نویسم: بدون امنیت نمی‌شود، که نمی‌شود که نمی‌شود.

حافظ بیت معروفی دارد که می‌گوید:

در ره منزل لیلی که خطرهاست در آن / شرط اول قدم آن است که منجون باشی

و من بیت ایشسان را چنین باز خوانی می‌کنم: در ره منزل توسعه که خطرهاست در آن / شرط اول قدم آن است که «امن» باشی

نتیجه

مسیر کریدور عرب-مد امن نیست. دیگر امن نیست. کلا تصور امنیت با وجود محور مقاومت برای صهیونیست اشغالگر دیگر امنیت قابل تعریف نیست. هزینه تامین امنیت در آن مسیر طوری است که هر فعالیتی را غیر اقتصادی می‌کند. شرکت‌های بیمه دیگر جرأت ندارند محموله‌ای را در آن مسیر بیمه کنند. بیمه کردن یعنی آتش زدن به مال. برای همین است که به دلیل جنگ روسیه –اوکراین، شرکت‌های بیمه از بیمه کردن کشتی‌ها و کالاهایی که در کریدور غلات تردد داشتند، دست کشیدند. بنابراین هیچ بیمه‌گری با وجود خطرهای بزرگ، سرمایه‌گذاری نمی‌کند. اگر بگویم که بیمه می‌کند اما با هزینه بالاتر، باید گفت که این دیگر اقتصادی نمی‌شود و از حیز انتفاع خارج است. این است که باید نتیجه گرفت که عرب-مد یک واقعیت بود که به تخیل پیوست. دیگر شدنی نیست. باید باور کنیم که دیگر نمی‌شود؛ همان طور که باید باور کنیم که حماس به اسرائیل حمله کرده است!

نتیجه روشن است: ایران باید با قدرت و با سرعت به تجهیز و تکمیل چاپهار روی آورد؛ زیرا الان دیگر به همه ثابت شده که چهاربار بهترین و امن ترین مسیر ممکن است.

و هندی‌ها هم که الان گوش‌هایشان آویزان شده است باید بیایند و مانند بچه خوب، سر جای‌شان بنشینند و قراردادشان را تمام کنند. درست است که سیستم اداری ایران مجل است و با دست‌اندا‌های متعدد بروکراتیک دست در گریبان است؛ اما این هم حلی دارد. حوصله ما را سر ببرند، چاره دیگری به جای هند چارمساز خواهد شد.

دریچه



سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی خبر داد

مرکز پژوهش‌های کاربردی زمین‌شناسی دریای خزر تاسیس می‌شود

معاون برنامه‌ریزی، توسعه منابع و پشتیبانی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی از اخذ مجوز تاسیس مرکز پژوهش‌های کاربردی زمین‌شناسی دریای خزر (لاریم) به‌منظور توسعه تحقیقات دریایی خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، احمد رضا زاده با بیان این‌که شانزدهمین جلسه کمیته فنی کارگروه زیربنایی، توسعه روستایی، شهری و آمایش سرزمین و محیط‌زیست استان مازندران برگزار شد، افزود: به دنبال پیگیری مدیرکل و کارشناسان مرکز زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی ساری، معاونت برنامه‌ریزی، توسعه منابع و پشتیبانی و معاونت زمین‌شناسی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور مجوز تاسیس مرکز پژوهش‌های کاربردی زمین‌شناسی دریای خزر (لاریم) در این نشست صادر شد.

این نشست در محل اداره کل راه و شهرسازی استان مازندران و با حضور مهندس محمد جعفر نژاد، سرپرست و مهندس موسوی‌نیا، مسؤول حراست اداره‌کل زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی منطقه کاسپین و مهندس رضا انسانی، نماینده دفتر بررسی‌های زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی برگزار شد.

به نقل از روابط‌عمومی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور، حاضران در این نشست اظهارات لازم درباره زمین منطقه لاریم، استعمال‌های دستگاه‌های اجرایی و ضرورت احداث این مرکز در استان مازندران،

ضرورت انجام مطالعات زمین‌شناسی دریایی در مناطق ساحلی شمال کشور و ... را برای نمایندگان استانی از جمله محیط‌زیست، منابع طبیعی، جهاد کشاورزی و ... بیان کردند



سه‌شنبه-۲۵ مهر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۵۸

اقتصاد دریا

خلیج فارس

بحث پایانی

جزایر مهم خلیج فارس

همایون الهی –مجموع جزایر شناخته شده در خلیج فارس حدود ۱۳۰ جزیره با مساحت‌های متفاوت می‌باشد. عرض جزیره را بین ۳/۵ تا ۵ و طول آن را بین ۴ تا ۵ کیلومتر آورده‌اند. برخی منابع وسعت این جزیره را ۱۲ کیلومتر مربع بیان نموده‌اند.

ش – جزیره لاوان

این جزیره در گذشته به شیخ شعیب نیز شهرت داشته است و دارای طولی برابر ۲۴ کیلومتر و عرضی برابر ۵ کیلومتر می‌باشد. فاصله جزیره لاوان تا شتوار ۱۳۸۹ متر، هندورابی ۲۷/۷ کیلومتر، بندر بوشهر ۴۸ کیلومتر، جزیره کیش ۷۴ کیلومتر، فارور ۲۰ کیلومتر، جزیره مسری ۱۵۷ کیلومتر و بندرلنگه ۱۷۸ کیلومتر می‌باشد. جمعیت جزیره لاوان طبق سرشماری سال ۱۳۵۵ برابر ۱۳۳۶ نفر است. مهم‌ترین معادن این جزیره و اطراف آن نفت می‌باشد.

ک – جزیر شیف

این جزیره در ۱۲ کیلومتری شمال غربی شهرستان بوشهر و در ۶ کیلومتری شمال بندر بوشهر واقع شده است. جمعیت آن طبق آمار سال ۱۳۵۵ شمسی برابر ۱۰۵۳ نفر و مطابق گزارش فرمانداری بوشهر در سال ۱۳۶۱ بالغ بر ۳۰۰۰ نفر می‌باشد. اهالی جزیره از راه لنج و قایق‌سازی و نیز صا‌دهای و میگو و برخی صنایع دستی امرار معاش می‌کنند.

گ – جزیره فارسی

جزیره فارسی در فاصله ۱۰۰ کیلومتری خاک ایران یعنی جنوب غربی جزیره خارک قرار گرفته است. طول آن را ۸ کیلومتر و عرض آن را ۴ کیلومتر گزارش نموده‌اند. خالی از سکنه و بدون آب شیرین است. جزیره فارسی در فاصله ۲۰ کیلومتری جزیره عربی قرار دارد. در مورد حاکمیت بر این دو جزیره بین ایران و عربستان اختلاف بود که دو دولت با انعقاد قرارداد تعیین حدود فلات قاره، این اختلاف را رفع نمودند. جزیره عربی به مالکیت عربستان و جزیره فارسی به مالکیت ایران درآمد برای هر دو جزیره ۱۲ میل آب ساحلی از حد پست ترین جزر در نظر گرفته شده است..

ف – جزیره خارک

این جزیره در ۶ کیلومتر ۳۷۰ متری خارک و ۳۰ کیلومتری ساحل ایران قرار گرفته است. طول جزیره ۴/۵ کیلومتر و عرض آن بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ متر است. مساحت جزیره حدود ۴ کیلومتر مربع می‌باشد. این جزیره غیر مسکونی است.

ق – جزیره خارک

این جزیره را خارک هم گفته‌اند. طول این جزیره را ۸ کیلومتر و عرض آن را ۵ کیلومتر ذکر نموده‌اند. مساحت تقریبی جزیره خارک ۳۶ کیل متر مربع می‌باشد. این جزیره در ۳۷ کیلومتری جنوب باختری گناره قرار داد. فاصله خارک تا بوشهر ۴۴ کیلومتر، تا جزیره فارسی ۱۳۸ کیلومتر، اروندرود ۲۰۰ کیلومتر، بندر امام خمینی ۲۲۲ کیلومتر و آبادان ۵۵۲ کیلومتر است. جزیره خارک یک بندر مهم برای صادرات نفت ایران می‌باشد.

ل – دیگر جزایر

از جمله جزایر ایرانی دیگر در خلیج فارس می‌توان از جزایر بنه، دیره و مینو نام برد. دو جزیره دیره و بنه در فاصله بندر دلم و دهانه اروندرود قرار دارند. هر دو غیر مسکونی هستند. جزیره مینو را قبلا جزیره حاج صلیوخ (صلیوخ) با شیخ صلیوخ می‌نامیدند و از سال ۱۳۴۱ به بعد به نام جزیره مینو نامیده شده است.

طول جزیره مینو ۷/۵ و عرض متوسط آن ۳/۵ کیلومتر و مساحت تقریبی جزیره در حدود ۱۸ کیلومتر مربع است. این جزیره در ۴ کیلومتری خرمشهر و ۱۶ کیلومتری آبادان قرار دارد. جزیره مینو در رودخانه اروندرود واقع است. درآمد مردم جزیره مینو از راه کشاورزی است و قبل از جنگ عراق علیه این حدود یک میلیون و پانصد هزار نخل در این جزیره وجود داشت. جمعیت جزیره مینو در سال ۱۳۵۵ برابر ۱۰۹۷۰ نفر بوده است.

۲– جزائر عربی خلیج فارس

جزایر عربی خلیج فارس که متعلق به کشورهای عرب منطقه می‌باشد اغلب غیر مسکونی بوده و بیشتر مرجانی و سنگی هستند. مهم‌ترین این جزایر عبارتند از:

۱– شبه جزیره مسندآم: رأس جزیره مسندآم نقطه آغازین محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز است. در عین حال رأس این شبهه جزیره نزدیک‌ترین نقطه به ایران است. به طوری که از جزیره لارک (در تنگه هرمز) تا آن فقط ۳۹ کیلومتر فاصله است. بیشتر مردم ساکن در شبه جزیره مسندآم ایرانی الاصل هستند.

شبه جزیره مسندآم به هشت واحد سیاسی کوچک و بزرگ تقسیم می‌شود. شیخ نشین‌های دویی، شارجه، رأس الخیمه، عجمان، ام القوین و فیجیره همراه با بخش‌های شرقی شیخ‌نشین ابوظبی در آن قرار دارد. رأس جزیره مسندآم متعلق به کشور عمان است و هیچ‌گونه راه زمینی بین سرزمین اصلی عمان و این بخش از خاک آن وجود ندارد. با وجود این، عمان یک کشور حوزه خلیج فارس محسوب می‌شود زیرا مهم‌ترین بخش تنگه هرمز که دارای آب‌های عمیق است از سواحل آن در جزیره مسندآم می‌گذرد. ۲– در بخش غربی خلیج فارس جزایر متعدد دیگری وجود دارند که به علت تعیین مرز دریایی یا حدود فلات قاره مهم هستند. از جمله این جزایر می‌توان از جزایر دبیانه که تحت حاکمیت ابوظبی است و جزایر عشه، شراویه و حالول که حاکمیت قطر بر آن به رسمیت شناخته شده است نام برد.

۳– از جمله جزایر مهم دیگر می‌توان از مجمع الجزایر بحرین نام برد.

۴– جزایر حوار مجموعه جزایری است که مورد اختلاف قطر و بحرین می‌باشد.

۵– دو جزیره بویسان و جزیره وربه دو جزیره مهم دیگر هستند که به کشور کویت تعلق دارند.