



یکشنبه--۳مهر۱۴۰۲--سال هفتم-شماره۱۷۶۲

اقتصاد دریا

«**تنگه هرمز و اهمیت آن**»

بخش سوم

ویژگی های جغرافیایی تنگه هرمز

هما یون الهی - تنگه هرمز مابین کناره‌های غربی و شمالی شبه جزیره مُسندام و جزیره‌های مقابل آن یعنی هرمز و لارک و قسمت شرقی جزیره قشم قرار گرفته است. عمیق ترین نقاط خلیج فارس در حوالی تنگه هرمز است که به حدود ۱۰۰ متر می‌رسد. عمق آب در کنار جزیره لارک ۳۶متر و در مجاورت جزیره المسندام ۱۴۴ متر است. عمق تنگه هرمز از شمال به جنوب و از غرب به شرق عمیق تر می‌شود. محدوده تنگه هرمز مابین خط فرضی بین دو نقطه رأس دبا (دبه) و دماغه الکوه در دریای عمان و خط فرضی دوم از رأس الشام یا شیخ مسعود و جزیره هنگام می‌باشد که طول این فضا را ۱۸۷ کیلومتر گفته‌اند. اما بر خسی با توجه به اینکه جزیره قشم، لارک، هنگام، ابوموسی و تنب از جنبه‌های نظامی و استراتژیک در رابطه با تنگه هر مز مهم هستند محدوده تنگه را تا خط فرضی از بستانه در غرب بندرلنگه به شرق بندر دبی گسترش می دهند که در انصورت طول تنگه ۳۱۰کیلومتر می شود.

عرض تنگه هرمز در مناطق مختلف متفاوت است به طوری که بین جزایر قوئین کبیر و جزیره لارک ۳۸/۹کیلومتر فاصله است. درحالی که از نخل ناخدا در ساحل ایران تا شمالی ترین نقطه شبه جزیره المسندام در کشور عمان ۹۰کیلومتر است. فاصله بین رأس دبا و رأس الکوه ۹۶ کیلومتر و بین بندر بستانه و بندر دبی ۱۵۰کیلومتر است.

باریکی خلیج فارس به طور کلی و تنگه هرمز به طور خاص، به همراه تعداد زیادی جزیره و زمین‌های بلند نزدیک کانال‌های قابل دریانوردی، باعث می‌شود ترافیک انبوهی از تانکرهای نفتی در تنگه هرمز به وجود آید و در نتیجه ضمن آنکه عبور و مرور باید تابع مقررات خاص شود، این نگرانی که تنگه می‌تواند در شرایط معین مسدود شود نیز وجود دارد: الف - طرح تفکیک تردد در تنگه هرمز

تردد کشتی‌ها قبل از سال ۱۳۵۸ (۱۹۷۹) از آب‌های داخلی عمان بین جزایر مسندام و قوئین کوچک عبور می‌کرد ولی با درخواست عمان و موافقت سازمان بین المللی دریایی (ایمو) به محل فعلی آن یعنی در یک مایلی شمال جزیره قوئین بزرگ و در منطقه دریای سرزمینی کشور عمان منتقل شده است.

مسیر شمالی (به علت عمق کمتر) جهت ورود کشتنی‌ها از دریای عمان به خلیج فارس و مسیر جنوبی (به علت عمق بیشتر) جهت خروج کشتی‌ها از خلیج فارس در نظر گرفته شده است. کشتی‌های عظیم نفتکش از مسیر شمالی خالی وارد خلیج فارس شده و پس از بارگیری که به‌آینور بیشتر نیاز دارند از مسیر جنوبی از خلیج فارس خارج می‌شوند.

طبق موافقتنامه بین ایران و عمان حفظ امنیت تنگه هرمز و نظارت بر تردد دریایی آن بطور مشترک به عهده دو دولت قرار دارد.

طرح تفکیک تردد دیگری وجود دارد که طرح تنب - فارور است که کاملاً در دریای سرزمینی ایران قرار دارد. مسیر شمالی این طرح برای حرکت کشتی‌ها از شرق به غرب در نظر گرفته شده است که در شمال جزیره‌های تنب و فارور واقع است و مسیر جنوبی آن که برای حرکت کشتی‌ها از غرب به شرق اختصاص داده شده است، در جنوب جزایر فارور و تنب قرار دارد.

ب - آیا تنگه هرمز قابل تهدید است؟

تهدید عبور از تنگه هرمز به صورت‌های زیر می‌تواند صورت گیرد:

بستن تنگه از طریق غرق کشتی: این طریق عملاً به علت عمق زیاد تنگه هرمز ممکن نیست و یا حداقل مشکل است. زیرا تنگه بین ۷۰-۱۰۰ متر عمق دارد و مسیر اصلی عبور کشتنی‌ها هر کدام یک مایل عرض دارند، بنابراین غرق یک ناو بزرگ فقط ۳۰ متر را می‌پوشاند.

بستن تنگه از طریق مین گذاری: هر چند این کار ممکن است ولی سیستم‌های مین رویی می‌توانند تنگه را خیلی سریع بی‌خطر نمایند.

ایجاد خطر و ناامنی برای عبور کشتی‌ها: که با استفاده از موشک‌ها، بمباران‌ها، عملیات چریکی و امثالهم ممکن است، هر چند در این خصوص نیز مراکز عملیات (جزایر و سواحل مرکز عملیات) خود می‌تواند مورد تهاجم دشمن قرار گرفته و از بین برود. جنگ نفتکش‌ها در دوران جنگ تحمیلی نمونه بارز این آسیب‌پذیری دو جانبه است.

همینطور به علت عمق مناسب، زیردریایی‌ها نیز می‌توانند عبور از تنگه را دچار مخاطره نمایند، هر چند این عمل تبدیل به یک جنگ دریایی می‌شود به طور خلاصه: بستن تنگه هر چند مشکل می‌نماید ولی ایجاد ناامنی در آن محتمل تر است و از سویی در یک درگیری، مهم آنست که طرف مقابل (دشمن) یک دولت منطقه‌ای است و یا یک دولت فرامطقه‌ای

و اینکه دارای چه قدرت نظامی است.

از همه این‌ها گذشته بسته شدن تنگه هرمز بیشتر از همه به خود ایران صدمه می‌زند. سایر کشورهای خلیج فارس نظیر عمان، امارات، عراق و عربستان امکان جایگزینی را ندارند. بحرین نیز با استفاده از سرزمین عربستان یا امارات این امکان را به دست می‌آورند.



انجمن‌های دریایی ایران در یک نگاه

اصطلاح خودشان، چراغ خاموش حرکت می‌کنند.

وضعیت درونی انجمن‌ها

وضعیت درونی اغلب انجمن‌ها هم نشانه‌های زیادی از عدم پیوستگی اعضا دارد. در مواردی مشاهده شده که اعضا اصلاً توجهی به انجمن خود ندارند. سال‌هاست که در مجمع شرکت نکرده‌اند و در فرایند انتخابات و رای‌گیری حاضر نیستند. بسیاری از آن‌ها فراموش کرده‌اند که عضو فلان انجمن هستند. ما در مصاحبه‌ها و جست‌وجوهای خود برای دریافت مطلب، با بخش مهمی از این انجمن‌ها و اعضای آن‌ها مراوده داریم و متوجه شده‌ایم که هیچ نظم و نسق مناسبی بین انجمن و اعضا وجود ندارد.

درگیری‌های داخلی هم مزید بر علت است. در برخی انجمن‌ها، اعضا به دو یا چند پاره تقسیم شده‌اند و هر کدام پرچمی برای خود به اهتزاز در آورده‌اند. در برخی موارد، حتا کارکنان انجمن بین خود خط مرز قرار داده‌اند و انجمن را به دو کشور مستقل تقسیم کرده‌اند. این‌ها همه نشانه‌های افت انجمن‌های دریایی است.

انجمن موفق و شاخص

از دلایل متعددی که نشان می‌دهد انجمن‌های دریایی ایران موفق نیستند و اثری بر فرایند دریایی ایران ندارند این است که نمی‌توان هیچ انجمن شاخص و موثقی را در میان انبوه انجمن‌ها تشخیص داد. اگر از هر صاحب‌نظری بپرسید که «کدام انجمن دریایی ایران موفق‌ترین است» بدون تردید سکوت می‌کند و به فکر فرو می‌رود؛ زیرا گزینه‌ای شاخص برای بیان ندارد. هر کدام از این انجمن‌ها در وضعیتی هستند که مطلوب نیست.

کژدار و مریز پیش می‌روند. برخی انجمن‌ها با قوانین عجیب و غریب، سعی در انسجام درونی و حفظ موجودیت دارند. مثلاً انجمنی بر اساس قانون خود ساخته، مسئول عالی خود را ثابت نگه داشته و مادام‌العمر کرده‌اند؛ چیزی که در

اما و اگرهای انجمن‌های دریایی ایران در تحلیل «اقتصاد سرآمد»:

انجمن‌های دریایی ایران در مرز بود و نبود

گروه اقتصاد دریاپایه - امید اسماعیلی -

«انجمن‌ها» یک پدیده اجتماعی هستند که در افت و خیز یک حرفه، بسیار می‌توانند موثر باشند. در کشورهای پیش‌رفته، انجمن‌ها پایه رشد و توسعه محسوب می‌شوند و بر فرایندها و سازوکارهای یک حرفه بسیار اثر گذارند و گاهی هیچ قانونی بدون نظر آن‌ها تصویب نمی‌شود. اما در کشورهای عقب مانده، انجمن‌ها خاصیت مورد انتظار را ندارند و گاهی مورد سوء استفاده قرار می‌گیرند. با این توصیف سوالی که در ذهن می‌چرخد این است که وضعیت انجمن‌های دریایی ایران چگونه است؟ آیا انجمن‌هایی موثر و اثر گذار هستند یا پاتوق جمعی از دوستان است و بازچه سیاسی و ابزار توجیه وضعیت نامطلوب؟

انجمن‌ها در ایران

انجمن‌های دریایی تابعی هستند از وضعیت کلی انجمن‌ها در ایران. برآورد عمومی این است که انجمن‌ها از هر طیف و گروهی که هستند در ایران امروز، چندان محلی از اعراب ندارند و به نحوی که انتظار می‌رود دیده نمی‌شوند. انجمن‌های دریایی ایران نیز از سویی تابعی هستند از این وضعیت کلی و چندان مورد توجه واقع نمی‌شوند. انجمن‌ها، در هر شکل و شمایل‌ی که هستند -۳ از اتحادیه‌ها، انجمن‌های صنفی و انجمن‌های سیاسی - فرهنگی و اجتماعی- از نظر فیزیکی حضور و وجود دارند؛ اما از نظر ماهوی و اثربخشی، قابل اعتنا نیستند به همین روی از معادلات دریایی ایران خارج هستند.

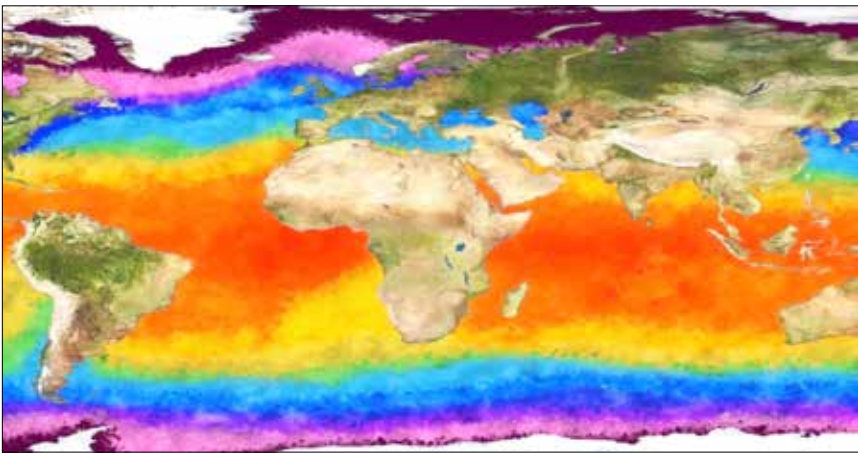
انجمن‌های متفاوت

انجمن‌های دریایی ایران، یک‌سان و یک نواخت نیستند. تفاوت‌هایی با هم دارند که این تفاوت‌ها گاهی بسیار زیاد است. یک انجمن، پاتوق جمعی خاص است و فعالیت چندانی ندارد و با سیاست ر کند و سکوت، فقط زمان به سر می‌برد؛ اما برخی از این انجمن‌ها حرکت دارند و تلاش‌هایی برای حضور در معادلات دریایی ایران دارند. با این وجود، بی‌ثباتی و مسائل داخلی، فصل مشترک اغلب این انجمن‌هاست.

ترس سیاسی

اغلب انجمن‌های دریایی ایران، دچار بیماری «ترس سیاسی» هستند. اینان از انگ‌ها به شدت هراسانند. نمی‌خواهند چیزی بگویند یا مصاحبه‌ای منتشر کنند که به کسی بر بخورد. اطراف این انجمن‌ها، جمعیت کثیری از سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی هستند که آن‌ها را رصد می‌کنند. یک مصاحبه علیه سازمان فلان، به معنی ضربه خوردن کل صنف است. اینان از موضع‌گیری سازمان‌های دولتی به شدت نگرانند و از این رو، هر گونه مطلب یا مصاحبه‌ای که به بی‌ای دیگران گرد کدورت بنشاند، برای آن‌ها تابو می‌شود. به همین دلیل، اغلب ساکت و ساکن هستند و به

بنا تب



قائم مقام شرکت آفا:

سطح آمادگی دستگاه‌های هرمزگان در مقابل پدیده

«ال نینو» را افزایش دهیم

قائم مقام شرکت آب و فاضلاب هرمزگان با اشاره به پیش‌بینی هواشناسی مبنی بر ورود پدیده «ال نینو» طی هفته‌های پیش رو در استان گفت: باید سطح آمادگی خود را در مقابل حوادثی همچون زلزله و بارش‌های فرارمال «ال نینو» افزایش دهیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، خلیل یکتاپرست در نشست مدیریت بحران شرکت آب و فاضلاب هرمزگان که با هدف آمادگی در شرایط بحرانی به‌ویژه حوادثی همچون زلزله و پدیده ال نینو برگزار شد، افزود: بر اساس پیش‌بینی‌های انجام شده در هفته‌های پیش رو بارش‌های فرارمال برای استان هرمزگان گزارش شده است که باید سطح آمادگی خود را بالا برده تا متحمل خسارت و قطع آب و حادثه بر روی شبکه فاضلاب نشویم. ال نینو یک رویداد اقلیمی بزرگ است که بر اثر تغییراتی در جریان‌های اقیانوسی در اقیانوس آرام ایجاد می‌شود. این رویداد گرمایشی به حدی قدرتمند است که تغییرات عمده‌ای در الگوهای آب‌وهوای جهانی ایجاد می‌کند و به‌ویژه همراه با آثار تغییرات اقلیمی ناشی از فعالیت‌های انسانی، تأثیرات جدی بر اکوسیستم‌های دریایی می‌گذارد.«ال نینو، همراه با همتای خود لائینا که یک رویداد خنک‌کننده است و بر اثر تغییراتی در سامانه جریان اقیانوسی ایجاد می‌شود، چرخه نوسان جنوبی ال نینو (ENSO) را به وجود می‌آورد. کارشناسان احتمال می‌دهند یک رویداد ال نینو در آینده رخ می‌دهد. سازمان جهانی هواشناسی (WMO) سوم ماه مه پیش‌بینی کرد که ال نینو به احتمال ۶۰ درصد در فاصله ماه‌های مه تا ژوئیه شروع شود.»وی همچنین با تأکید بر آمادگی در مقابل زلزله که طی روزهای اخیر با شدت‌های مختلف مرکز استان را تحت تأثیر قرار داده است، به پدیده «ال نینو» اشاره کرد و گفت: مبنای حرکت و آمادگی ما باید گزارش هواشناسی باشد و برای گذر از این شرایط باید امکانات را فراهم کنیم. یکتاپرست تصریح کرد: البته مدیریت بحران شرکت آبفای هرمزگان در بررسی‌های انجام شده تمامی نقاط حساس و خطر آفرین را شناسایی کرده است که برخی از آن‌ها قابل پیشگیری بوده و باید قبل از وقوع حادثه نسبت به پیشگیری و ایمن‌سازی آن اقدام کرد. قائم مقام شرکت آب و فاضلاب هرمزگان اظهار کرد: آمادگی تنها مختص حوادث طبیعی نیست و همه اتفاقاتی که تأمین آب را تحت تأثیر قرار می‌دهد باید برای رفع آن، امکانات و سناریوهای لازم را داشته باشیم. وی بیان کرد: آبفای هرمزگان سال گذشته ۲ حادثه طبیعی و غیر طبیعی را شامل زلزله و ورود مواد نفتی به محل آبگیر آب شیرین کن را تجربه کرد که هر ۲ نیاز آبی استان را تحت تأثیر قرار داد؛ این‌ها تجربیاتی است که باید برای اتفاقات بعدی به عنوان دانش اندوخته بهره گرفت.

در بچ



یک کارشناس اقتصادی مطرح کرد:

دوده‌ه انتظار برای توسعه قدرت اقتصاد دریا پایه

در کریدور شمال – جنوب

یک کارشناس اقتصادی، با بیان اینکه دو دهه قبل، توافق نامه کریدور شمال – جنوب بین هند و ایران و روسیه امضا شد، عنوان کرد: با تحقق این کریدور، بخش عمده اقتصاد دریا پایه ایران شکل می‌گیرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد،هادی حق شناس با اشاره به مفهوم اقتصاد از نظر مردم،به ایسنا اظهار کرد: اقتصاد از نظر مردم درآمد و اشتغال و رونق کسب و کار و افزایش سطح رفاه و... است و مردم بر همین اساس وضعیت اقتصادی را مطلوب یا غیر مطلوب می‌دانند، یعنی زمانی وضعیت اقتصادی کشور خوب است که درآمد مردم خوب باشد و فضای کسب و کارشان به سمت رونق برود؛ نه رکود. وی با بیان اینکه در دنیای امروز کشورها براساس مزیت‌های نسبی خود راهبردهای اقتصادی را انتخاب می‌کنند، افزود: به عنوان مثال، کشوری مانند سوئیس که از مزیت دریایی برخوردار نیست، به سراغ گردشگری و بانکداری رفته است؛ اقتصاد او کراین نیز مبتنی بر بخش کشاورزی است و عمده غلات جهان را تأمین می‌کند. این کارشناس اقتصادی، کشوری مانند عربستان را متکی به اقتصاد نفت و اقتصاد قطر را وابسته به گاز دانست و تصریح کرد: توجه به یکی از مزیت‌های اقتصادی، به معنی در اولویت نبودن سایر مزیت‌ها نیست. حق‌شناس، با بیان اینکه در اقتصاد ایران همچنان بخش نفت غالب است، خاطر نشان کرد: همواره این سوال مطرح می‌شود که آیا می‌توانیم اقتصاد دریا پایه را فعال کنیم؟! قطعاً پاسخ مثبت است، زیرا بسیاری از کشورهای جهان مانند سنگاپور و هنگ کنگ این کار را کرده‌اند و به مرکز تجارت دریایی جهان تبدیل شده‌اند. وی با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی امارات متحده عربی، اضافه کرد: خیلی‌ها امارات را به گردشگری و بخش فرودگاهی می‌شناسند؛ به گونه‌ای که بخش عمده مردم به فرودگاه دبی می‌روند و مسیر بعدی را از آنجا انتخاب می‌کنند، اما واقعیت اقتصادی امارات این است که یکی از ۱۰ بندر بزرگ جهان به نام جبل علی را دارد. این مدرس دانشگاه، در پاسخ به چرایی عدم نقش آفرینی بنادر ایران در اقتصاد جهانی، ادامه داد: کشتی‌هایی که به بندر جبل علی امارات می‌روند، به واسطه عبور از تنگه هرمز از بندر عباس و بندر شهید رجایی می‌گذرند؛ این در حالی است که در برخی از مواقع، رفت و برگشت کشتی‌ها با دو روز دریانوردی بیشتر همراه است و قطعاً استفاده از بنادر ایران به نفع صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی خواهد بود، اما در عمل چنین اتفاقی نمی‌افتد. وی با بیان اینکه متأسفانه اقتصاد دریا پایه و دریا محور به شکل عملی در سیاست‌های اقتصادی ایران دیده نشده است، گفت: مسئولان علاقمند به اقتصاد دریا هستند، اما فقط علاقمندی کافی نیست و باید با تحقق ابزارهای لازم، این پتانسیل بالقوه را به بالفعل تبدیل کرد.