

اقتصاد دریا

«تنگه هرمز و اهمیت آن»

بخش ششم

جایگاه تنگه هرمز در سیاست‌های منطقه‌ای ایران

همایون‌اللهی - همایون الهی - ایران بیشتر از هر کشور دیگر در منطقه برای صادرات و واردات خود وابسته به تنگه هرمز می‌باشد، در حالی که کشور عربستان از طریق دریای سرخ به آب‌های آزاد راه دارد و به همین علت با استفاده از خط لوله می‌تواند بخشی از نفت خود را از طریق دریای سرخ صادر کند و در مورد عراق نیز خطوط انتقال نفت آن از سوریه و ترکیه به این کشور امکان صدور بخشی از تولیدات نفتی خود را از حوزہ‌های خسارخ از خلیج فارس می‌دهد. کشور عمان نیز به طور کامل از اتکابه خلیج فارس بی‌نیاز است، در حالی که ایران تقریباً کل صادرات نفت خود و حدود ۸۰ درصد تجارت خارجی خود را با استفاده از راه آبی تنگه هرمز انجام می‌دهد. به علاوه بخش اعظم ذخایر نفت، گاز، معادن مهم دیگر ایران به نوعی در حاشیه خلیج فارس قرار دارد. بدین ترتیب ایران دارای منافع حیاتی در خلیج فارس و تنگه هرمز است و برای حفظ و نگهداری آن می‌بایست تمهیدات لازم را به عمل آورد.

در سال ۱۳۵۰ خروج انگلستان از منطقه شرق سوئز موجب ایجاد موقعیت برای حضور مؤثر ایران، عراق و عربستان در خلیج فارس شد، در حالی که کشورهای کوچک‌تر منطقه نگران امنیت خود شدند. در این زمان آمریکا و غرب حضور خود را اموجبی برای تبلیغات ضدغربی می‌دانستند بنابراین برای راهی از درگیری مستقیم اقدام به ترک منطقه کردند، اما در عین حال سیاست آن بود که خلاء قدرت حاصل توسط دولت‌های طرفدار غرب پر شود.

دولت‌های ایران و عربستان می‌توانستند این نقش را ایفا کنند؛ بر این اساس سیاست دو ستونی آمریکا در منطقه به گذاشته شد. از نقطه نظر ایران تنگه هرمز چند ویژگی داشت:

مرکز عبور نفت ایران بود

بخش اعظم تجارت ایران آن این تنگه عبور می‌کرد

تسلط بر تنگه هرمز پر سرتیژ جهانی ایران می‌افزود

بنابراین ویژگی‌ها، تنگه هرمز به عنوان گلوگاه حیاتی ایران محسوب می‌شد که می‌بایست سلطه بر آن را مطمئن می‌کرد. برای رسیدن به این هدف تسلط بر جزایر مسلط بر تنگه هرمز نظیر تنب کوچک و تنب بزرگ و ابو موسی حیاتی بود.

برای حفظ و خراست از تنگه هرمز، شش جزیره از اهمیت استراتژیکی ویژه برخوردارند. این شش جزیره عبارتند از: جزیره هرمز - جزیره لارک - جزیره قشم - جزیره هنگام - جزیره تنب بزرگ و کوچک - جزیره ابو موسی - یک خط فرضی بین این جزایر که کم و بیش به هم نزدیک هستند، نشان می‌دهد که چگونه تسلط به این جزایر می‌تواند سلطه بر تنگه هرمز را ممکن کند.

۹- تأثیر تنگه هرمز بر روابط ایران در منطقه

الف - روابط با عمان

پس از خروج نیروهای انگلیسی از شرق سوئز، با توجه به اهمیت تنگه هرمز برای ایران و همچنین سیاست‌های غرب و کوشش شوروی برای نفوذ به منطقه از طریق ایجاد روابط نزدیک با عراق و کمک به جنبش طغّار در عمان، ایجاد توان کافی برای کنترل مؤثر بر تنگه هرمز یکی از اصول اساسی سیاست منطقه‌ای ایران شد.

در همین راستا همکاری با عمان که بر شبه جزیره مستدام و جزایر متعلق به آن حاکمیت داشت در دستور کار قرار گرفت، زیرا این مناطق دارای اهمیت استراتژیکی مهمی برای کنترل تنگه هرمز هستند. ایران در این زمان بطور رسمی اعلام کرد که آماده است تا از امنیت کشورهای جنوبی خلیج فارس، در صورت تمایل و درخواست آن‌ها دفاع نماید. در تابست ۱۳۵۰ (اگوست سال ۱۹۷۱) روابط دیپلماتیک ایران با عمان برقرار شد و در سال ۱۳۵۲ (اوایل سال ۱۹۷۳ میلادی) ایران با واکتش سریع و مثبت نسبت به درخواست کمک عمان از ایران برای جنگ علیه جنبش طغّار از خود نشان داد و در سال ۱۳۵۲ (آوریل ۱۹۷۳) ایران رسماً اعزام نیرو به عمان را تأیید نمود. نیروهای ایرانی یکی پس از دیگری مناطق حساس و استراتژیک را از کنترل نیروهای طغّار آزاد نمودند. موفقیت نیروهای ایرانی در عمان موجب نگرانی بسیاری از کشورهای غربی شد. دولت‌های عربی طرح‌های متعددی برای جایگزینی نیروهای ایرانی عرضه نمودند که هیچ کدام موفقیت آمیز نبود. تحت فشار شدید دولت‌های عربی بالاخره دولت عربی در مهر ماه ۱۳۵۲ (دهم اکتبر ۱۹۷۴) رسماً اعلام کرد که نیروهای ایرانی از خاک عمان خارج شدند. اما موضوع قابل توجه آنستت که در واقع آن‌ها با نیروهای تازه نفس ایرانی جایگزین شدند. نیروهای ایرانی نه تنها در پیروزی نهایی دولت عمان بر طغّار نقش اصلی را بازی نمودند، بلکه حضور ایران در عمان عملاً ادامه یافت و در این مدت حتی ایجاد یک پایگاه دریایی در یکی از جزایر مستدام در تنگه هرمز توسط ایران و عمان موجب واکنش شدید سایر دول عربی شد. جمهوری اسلامی ایران در آغاز تأسیس در سال ۱۳۵۷ (۱۹۷۹میلادی) به هنگام نخستت وزیری مهدی بازرگان نیروهای خود را به عمان فراخواند و در این دوره عملاً خراست و کنترل تنگه هرمز از جانب ایران را هشد و همین امر موجب گردید تا عمان بر توان نظامی خود برای کنترل تنگه هرمز بیفزاید و عملاً تنها کشور کنترل کننده آن شود. اما با حمله عراق به ایران و اهمیت تنگه هرمز برای ایران بار دیگر دولتمردان ایرانی را متوجه نیاز به همکاری برای کنترل این آبره حیاتی نمود، ولی با این وجود رقابت در تنگه هرمز عملاً ادامه دارد. ایالات متحده آمریکا حق استفاده از بنادر مسقط و سلاله و جزیره مصریه (حدود ۸۰۰ کیلومتری تنگه هرمز) را به دست آورده که عملاً بر خطوط کشتیرانی منطقه مسلط است.



و هند امضا شد که ساختار چند بعدی پروژه چابهار را تأیید می‌کند.

بندر چابهار برای ایران نشان دهنده امکان تجارت محصولات عاری از نظام تحریمی است و در نتیجه فرصتی برای احیای اقتصاد کشور است. علاوه بر این، این کشور با الگوبرداری از بسیاری از کشورهای خلیج فارس، با تبدیل کل منطقه از جمله بندر به قطب پذیرای گردشگری بین المللی، قصد رونق جنوب کشور را دارد. دو جزیره قشم و کیش، هر دو در خلیج فارس نیز در پروژه گردشگری ایران نقش مهمی دارند.

علاقه سایر کشورها به بندر چابهار

برای ایران، چابهار راهی برای گسترش تجارت منطقه‌ای، ارتباط مجدد با اقتصاد جهانی و شکستن تحریم‌های اقتصادی است. علاوه بر این، اگر چابهار در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) گنجانده شود، جمهوری اسلامی به بنادر بالتیک متصل می‌شود و پتانسیل تجاری کشور و نقش آن به عنوان هاب لجستیکی تجارت بین المللی را تقویت می‌کند. ایران به عنوان یک چهارراه تجاری، دارای مزایای متعددی نسبت به افغانستان مانند داشتن خروجی به دریا، توسعه بیشتر شبکه‌های جاده ای-سراه آهنی و امنیت و ثبات بیشتر در کشور است. چابهار همچنین می‌تواند به بندر جاسک متصل شود که به دلیل تأسیسات عظیم ذخیره نفتی جذاب است، از همین روی هند قبلاً علاقه خود را به عنوان یک ذخیره استراتژیک برای تأمین منابع اضطراری ابراز کرده است. بنابراین، در سناریوی پساتحریم که تهران می‌تواند صادرات نفت و گاز خود را از سر بگیرد، چابهار یک مرکز بسیار ارزشمند خواهد بود. ازبکستان محصور در خشکی همچنین به بندر چابهار علاقه مند است تا امکانات صادراتی خود را متنوع کند، این علاقه با مشارکت این کشور در سال ۲۰۲۰ در نشست‌های سه جانبه و دو جانبه با افغانستان، ایران و هند و با ایجاد ارتباط ریلی در افغانستان به عنوان وسیله‌ای برای ارتباط با خطوط راه آهن ایران ابراز شده است. در مورد منطقه قفقاز نیز می‌توان مشاهده کرد که چگونه ازمنستان منزوی شده توسط ترکیه و آذربایجان می‌تواند از کریدوری که آن را به ایران وصل می‌کند و از حجم مبادلات فراینده تجاری و انرژی استفاده کند و برای صادرات و واردات به دریا دسترسی داشته باشد.

(CPMM) که در ژوئن ۲۰۲۰ منتشر شد، تصویر نگران‌کننده‌ای از پتانسیل بندار پاکستان ترسیم کرد که به دلیل زیرساخت‌های ضعیف حمل‌ونقل جاده‌ای، مدیریت می‌شوند. با سرمایه گذاری‌های قابل توجه چینی، این جنبه می‌تواند تغییر کند. از سسوی دیگر، زمانی که بندر چابهار شکل گرفت، ارتباط جاده‌ای و ریلی مربوطه بین کشورهای درگیر و خود بندر نیز بلافاصله مورد مطالعه قرار گرفت. بندر گوادر و بندر چابهار در مرکز ژئوپلیتیکی با استراتژی‌های تجاری متفاوت قرار دارند. چین کریدورهای خاص خود را دارد، از طریق پاکستان به سمت خلیج فارس و از طریق ایران به سمت ترکیه و در نتیجه دریای مدیترانه می‌رود، در حالی که بندر چابهار که در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) وارد شده است، می‌تواند خلیج فارس و هند را به دریای خزر تا رسیدن به روسیه و اروپا متصل کند.

دلایل اهمیت بندر چابهار برای ایران

چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران بوده و از پایانه‌های شهید کلانتری و شهید بهشتی تشکیل شده است که هر کدام دارای پنج تأسیسات پهلوگیری هستند. هرچند بندر گوادر عمدتاً به عنوان بخشی از منافع چین و اجرای طرح کمربند و جاده آن‌ها متولد شد، چابهار پروژه‌ای است که منافع تجاری و اقتصادی بازیگران مختلف را در بر می‌گیرد و به توسعه منطقه کمک می‌کند. پیش از چابهار، ایران دارای بندر عمیق آبی با دسترسی به آبهای بین المللی نبود، بلکه دارای بندری در تنگه باریک هرمز (بندر عباس) بود. اگرچه تهران از طریق برخی زیرساخت‌های ارزشمند مانند خط لوله گوره جاسک از اهرم ناپایداری تنگه در امان مانده است، اما کشتی‌های بزرگ مجبور به انتقال محموله‌های خود به بندر امارات متحده عربی شدند. این شرایط نه تنها ایران را به سایر کشورها وابسته کرد، بلکه منجر به از دست دادن قابل توجه درآمد نیز شد. بندر چابهار نقطه عطف بزرگی برای کشور است. همکاری مهم دیگری که باید از این بندر جدید بهره مند شود، با عمان است که اتصال بین مناطق هند و اقیانوس آرام و خاورمیانه را امکان‌پذیر می‌کند. دو کشور به طور مشترک بندر ال‌دقم عمان را توسعه دادند و ایجاد خط کشتیرانی چابهار - مسقط موجب ارتقای تجارت و در نتیجه توسعه بندر ایران خواهد شد. همچنین قرارداد حمل و نقل دریایی نیز بین عمان

دلایل اهمیت چابهار برای ایران و منطقه چیست؟

«اقتصادسرآمد» تحلیل می‌کند؛

بنادر ژئوپلیتیکی گوادر و بندر چابهار با استراتژی‌های متفاوت

آیا چابهار در کریدور بین المللی شمال -جنوب

(INSTC) گنجانده می‌شود؟

گروه بنادر و سواحل - توحید وروستان - بندر چابهار

ایران، واقع در دریای عمان، پروژهای برخاسته از همکاری سه جانبه ایران، افغانستان و هند است. از طریق این پروژه، ایران اولین بندر اعماق خود را در خارج از تنگه هرمز در اختیار دارد و همچنین، افغانستان دسترسی به دریا برای تجارت خود و هند یک مسیر جایگزین به پاکستان برای صادرات خود به کابل و جمهوری‌های آسیای مرکزی و سپس به روسیه و اروپا خواهد داشت.

ویژگی‌های بندر چابهار

به گزارش اقتصادسرآمد، بندر چابهار در منطقه سیستان و بلوچستان ایران قرار دارد و دسترسی سریع به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند را فراهم می‌کند. این بندر اولین بندر اعماق دریا است که در ایران ساخته شده و برای ورود کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی مانند نفتکش‌های بزرگ مناسب است. نزدیکی بندر به آب‌های آزاد بین‌المللی و موقعیت آن در خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز، چابهار را به یک قطب استراتژیک برای بازیگران منطقه‌ای و همچنین یک قطب تاکتیکی بین اروپا، آسیا و آفریقا تبدیل کرده است. این بندر نزدیک‌ترین و راحت‌ترین نقطه دسترسی به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها را نیز برای کشورهای آسیای مرکزی (از جمله ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و قزاقستان) و همچنین یک مسیر جایگزین پاکستان برای کالاهای هندی است. در این راستا توافقنامه‌ای بین سران ایران، هند و افغانستان به نام «پیمان چابهار» برای ایجاد کریدور حمل و نقل بین المللی بین سه کشور امضا شد. این بندر علاوه بر موقعیت استراتژیک خود از رژیم مالیاتی خاصی برخوردار بوده که یک منطقه آزاد اقتصادی است. اگرچه ایران در حال حاضر تحت تحریم‌های ایالات متحده است، اما تحت فشار هند، ایالات متحده منطقه بندر را معاف از تحریم‌ها کرد. این انتخاب در راستای کمک به توسعه اقتصادی افغانستان بود. در واقعیت، ایالات متحده احتمالاً این پروژه را به عنوان یک قطعه استراتژیک برای جلوگیری از توسعه‌طلبی چین در این منطقه می‌بیند، زیرا زیرساخت‌های آن با بندر گوادر پاکستان که توسط پکن تأمین مالی می‌شود، رقابت می‌کند. گزارش بانک توسعه آسیایی (ADB) با عنوان اندازه‌گیری و نظارت بر عملکرد کریدور

استاندار بوشهر مدعی شد:

تحقق اراده دولت سیزدهم برای توسعه

بنادر شمالی بوشهر



استاندار بوشهر مدعی شد:

تحقق اراده دولت سیزدهم برای توسعه

بنادر شمالی بوشهر

استاندار بوشهر گفت: با توجه به ظرفیت مناسب بنادر شمالی این استان در دو بخش صیادی و تجارت، دولت سیزدهم با یک اراده جدی توسعه و ارتقا زیرساخت‌های این بنادر را دنبال می‌کند که بخش عمده ای از طرح های این برنامه آغاز شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد محمدی‌زاده در بوشهر به ایرنا اظهار کرد: توسعه بنادر گناوه، دیلم و ریگ از جمله مطالبات مدیریت استان و مردم این مناطق بوده که پس از یک کارشناسی و با حمایت دولت سیزدهم وارد مراحل اجرایی شده است.وی افزود: ظرفیت‌های بسیار زیاد سواحل استان بوشهر و وجود ۹۳۷ کیلومتر مرز ساحلی با خلیج فارس، لزوم توسعه متوازن و پایدار بنادر این استان را مهم جلوه داده اما طی سنوات گذشته کمتر توجهی به بنادر شمالی این استان شده بود.استاندار بوشهر تصریح کرد: در کنار مولفه واردات ۹۵درصدی و صادرات ۸۵درصدی کشور از طریق بندار و مهم بودن این استان ساحلی به لحاظ حمل و نقل دریایی و تجارت، دولت سیزدهم توجه ویژه‌ای به ارتقا زیرساخت های بندری این استان با یک نگاه متوازن و استفاده از همه ظرفیت ها دارد.محمدی‌زاده ادامه داد: پس از پیگیری های انجام شده در سال ۱۴۰۰، با هدف ساماندهی فعالیت های تجاری ، گمرکی و صیادی، طرح جامع بنادر شمالی استان بوشهر شامل بنادر «گناوه»، «دیلم» و «ریگ» در سازمان بنادر و دریانوردی کشور مصوب و با انجام یک سری پیش زمینه ها، مراحل اجرایی آن در حال اجرا است.وی بیان کرد: بخشی از مسیر توسعه استان بوشهر با رشد «اقتصاد دریاپایه» محقق می‌شود که در یک افق مشخص دیده شده است.استاندار بوشهر یادآور شد: دولت سیزدهم مصمم است که در یک قالب برنامه ای ۱۵ ساله و طی سه مرحله اقدام به ارتقا زیرساختی های بندری «گناوه»، «دیلم» و «ریگ» کند.وی بیان کرد: ارزیابی های انجام شده از زیرساخت بندر گناوه نشان می‌دهد که دارای فضای ۱۷ هکتاری است که امکان ایجاد یک مسیر دریایی موازی با شرایط موجود به وسعت ۴۰ هکتار برای این بندر وجود دارد.محمدی‌زاده عنوان کرد: احداث موج شکن توده سنگی، اصلاح و بهسازی رمپ «بندینگ مراف»، اجرای دائم استحصال اراضی، احداث اسکله جستجو و نجات دریایی، احداث پد بالگرد و ایجاد تأسیسات عمومی شامل آب، برق، فاضلاب و مخازرات در فاز نخست ارتقا زیرساخت های بندر گناوه دیده شده است. وی ادامه داد: در بنادر «دیلم» و «ریگ» نیز همین زیرساخت ها به همراه یک سری امکانات بیشتر دیده شده است.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شیلات



مدیر کل دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شیلات

برآورد تولید ۶۱ هزار تن میگوی پرورشی

در سال ۱۴۰۲

مدیر کل دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه در حال حاضر حدود ۱۷ هزار هکتار از این اراضی به زیر کشت میگو رفته است، بیان داشت: بر این اساس میزان تولید میگوی کشور حدود ۶۱ هزار تن برآورد شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، رجبعلی قربانزاده تکثیر و پرورش میگوی آب شور را یکی از زمینه‌های اصلی سرمایه گذاری و اولویت‌های توسعه‌ای سازمان شیلات ایران عنوان کرد و به مانا گفت: مطابق مطالعات انجام شده بیش از ۳۰۰هزار هکتار اراضی غیرقابل کشت، لم بزرق و مناسب پرورش میگو در سواحل جنوبی و در شمال در استان گلستان شناسایی شده است.مدیر کل دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شیلات ایران، ادامه داد: از این میزان حدود ۱۰۰ هزار هکتار در مرحله توسعه بوده و حدود ۴۰ هزار هکتار نیز در مرحله احداث است. وی با اشاره به اینکه در حال حاضر حدود ۱۷ هزار هکتار از این اراضی به زیر کشت میگو رفته است، بیان داشت: بر این اساس میزان تولید میگوی کشور حدود ۶۱ هزار تن برآورد شده است.این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران در ادامه گفته‌های خود عنوان کرد: سرمایه گذاری در این صنعت با توجه به امکانات و زیرساخت‌های ایجاد شده به روش‌های متراکم و فوق متراکم بسیار پرسود و با حاشیه امنیت بالا خواهد بود.به گفته وی، میگوهای پرورشی در مجموع به ۲۱ کشور جهان صادر شده است که عمدتاً مقصد اصلی صادرات آذربایان به کشورهای جنوب شرق آسیا، کشورهای عربی و نیز کشورهای اروپایی صادر بوده است.مدیر کل دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شیلات ایران، همچنین از صادرات مستقیم میگوی پرورشی برای نخستین بار به طور مستقیم به کشور چین اشاره کرد و بیان داشت: صادر کنندگان در حال جذب بازارهای جدید به ویژه در اروپا هستند.قربانزاده، روسیه را یکی از بازارهای جدید و بزرگ برای آذربایان ایران و میگوی پرورشی اعلام کرد و گفت: سال به سال شاهد افزایش صادرات آذربایان به این کشور هستیم؛ امسال شاهد بیشترین میزان صادرات میگوی پرورشی در میان کشورهای هدف به روسیه بودیم که این روند ادامه خواهد داشت.به گفته وی علاوه بر روسیه، میگوی پرورشی به کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به ویژه امارات و نیز کشورهای جنوب شرق آسیا و اروپایی صادر می‌شود و بخشی از میگو نیز به تدریج در بازار داخلی توزیع و به مصرف ایرانیان می‌رسد.این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، اذعان داشت: صادرات آذربایان به کشورهای هدف صادرات به طور مداوم توسط صادر کنندگان بخش خصوصی در حال انجام است.