

اقتصاد دریا

خلیج فارس

اقتصاد آسیب پذیر در کشورهای حوزه خلیج فارس

دکتر همایون الهی -بخش اعظم سرزمین‌های واقع در این حوزه به خصوص کشورهای واقع در شبه جزیره عربستان و سواحل جنوبی ایران به نظر می آید که تحت تأثیر «کمر بند خشک» جهان قرار داشته باشند. متوسط بارش باران در این کشورها سالیانه کمتر از ۲۵۰ میلیمتر می باشد و درجه حرارت در آن نقاط بسیار بالا است (متوسط درجه حرارت در سال در حدود ۲۰ درجه سانتیگراد است). در برخی نقاط به خصوص در سواحل، رطوبت هواگاهی تا ۸۵درصد می رسد. درجه حرارت به سمت شمال و در کوه‌ها کاهش می یابد. با توجه به این وضع آب و هوا است که سیستم آبیاری در حوزه خلیج فارس به صورت «آبیاری دستی» انجام می گیرد و آنهم البته در مناطقی که آب کافی برای این کار وجود داشته باشد. مراع منطقه که در دشت‌ها و کوه‌ها پرانکده است مورد استفاده قبایل (که اغلب در فصول مختلف با کوچ به مناطق مناسب، مواقع را برای تأمین علوفه مورد نیاز دام‌های خود به کار می گیرند) و افراد بدوی قرار می گیرد. آن‌ها در میان کم آبی، گرم و کویر، در حالی که ثروت‌های طبیعی آن‌ها را همچون نفت به بغما می برند، زندگی سخت و کشنده توام با فقر را می گذرانند به صورتی که برای تأمین حداقل نیاز زندگی، امکانات محلی را به بهترین نحو ممکن به کار می گیرند.

استفاده غیرصحیح از منابع ثروت و سوء استفاده از آن، باعث توت توسعه شهرنشینی در همه این نقاط شده است. به طور نمونه در نیمه دهه ۱۳۶۰(نیمه دهه ۱۹۸۰) در هشت شهر که پایتخت این کشورها را تشکیل می داد حدود ۹ میلیون نفر یعنی ۱۱درصد کل جمعیت زندگی می کردند، این تعداد در دهه آخر قرن بیستم به ۱۹ میلیون نفر یعنی حدود ۱۵درصد کل جمعیت رسید. مهاجرت از مناطق تولید ستنی اعم از کشاورزی، ماهیگیری و مانند اینها به مناطق شهری از یک سو باعث شده است که بخش‌های وسیع تری از این سرزمین‌ها بلا استفاده بماند و از سوی دیگر سبب مصرف گرای شدید در شهرها شود. علاوه بر آن هر جانت یافت شده است سرزمین‌هایی که در آن عشایر و مردم بومی به دامداری و زراعت و تأمین نیازهای اولیه خود مشغول بودند، بدون توجه به عواقب منفی آن، به ایجاد چاه‌های نفت، شبکه خطوط نفت خام، ایستگاه‌های پمپ نفت، مخازن نفت و تأسیسات متعدد دیگر و یا حتی به تأسیس تصفیه‌خانه‌ها و ترمینال‌های نفتی اختصاص داده شده است. این موضوع باعث تغییر بنیادی در ساختار جوامع شده و در حقیقت شهرهایی را بر اساس «نفت» در سواحل و یا در سمت سواحل به وجود آورده است. مجموع این عوامل (که البته خود معلول عوامل دیگر هستند) باعث افزایش واردات و تحکیم وابستگی‌های اقتصادی این کشورها گردیده است.

وابستگی اقتصادی و به خصوص اقتصاد تک محصولی که مشخصه اقتصاد کشور‌های جهان سوم می باشد. در مورد کشورهای خلیج فارس به نحو بارزتر وجود دارد. اقتصاد این کشورها را به شدت آسیب پذیر کرده است.

این امر را در موارد زیر می توان ملاحظه نمود:

هر چند صادرات نفت درآمد این کشورها را افزایش داده است اما به علت اقتصاد تک محصولی، این درآمد تحت تأثیر تغییرات و نوسانات قیمت و مصرف بازار جهانی قرار دارد و ضربه پذیری آن بسیار زیاد است؛ بنابراین اقتصاد این کشورها نیز متزلزل و ضربه پذیر شده است. هر چند بخشی از درآمد نفت برای ایجاد و توسعه بخش‌های دیگر اقتصاد به کار گرفته می شود تا مکمل اقتصاد تک محصولی نفت گردد، ولی شانس و امید موفقیت آن بسیار کم است؛ زیرا اولاً توسعه همگون و هماهنگ اقتصادی وجود ندارد و ثانیاً بازارهای داخلی بسیار کوچک می باشد و ثالثاً همه وسایل تولید، همه خدمات تولید و حتی بخش اعظم نیروی کار وابسته از خارج وارد شود و خریداران خارجی برای تولیدات آن‌ها نیز وجود ندارد(در برخی موارد ایران استثناء است). هر چند شهرهای جدید به وجود می آید و یا شهرهای قبلی به سرعت توسعه می یابند و جمعیت روه افزایش است و ظاهراً یک تحرک و فعالیت وسیع در زمینه سساختمانی و صنایع وابسته بدان وجود دارد، اما از آنجا که در کشورهای شبه جزیره عربستان، این افزایش جمعیت بیشتر به افزایش کارگران خارجی مربوط می شود بنابراین هرگاه وضع اقتصادی تغییر کند و در نتیجه نیاز به کارگران خارجی کاهش یابد و اینها مجبور به ترک کشور شوند، آن وقت نیاز به مسکن در شهرها افت شدید خواهد داشت که این امر منتهی به ایجاد بحرانی عمیق در بازار سرمایه گذاری خواهد شد. اجرای طرح‌های اقتصادی در کشورهای شبه جزیره عربستان و تا حدودی در عراق با کمک نیروی کار خارجی ممکن گردیده است. اما خارجیان شاغل در تحت عنوان کارگران مهمان و یا مهاجر نامیده می شوند از تسای حقوق سیاسی و اجتماعی در این کشورها برخوردار نیستند و آنچه آن‌ها را جذب کار نموده، درآمد بسیار مناسب در مقایسه با درآمد در کشور خودشان می باشد. اما با افزایش تعداد خارجی‌ها که در بسیاری از شیخ نشین‌ها نظیر کویت که شمار آن‌ها از جمعیت بومی بیشتر است، سرانجام ممکن است روزی فشارهایی را برای گرفتن امتیازات و حقوق سیاسی، اجتماعی به عمل آورند که این خود مشکلی جدی برای حفظ ثبات این کشورها خواهد بود.



کریدور حمل و نقل جنوبی، بخش شرقی کریدور شمال-جنوب (INSTC) است که از ترکمنستان به ازبکستان امتداد می یابد، از قرقیزستان عبور و به سمت چین می رود.

در حال حاضر، اتصال قرقیزستان - چین وجود ندارد، اما قطارهای می توانند مستقیماً از چین واز طریق قزاقستان به ازبکستان برسند. توسعه مسیرهای جایگزین با دور زن قزاقستان برای ازبکستان مهم است زیرا هزینه را کاهش می دهد و زنجیره های تأمین آن ها را قوی تر نگه می دارد

ترکیه و دریای مدیترانه از طریق کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر است. نمی توان نقش و اهمیت ترکمنستان را در این امر نادیده گرفت، یعنی عشق آباد در این پروژه مشارکت فعال خواهد داشت.

تاجیکستان

تاجیکستان نیز به این پروژه علاقمند است. از نظر جغرافیایی، تاجیکستان تنها از طریق ترانزیت ازبکستان و ترکمنستان می تواند به شبکه بندری خزر دسترسی داشته باشد و اتصال این سه کشور به یک پیشرفت مهم تلقی می شود. اما دوباره موضوع هزینه های توسعه راه آهن تاجیکستان مطرح شده است. با این حال، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان تاحدی در یک ویژگی توپوگرافی به نام حوضه آمودریا قرار دارند که می تواند موجب رونق این اتصالات شود.

در مجموع، به نظر می رسد ترکمنستان به عنوان یک بازیگر غیرمتحد و بی طرف منطقه ای نقش محوری در اتصال کشورهای محصور آسیای مرکزی به دریای خزر داشته باشد. این امر به ویژه در استفاده کارآمد از ظرفیت حمل و نقل و ترانزیت ملی صادق است. در واقع، ترکمنستان حلقه کلیدی آسیای مرکزی است که هم به شرق و هم به غرب نگاه می کند.

البته نباید از نقش و جایگاه ایران نیز غافل شد. زیرا وجود بندر چابهار و همچنین بخش شرقی کریدور شمال-جنوب می تواند در دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به دریای جنوب و شمال ایران تأثیر گذار باشد. از همین روی، ازبکستان سال گذشته درخواست پیوستن به توافقنامه چابهار را داده است.

راه آهن ترانس افغان از طریق افغانستان و پاکستان به بندر خلیج فارس در گوادر در دست اجرا است. با این حال وضعیت افغانستان هنوز شکننده است و به دلیل تأمین مالی بالا و خطر ناآرامی هنوز کار آغاز نشده است. یعنی، فعال ترین گسترش شبکه حمل و نقل، کریدورها و مسیرهای جدید از ازبکستان و همچنین از طریق ترکمنستان به خزر است. بنابراین به احتمال زیاد مبنای همه فعالیت های سیاست خارجی تاشکند خواهد بود. این رویکرد شامل پرداختن به موضوع افغانستان و مسأله دسترسی به دریای خزر است. ازبکستان یک کشور حاشیه دریای خزر نیست، با این وجود اقتصاد آن به خزر گره خورده است. از همین روی، تمایل دارد از طریق ترکمنستان به بنادر دریایی با پیشرفت های بعدی در شمال، غرب و جنوب دسترسی داشته باشد.

نقش ایران

دو دیدار اخیر نیز بر این برنامه ها تأثیر گذاشته است. «الهام علی اف» رئیس جمهور آذربایجان اخیراً به تاجیکستان و «شوکت میرضیایف» رئیس جمهور ازبکستان به ایران سفر کرده است. ترکمنستان با ایران هم مرز بوده و حلقه کلیدی در تشکیل بخش کریدور ترانس ایرانی شمال-جنوب INSTC از ازبکستان به ایران است. با توجه به اینکه افغانستان تا برقراری صلح کامل فاصله دارد، در این مر حله ساخت راه آهن به دلیل مسائل امنیتی غیرمنطقی به نظر می رسد.

در مقابل، مسیر ازبکستان-ترکمنستان-ایران در نظر گرفته شده است. ترکمنستان یک حلقه کلیدی برای کشورهای آسیای مرکزی جهت دسترسی به بنادر

تمایل ازبکستان برای دسترسی به بنادر دریایی شمال غرب و جنوب از طریق ترکمنستان

برنامه کشورهای آسیای مرکزی برای اتصال به دریای خزر

آستانه به کریدورهای جایگزین قزاقستان علاقه مند نیست

گروه ترانزیت – اخیراً عشق آباد، پایتخت ترکمنستان، میزبان اولین اجلاس سه جانبه

سران کشورها از جمله «سردار بردی محمداف» رئیس جمهور ترکمنستان، «امامعلی رحمان» رئیس جمهور تاجیکستان و «شوکت میرضیایف» از ازبکستان بوده است تا در مورد مسائل تأثیر گذار حمل و نقلی گفت و گو کنند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد و براساس ترجمه مانا، این مذاکرات شامل همکاری در بخش آب، انرژی و توسعه کریدورهای حمل و نقل بوده است. در این میان سران کشورهای قزاقستان و قرقیزستان به این اجلاس دعوت نشدند. زیرا آستانه به کریدورهای جایگزین قزاقستان علاقه مند نیست و آمادگی بحث در مورد مسائل ترانزیت از طریق ترکمنستان در پروژه های شرق به غرب را ندارد چرا که این مسیرها رقیب قزاقستان محسوب می شوند. با این حال، این کشورها به دنبال همکاری در مورد افغانستان نیز هستند.

تأمین صلح و تجارت با افغانستان یکی از دغدغه های اصلی

تأمین صلح و تجارت با افغانستان یکی از دغدغه های اصلی هر یک از این کشورها است. برخی ناراضی ها از هزینه های بالای حمل و نقل ریلی قزاقستان برای انتقال غلات آن از طریق ازبکستان و به افغانستان وجود دارد، یعنی مسیرهای جایگزین برای حمایت از کالاهای اساسی افغانستان مورد بحث قرار گرفته است. این امر منجر به توافقی شد که براساس آن ترکمنستان با ارائه ۳۰ درصد تخفیف در هزینه های حمل و نقل ریلی برای انتقال غلات قزاقستان به افغانستان از طریق مسیرهای ریلی خود موافقت کرد.

البته این تصمیم پیامدهای مثبتی برای افغانستان و مسیرهای تجاری غرب، از جمله اتحادیه اروپا، ترکیه و آذربایجان و همچنین خاورمیانه دارد، زیرا مسیر ترکمنستان-افغانستان مستقیم ترین مسیر است. به دلیل ترانزیت غلات قزاقستان، مسیرهای بندر ترکمن باشی

بناب



مدیر کل بنادر و دریانوردی بوشهر اعلام کرد:

ارتقاء زیرساخت ها برای هوشمندسازی ۱۱ بندر تابعه

استان بوشهر

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از رشد ۸.۶ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر این استان طی نیمسال نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد و گفت: میزان عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیر نفتی طی شش ماهه نخست سال جاری معادل ۳۲ میلیون و ۷۰۵ هزار و ۱۴۲ تن بود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب درباره اقدامات شاخص بنادر استان بوشهر در سال ۱۴۰۲، اظهار داشت: اخذ مجوزهای زیست محیطی طرح های توسعه مجتمع بندری نگین و بندر گناوه، اتمام فاز اول احداث جاده دسترسی به مجتمع نگین به طول ۲.۴ کیلومتر و احداث موج شکن های توسعه بندر کنگان و افزایش مساحت حوضچه از ۸ به ۳۶ هکتار از جمله مهم ترین اقدامات شاخص سال جاری است. وی ادامه داد: تعمیرات اساسی شبکه توزیع نیرو و روشنایی بندر بوشهر و بنادر تابعه، ارتقاء وضعیت لایروبی نگهداری آبراه دسترسی بندر بوشهر و دسترسی به عمق بیش از ۱۱ متر، ارتقاء وضعیت تعمیر و نگهداری بیش از ۹۰ دستگاه علامت کمک ناوبری و همچنین رسیدن به وضعیت روشنایی ۱۰۰ درصدی برای اولین بار در دو دهه گذشته از دیگر اقدامات شاخص قابل اشاره است. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه انجام عملیات دریایی حساس و تخصصی بارگیری تاپ ساید اسکوی گازی در جزیره صدرا به وزن بیش از ۵۴۰۰ تن و انتقال به لنگرگاه خارجی از دیگر اقدامات شاخص قابل اشاره در بنادر استان بوشهر است، خاطر نشان کرد: بهره برداری از ۲ فروند شناور پایش ۲ و ۱ به همراه راهبری آن ها جهت افزایش نظارت بر آب های تحت حاکمیت، انجام عملیات دریایی پیچیده و تخصصی ورود یک فروند اسکوی حفاری با وجود محدودیت های کانال دسترسی بندر بوشهر برای اولین بار و همچنین مدیریت عملیات پاکسازی سه فقره آلودگی نفتی وسیع در سواحل گناوه، دیر و کنگان با استقرار تیم مجرب و با استفاده از تجهیزات مقابله با آلودگی دیگر مواردی است که باید به آن اشاره کرد. شکیبی نسب افزود: مدیریت سانحه آتش سوزی تانکر خارجی WHITE PURL و نجات جان ۲۲ نفر خدمه آن، نجات بیش از ۱۱۸ دریانورد مضطر در دریا در پی ۶۸ مورد اعلام اضطرار دریایی و مدیریت آلودگی نفتی وسیع خط لوله محرم در مجاورت بندر گناوه دیگر موارد مهم قابل بیان است. وی در ادامه به برنامه های شاخص بنادر استان بوشهر در سال جاری اشاره و اعلام کرد: ارتقاء زیرساخت ها در راستای هوشمندسازی ۱۱ بندر تابعه، توسعه سامانه حذف مراجعات حضوری و دیگر سامانه های بومی، ادامه مستندسازی اراضی و اماکن بنادر استان از جمله مهم ترین برنامه ها است. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر همچنین به میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر استان بوشهر در شش ماهه نخست سال جاری اشاره کرد و گفت: میزان تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیر نفتی در بنادر استان بوشهر طی نیمسال نخست سال جاری معادل ۳۳ میلیون و ۷۰۵ هزار و ۱۴۲ تن و میزان عملیات کانتینری نیز ۸۰ هزار و ۱۸۸ TEU بود که حاکی از رشد ۸.۶ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیر نفتی در نیمسال نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

دیسپچ



مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان:

شرکت های خصوصی بندر شهید رجایی موظف

به اجرای پدافند غیر عامل هستند

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه پدافند غیرعامل نوعی دوراندیشی و به معنای مراقبت، کنترل و ایجاد موانع در برابر انواع آسیب ها، تهدیدها و نفوذ دشمنان است، گفت: شرکت های خصوصی مستقر در بندر شهید رجایی موظف به اجرای پدافند غیرعامل هستند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس نژاد، در همایش علمی آموزشی پدافند غیرعامل در بندر شهید رجایی، اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران با توجه به سیاست های مقابله با سلطه و طرفداری از حق طلبی همیشه مورد تهدید دشمنان بوده که یکی از این تهدیدات، وجود رژیم کودک کش اسرائیل است. وی ادامه داد: بندر شهید رجایی به عنوان یکی از شاهرگ های اقتصادی، یکی از نقاط مهم راهبردی کشور است که بیش از ۶۵ درصد واردات و صادرات کشور از طریق این بندر انجام می گیرد. مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه حساسیت مقابله و اتخاذ تدابیر لازم برای مقابله با هر گونه تهدید از موضوعات بسیار مهم و مورد توجه در استان هرمزگان است، لازم به انجام فعالیت های عمرانی و طرح های توسعه ای در بندر شهید رجایی را توجه ویژه به استانداردهای پدافند غیرعامل دانست. عباس نژاد ضمن تأکید بر توجه به مسائل حفاظتی از سوی مدیران و کارکنان شرکت های بخش خصوصی مستقر در این بندر، ایجاد مرکز ICT را یکی از طرح های مهم اداره کل بنادر هرمزگان در حوزه پدافند غیرعامل عنوان کرد. وی توجه و تأکید به افزایش تجهیزات امنیت فیزیکی و کنترل دسترسی از جمله نصب دوربین های حفاظتی، حفاظت پیرامونی و اطفای حریق را از دیگر نمونه طرح های مهم بنادر هرمزگان در راستای پدافند غیرعامل و توجه به امنیت پایدار در بزرگترین بندر تجاری ایران عنوان کرد. ایوب خادمی بندری رییس اداره ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز گفت: موضوع پدافند با تمامی شئون زندگی اجتماعی انسان سرو کار دارد و در سیستم های اداری بخش کلیدی محسوب می شود. وی با اشاره به حجم گسترده فعالیت ها و وجود زیرساخت های راهبردی در بندر شهید رجایی گفت: دامنه فعالیت های پدافند غیرعامل فقط در حوزه ادارات اجرایی تعریف نمی شود، بلکه شرکت های بخش خصوصی موظف هستند این موضوع را با جدیت پیگیری کنند. رییس اداره ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، اعلام خبر از اصول مهم پدافند غیرعامل را یکی از راهکارهای اساسی برای رسیدن به اهداف موردنظر دانست و خاطر نشان کرد: برای کاهش آسیب ها و خطرات دشمن باید تهدیدها را شناسایی و در جهت رفع آن اقدام مناسب و به موقع کرد و این مهم جز با آگاهی بخشی محقق نمی شود. علی علیدوستی مدرس دانشگاه مالک اشتر نیز در بیان اهمیت به کارگیری الزامات و اصول پدافند غیرعامل به منظور تداوم کاهش آسیب پذیری و تسهیل مدیریت در شرایط اضطرار گفت: اختفا، پوشش، فریب، تفرقه و پراکندگی، مقاومت سازی و استحکامات و اعلام خبر از اصول مهم پدافند غیرعامل است. سوم تادهم آبان ماه امسال با شعار «ایران پایدار»، به بلندای امید – پدافند غیر عامل دفاع همه جانبه در برابر جنگ ترکیبی» به عنوان هفته نگداشت پدافند غیرعامل نامگذاری شده است.