

## اقتصاد دریا

کشورهای خلیج فارس

بخش سوم

**اختلافات سرزمینی در منطقه خلیج فارس**
**دکتر همایون الهی** - در سال ۱۳۹۱ (۱۹۱۳) بخش مهمی از مرزهای مشترک براساس یک پروتکل امضاء شد و در همان سال علامت گذاری شد، هر چند در سال بعد اختلافات به خصوص در خصوص شط العرب اروندرود که طبق پروتکل سال ۱۲۹۱ (۱۹۱۳) (پروتکل قسطنطنیه) تحت حاکمیت عثمانی قرار گرفته بود به وجود آمد بالاخره در اواخر سال ۱۲۹۲ (۱۹۱۴) دو طرف توافق نمودند که خط مرزی در میانه رودخانه از نقطه ای یک میل زیر دهانه کارون تا یک نقطه حدود ۴ میل آن باشد. پس از شکست دولت عثمانی در جنگ جهانی اول، عراق از جمله سرزمین هایی بود که تحت قیومیت دولت انگلستان درآمد.

در سال ۱۳۰۰ (ژوئیه ۱۹۲۱) فیصل پادشاه عراق شد. با وجود این تحولات، اختلافات مرزی ایران و عراق ادامه یافت و در آذر ۱۳۱۳ (دسامبر ۱۹۳۴) موضوع در جامعه ملل به وسیله عراق مطرح شد، ولی نتیجه رضایت بخشی حاصل نشد. بالاخره در ۱۳۱۶ (چهارم ژوئیه ۱۹۳۷) بین دو دولت ایران و عراق قراردادی منعقد شد که طبق ماده ۱۱ آن خطوط مرزی دو کشور در اروندرود (طول اروندرود حدود ۱۲۰میل است) تعیین شد. در سال ۱۳۳۷ (۱۹۵۸) سیستم حکومت سلطنتی با کودتایی توسط عبدالکریم قاسم تبدیل به جمهوری شد. اما در سال ۱۳۳۸ (۱۹۵۹) عبدالکریم قاسم رئیس جمهور عراق قرارداد ۱۳۱۶ (۱۹۳۷) را بااستناد به این که امضاء آن به عراق تحمیل شده بود، لغو کرد و حاکمیت عراق را بر کل شط العرب اعلام نمود. از این زمان به بعد موضوع تعیین مرزها و حاکمیت در این رودخانه عامل تشنج و درگیری های متعدد بین دو کشور شده است. به گونه ای که در اسفند ۱۳۴۷ (آوریل ۱۹۶۹) بحران روابط دو کشور به صف آراییی نظامی کشید که البته منتهی به جنگ نشد. این حالت بحران در روابط دو کشور تا سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) ادامه یافت. در این سال طرفین (سابق) عراق، صدام حسین، با لغو یکجانبه میلادی، خط تالوگ را به عنوان مرز ایران و عراق در اروندرود مورد پذیرش قرار دادند.

آرامش حاصل از انعقاد این قرارداد تا شهریور ۱۳۵۹ (سپتامبر ۱۹۸۰) به طول انجامید. در این تاریخ رئیس جمهور (سابق) عراق، صدام حسین، با لغو یکجانبه قرارداد الجزایر، حمله همه جانبه ای را از زمین و هوا به ایران آغاز کرد. جنگ عراق علیه ایران به مدت ۸ سال تا سال ۱۳۳۷ (۱۹۸۸) به طول انجامید. عراق که تحت حمایت دولت های غربی در راستای براندازی جمهوری اسلامی ایران حمله سراسری را آغاز کرد، دو هدف معین تسلط بر اروندرود و استان خوزستان ایران را دنبال می کرد که البته به هیچ یک از این اهداف خود نرسید.

**ب - اختلافات مرزی عراق و کویت**

عراق از زمان استقلال خود همیشه بر این نکته تأکید داشته است که کویت بخشی از خاک عراق است و به همین جهت همیشه از حل مسایل مرزی خود با این کشور خودداری نموده است. از جمله دلایلی که عراق با پافشاری برالحاق نمودن کویت به خاک خود ارائه داده و می دهد آنست که عراق ساحل قابل ملاحظه ای در خلیج فارس ندارد در حالی که از نظر امنیتی و استراتژیکی این کشور نیازمند بندری خارج از اروندرود می باشد. در راستای تحقق این خواست طرح های گوناگونی به عراق پیشنهاد شده است که از آن جمله می توان به طرح ایجاد یک بندر در خور عبدالله که دارای آب عمیق است اشاره کرد که در سال ۱۳۱۷ (۱۳۳۸) از طرف انگلستان پیشنهاد شده بود، ولی عراق این پیشنهاد را رد کرد؛ لیکن در عوض در سال ۱۳۱۸ (۱۹۳۹) تصمیم به ایجاد بندری در نزدیکی خور ام القصر گرفت. دهانه خور ام القصر تا شمال جزیره وریه، که متعلق به کویت است، ۶ میل فاصله دارد.

بندر فاو عراق نیز هرچند در دهانه اروندرود قرار دارد اما به علت با تلاقی و رسیوبی بودن برای کشتیرانی مناسب نیست به همین علت عراق اسکله های شناور در اطراف این بندر احداث نموده است که مهمترین آن ها اسکله های البکر و الامیه می باشند. از سویی دیگر عراق کمترین ساحل را در خلیج فارس دارد (حدود ۵۵ کیلومتر) که اغلب سواحل آن دارای آب عمیق نبوده و در نتیجه مناسب ایجاد بندار مطمئن در قابل استفاده نیستند. بنادر بصره و ام القصر نمی توانند پذیرای کشتی هایی با ظرفیت بالاتر از ۳۰ هزار تن باشند. بنابراین ملاحظات عراق با تسلط بر کویت (که طول سواحل آن چهار برابر سواحل عراق است) نه تنها به آب های عمیق دسترسی پیدا می کند.

##### مفقودی مدارک

کارت مشخصات موتور سیکلت سیستم احسان - تک سسلندر ۱۲۵ سی سی-به شماره موتور: ۱۵۶FM-۱۰۱۶۱۷۴۱ و شماره تنه: ۸۲۶-۱۰۱۷۱۲۵E N2N۹۰- و شماره پلاک۵۳۹۶- به نام آقای رشاد عقیلی گیاهدانی فرزند محمد-به شماره ملی۳۵۹۶۹۲۵۹۶- و شماره شناسنامه۵۶۹- قشتم-فقود گردیده که بدین وسیله اعلام می دارم در درجه اعتبار ساقط گردیده است.



اما واگرهای سیاست های کلی دریامحور؛

«اقتصادسراآمد» تحلیل می کند

# توسعه دریایی ایران شکل می گیرد؟

تصور توسعه دریایی در بخش خصوصی دولتی متفاوت است

**گروه راهبردی - ایرج گلشنی -**

توسعه دریایی ایران کار آسانی نیست. شوربخانه وضعیت فرهنگی حاکم بر فرهنگ دریایی کشور، متاثر از تبلیغ یک صدساله استثمار ی باعث شده که به طور کلی فرهنگ عمومی ما تمایلی به دریا نداشته باشد و از آن هراس داشته باشد. این وضع فرهنگی منفی در بن نگاه مسئولان کشوری هم وجود دارد. در چنین حالی، توسعه دریایی در کشور ایران بسیار سخت و سنگین است. این فرق می کند که مردمانی مانند کره جنوبی جز به دریا فکر نکنند و راه نجات خود را در مسیر دریا ببینند و در چند دهه بتوانند در سطح اول جهان ظاهر شوند تا مایی که فکر و نگاه و گرایش دریایی نداریم. فکر و گرایش دریایی را از ما گرفته اند و بازگرداندن آن به بطن افکار عمومی کار بسیار سخت و مهیبی است.

##### نیروی انسانی متخصص

باید قبول داشت که سرمایه های انسانی در بخش خصوصی قرار دارند. این سرمایه ها در بخش دولتی یافت نمی شوند. کار در دریا، کاری سخت و طاقت فرسا اما در عین حال، بسیار پردرآمد است؛ از این رو، در اکثر موارد کسی که توان کار سخت ندارد، وارد بخش خصوصی نمی شود و نیز در اکثر مواقع کسی که توقع درآمد بالا از خود دارد و می داند که با زحمت می تواند درآمد ایده آل داشته باشد، وارد بخش دولتی

نمی شود. این افراد ترجیح می دهند که توان و تخصص خود را برای خود به کار گرفته و به جای درآمد کارمندی ماهیانه، خودشان کار کنند، تولید کنند و به پول برسارند. در چنین شرایطی است که در حوزه دریایی ایران، اغلب متخصصان و حرفه ای های دریایی در بخش خصوصی هستند.

##### مقایسه نیروهای متخصص

نگاهی گذرا به بخش خصوصی و دولتی در ایران امروز به خوبی نشان می دهد که وزن متخصصان در بخش خصوصی بسیار فراتر از مدیران و متخصصان در بخش دولتی است. برای اثبات این ادعا کافی است که به انجمن های و اتحادیه ها و اصناف دریایی کشور نگاهی بیندازیم و نفرات و وزن تخصصی و حرفه ای آن ها را با مدیران و کارشناسان در بخش دولتی مقایسه کنیم. اصلا قابل مقایسه نیست. فاصله بسیار زیاد است. می توانم به راحتی نام ببرم: یک شخصیت حرفه ای مانند پل مه در انجمن کشتیرانی و یا یک شخصیت حرفه ای مانند صفری در انجمن مهندسی دریایی را در نظر بگیرید و ایسن دو حرفه ای را با مدیران عالی در سازمان بنادر و دریانوردی یا هر جای دیگر مقایسه کنید چه وزنی دارند؟ این دو که به عنوان نمونه ذکر شد، با هر کدام از مدیران و متخصصان دولتی که مایلید مقایسه کنید و خود قضاوت کنید که تخصص کجاست و کی وزن بیشتری دارد؟

##### راه کار:

اگر این مقایسه ها معنا دار است، نتیجه ای جز این حاصل نمی شود که برای اجرای سند سیاست های کلی دریامحور یا همان توسعه دریایی کشور باید به طور جدی به سمت حرفه ای ها در بخش خصوصی تمایل پیدا کنیم. بهتر است اجرای سند را از بخش دولتی توقع نداشته باشیم. باید متخصصان حرفه ای در جای جای صنعت دریایی کشور - مانند شریفیان ها و پاک نژادها - را در یک گروه حرفه ای جمع کرده و از آن ها انتظار داشته باشیم که سند را اجرا کنند.

اگر سند را گوشت قربانی کنیم و هر بخش را به دست یک سازوکار دولتی بسپاریم و انتظار داشته باشیم که آن سازو کار مانند همیشه سوت بلبلی بزند و قدم زنان پیش برود، هرگز رنگ توسعه دریایی ایران را نمی بینیم.

##### تفاوت در نگاه

به طور کلی و مسلم، آن چه که بخش خصوصی از توسعه دریایی تصور می کند با آن چه که بخش دولتی تصور می کند بسیار متفاوت است. برای مثال، نمونه آن یکشنبه شب در رادیو اقتصاد نگاه بخش دولتی و پخش و ما در روزنامه دریایی اقتصادسراآمد منتشر کردیم - از نگاه آن ها بندرعباس، بسیار پیشرفته و تراز اول است؛ اما از نگاه بخش خصوصی، بندر عباس یک روستای بزرگ است و در مقایسه با بنادر پیشرفته، هیچ چیزی و هیچ حرفی برای گفتن ندارد.

بزرگ و کثش دار بودن به معنای پیشرفت نیست. بخش دولتی، بزرگ شدن و حجیم شدن را ملاک توسعه بندرعباس دانسته و بخش خصوصی معیارهای جهانی را. ایسن دو خیلی با هم فرق دارد. بخش خصوصی می نگرد و می بیند که بندرعباس و بنادر آن در فهرست صد بندر برتر جهان هم نیست. این چه بندری است که حتا صدمین بندر جهان هم به حساب نمی آید؟

بخش دولتی، گسترش بندرعباس را با سال های پیش مقایسه می کند؛ اما بخش خصوصی، بندرعباس را با بنادر درجه یک جهان - مانند بنادر سنگاپور- و بر اساس معیارهای جهانی سنجش می کند و از این بابت است که می گوید بندرعباس توسعه نیافته است.

در بخش خصوصی، یک بندر مانند معدن طلاست که باید به آن به خوبی رسیدگی کرد؛ اما در بخش دولتی، برخی بنادر ما، انباری بزرگ است که باید کانتینرهای خالی و کالاها در آن قدر دپو شوند که داد قوه قضاییه را در آورد.

یک سیلو برای بخش خصوصی، حکم گنج دارد که باید به هنگام به آن رسیدگی شود؛ اما در بخش دولتی، یک سیلو جایی است که ۱۷ هزار تن مواد خوراکی و دامی در آن بپوسد.

تفاوت در نگاه است. و همین تفاوت است که یک سندراهبردی و مهم را در کشورها به نتیجه می رساند و یا اینکه برعکس همان سند راهبردی را در همان کشور به نابودی می کشاند.

##### دریچه



حق شناس: هدف ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور، دو برابر شدن رشد اقتصاد دریاست

## شاهد تغییر نگاه حکمرانی کشور از خشکی

### به دریا هستیم

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه تاکنون نگاه حکمرانی در کشور بر مبنای خشکی بوده و در حال حاضر شاهد تغییر نگاه حکمرانی کشور از خشکی به دریا هستیم، گفت: هدف ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور، دو برابر شدن رشد اقتصاد دریا است.

به گزارش اقتصادسراآمد، هادی حق شناس درباره سیاست های کلی ابلاغی توسعه دریامحور و الزامات تحقق این سیاست ها، به ایسنا اظهار کرد: سیاست های ابلاغی توسعه دریامحور در ۹ بند بالاترین سند اقتصادی کشور تلقی می شود و حاوی نکات بسیار ارزشمندی است که می تواند اقتصاد کشور را متحول کند و دولت مکلف به اجرای آن است. وی افزود: در شش برنامه توسعه گذشته و حتی برنامه هفتم توسعه، عمده مبنای توسعه کشور منابع حاصل از نفت، گاز، پتروشیمی، مالیات و معدن بوده است؛ اما در سیاست های کلی توسعه دریامحور، دریا به عنوان یک فرصت اقتصادی برای توسعه کشور مدنظر قرار گرفته و به صورت سند از سوی مقام معظم رهبری، ابلاغ شده است.معاون سابق امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه طی دهه های گذشته، کشاورزی مورد توجه اقتصاد ایران بود و به طور مثال گندم به عنوان راهبردی برای خودکفایی تلقی می شد، خاطر نشان کرد: در ادامه، مسائل دیگری همچون توجه به پریدوها به منظور تسهیل تردد کالا مدنظر قرار گرفت، یا به طور مثال در برهه زمانی دیگری، گردشگری مورد توجه بود تا اقتصاد ایران دستخوش تغییر شود.

حق شناس با بیان اینکه برای اولین بار است که توسعه دریامحور به شکل یک سند ابلاغی که دولت، مجلس شورای اسلامی و قوه قضاییه مکلف به اجرای آن هستند، مدنظر قرار گرفته است، عنوان کرد: بر اساس این سند ابلاغی قوه ساهانه تحت مدیریت یکپارچه باید فعالیت ها را پیش ببرند.

وی افزود: در این سند به دریا به عنوان عامل توسعه اقتصادی نگاه شده و به عنوان یک ظرفیت بالقوه به کمک توسعه اقتصاد کشور خواهد آمد که این مسئله نگاه جدیدی در اقتصاد ایران است.

این کارشناس اقتصادی با بیان اینکه در شمال ایران، دریا همواره به عنوان محلی برای تفریح و گردشگری مورد توجه واقع شده و ظرفیت های بالقوه آن در قیاس با کشورهای حاشیه دریای خزر بالفعل نشده است، اظهار کرد: در جنوب کشور نیز آنگونه که باید و شاید نتوانسته ایم از ظرفیت تجاری بنادر استفاده کنیم و به طور مثال در حوزه تخلیه و بارگیری با مهم ترین بندر تجاری همسایگان یعنی جبل علی فاصله داریم؛ البته نباید شرایط سخت اقتصادی کشور، اعم از تحریم های ظالمانه را نادیده بگیریم و باید بدانیم اقتصاد ایران تحت فشار، شرایط متفاوتی را تجربه کرده است. حق شناس با بیان اینکه پس از ابلاغ این سند باید با مدیریت یکپارچه شرایط را پیش ببریم و فاصله اقتصادی ظرفیت های دریایی و بندری خود را با کشورهای منطقه کم کنیم.

##### بناش



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

## نوبت انتظار تخلیه شناورهادر بندر بوشهر به یک هفته

### کاهش یافت

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: با تعیین وضعیت کالاهای متروکه موجود در محوطه و انبارهای بنادر این استان، نوبت انتظار شناورها در بندر بوشهر از ۲۰ به هفت روز کاهش پیدا کرد.

به گزارش اقتصادسراآمد، محمد شکیبی ناسب در نشست بررسی وضعیت کالاهای رسوبی بنادر استان که با حضور مدیران دستگاه های مرتبط برگزار شد، اظهار کرد: در رابطه با کالاهای رسوبی و مهلت منقضی در اماکن بندری ظرف چند ماهه اخیر اقدام های ارزشمندی با حضور دستگاه قضایی انجام و کالاهایی که گاهی بیش از ۱۰ سال در انبارها و محوطه های بندری رسوب شده بود، تعیین تکلیف و خارج شد.

وی بیان کرد: یکی از موضوع های حائز اهمیت نیز وجود کالاهای خطرناک در برخی از بنادر بود که با حضور موثر دستگاه قضایی این کالاهای نیز تعیین وضعیت و از محوطه های بندری خارج سازی شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به بازدیدهای میدانی مستمر و موثر مدیرکل دادگستری استان بوشهر از بنادر استان تصریح کرد: در این راستا از تمام مدیران استانی مرتبط با تعیین تکلیف کالاهای موجود در بنادر استان کمال قدردانی داریم چرا که این مهم رضایت مندی مطلوبی در بین جامعه هدف اداره کل ایجاد نموده است.

شکیبی ناسب ادامه داد: کاهش زمان انتظار شناورها و همچنین ترخیص کالاهای از بنادر یکی از مولفه های مهم در افزایش رقابت پذیری قدرت بنادر است که بنادر استان در این شاخص، عملکردی قابل قبول دارند.

وی افزود: از مجموعه کالاهای رسوبی سنواتی بنادر استان بوشهر تاکنون بیش از ۹۰ درصد آن ترخیص و فرایند ترخیص باقیی در حال انجام است.

رئیس کل دادگستری استان بوشهر نیز گفت: هر دو ماه یکبار نشست هایی با دستگاه های مرتبط با تعیین تکلیف کالاهایی که در گمرک و بنادر استان بوشهر بر گزار می شود که با تلاش های انجام شده بالای ۹۰ درصد کالاهای از بنادر و گمرکات استان خارج شدند.

مهدی مهرانگیز افزود: کالاهایی که سال ها در بنادر و گمرکات مانده بود با عزم راسخ و مصمم مدیران استان از جمله مدیرکل بنادر و دریانوردی و ناظر گمرکات و مدیرکل گمرک بوشهر تعیین تکلیف شده است.

وی ادامه داد: ریاست قوه قضاییه نه تنها در استان بوشهر بلکه در کل کشور تاکید دارد تمامی اموال موجود در بنادر و گمرکات تعیین تکلیف شود که این رویکرد ارزشمند در بنادر استان بوشهر به صورت ویژه دنبال می شود. مهرانگیز افزود: ماندن کالاهای در بنادر به دلیل شرایط خاص آب و هوایی بوشهر آسیب هایی دارد که با هدف جلوگیری از تضییع حق مردم باید با سرعت بخشی به روند ترخیص، این کالاهای سالم به مالکان تحویل داده شود.