

۹۰ روز تا ارائه برنامه سیاست های کلی دریامحور

«اقتصادسرآمد» تحلیل می‌کند

شمارش معکوس برای توسعه دریایی ایران

۱۵ روز پُر خبر و پُر مصاحبه از حوزه دریامحور گذشت!

سفر گروه دریامحور – امید متین – زمان، اکسیری است که باید «سرموقع» صرف شود. تاریخ مصرف زمان، در «دوره وضعیت مناسب» است. وضعیت مناسب که بگذرد، زمان حرام می شود. در مدیریت زمان، به اصول هماهنگی، هم‌فکری و همکاری حرفه‌ای تاکید می شود تا هیچ ثانیه‌ای تلف نشود. رعایت صحیح زمان، نیاز به یک سازوکار مرتب و دقیق دارد. توجه کنید به سازوکار یک ماشین. از لحظه پیچاندن سوئیچ ماشین، تمام ابزارهای لازم برای روشن شدن ماشین، به طور دقیق و به موقع عمل می کنند تا ماشین روشن شود؛ مگر این که ماشین – یا یکی از قطعات – خراب باشد؛ در این صورت، ماشین سر و صدای زیادی می‌کند؛ اما روشن نمی‌شود!

اگر این تمثیل، گویا باشد؛ شما به خوبی متوجه شده‌اید که ادامه این نگارش به کدام سو خواهد رفت. ماشین سالم، بی‌سر و صدا روشن و آماده حرکت می‌شود؛ اما ماشین خراب یا هزار و یک تق و توق، حاضر به روشن شدن هم نمی‌شود. این خاصیت یک ماشین خراب است.

سه ماه تا برنامه جامع سیاست های دریایی

سویچ ماشین توسعه دریاپایه ایران با توجه ویژه رهبر انقلاب اسلامی و همت مجمع تشخیص مصلحت نظام چرخید، اما آیا ماشین توسعه روشن شد؟

اولین قطعه این ماشین به نام رییس جمهور، واکنش به موقع نشان داد و دستور داد دستگاه‌ها طبق سند، ظرف مدت سه ماه برنامه جامع و مانع توسعه دریایی ایران را فراهم و تقدیم دارند؛ آیا چنین خواهد شد؟ آیا قطعات بعدی در راستای حرکت سوئیچ عمل خواهند کرد و ماشین بی سر و صدا روشن خواهد شد یا باید باز هم شاهد توق‌و توق‌هایی مانند موارد مشابه باشیم؟

از ۹۰ روز مورد نظر رییس جمهور، ۱۵ روز گذشت و مافقط باید امیدوار باشیم که اقدامات جدی به وسیله سازمان‌های مورد نظر رییس جمهور شروع شده باشد. وقتی که زمان به سرعت می‌گذرد، برای رسیدن به روز پایانی، خیلی انتظار لازم نیست. زمان مثل برق و باد می‌گذرد و ما در روزنامه

بازتاب

جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش:

«نیروی دریایی» نیرویی در حال توسعه‌است

جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: نیروی دریایی ارتش به منظور توسعه و ایجاد امنیت برای خطوط کشتیرانی از سال ۸۶وارد منطقه مکران شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار حمزه علی کاویانی، گفت: دریا بسیار مهم است؛ دریا برای کشورها عامل قدرت است؛ کشورهای بزرگی که امروز ادعای قدرت دارند از صحنه و مسیر دریا به قدرت دست پیدا کرده‌اند. جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش با بیان اینکه جمهوری اسلامی ایران کشوری دریایی است، افزود: تقریبا یک سوم مرزهای ما مرز دریایی است و ۵۰۰۰ کیلومتر نوار ساحلی داریم.

امیر دریادار کاویانی ادامه داد: ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع وسعت‌های سرزمینی ما است و دریا فرصت است و مزیت دسترسی به کشورها را دارد. همچنین در گذشته هم تمدن‌های بزرگ مانند مصر، یونان، ایران و حتی مغول‌ها برای حکمرانی از مسیر دریابرای توسعه فراسرزمینی استفاده کرده‌اند.

جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش تاکید کرد: امروز کشور ما با نگاه فرمانده معظم کل قوا به بحث دریا، اقتصاد دریا و سند توسعه دریامحور، شاهد اتفاقات خوبی در آینده خواهد بود.

امیر دریادار کاویانی افزود: فرمانده کل قوا سند سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را به دولت و مجلس ابلاغ فرمودند که امیدواریم منشاء خبری برای توسعه اقتصادی شود. دریاعلاوه بر اینکه فرصتی برای توسعه اقتصادی کشور بوده محیطی است که به چهار گوشه جهان دسترسی دارد.

وی افزود: ۷۱ درصد کره زمین را آب فرا گرفته و ما می‌توانیم از این فرصت استفاده کنیم. مقام معظم رهبری در سال‌های گذشته فرمودند که ما نتوانستیم از این فرصت استفاده کنیم و در حقیقت مقوله دریا مغفول ماند و امروز نگاه جانبی به موضوع دریا وجود دارد.امیر دریادار کاویانی درباره حضور نیروی دریایی در منطقه مکران گفت: نیروی دریایی به عنوان پرچمدار از سال ۱۳۸۶ برای توسعه این منطقه و ایجاد قدرت دریایی و امنیت برای خطوط کشتیرانی نفتکش و ناوگان شلاتنی وارد منطقه مکران شد و خدا را شکر اقدامات بسیار خوبی در زمینه توسعه سواحل مکران انجام شد. امروز شکل منطقه مکران و سواحل آن و حضور در این منطقه دریایی متفاوت از گذشته است. وی اظهار کرد: در ارتباط با حضور در شمال اقیانوس هند به عنوان مهمترین منطقه تجارت جهانی حرکات خوبی انجام شده، منطقه که بین تنگه هرمز، تنگه مالاکا و تنگه باب‌المندب است، یعنی همین شمال اقیانوس هند که نیروی دریایی به آن بسیار توجه دارد و ناوگان‌های دریایی و تجاری نفتکش و در این منطقه بسیار تردد دارند نیروی دریایی ما هم در این منطقه حضور پر قدرتی دارد و فراتر از آن نیروی دریایی در دریای سرخ برای تامین خطوط مواصلاتی حضور دارد. جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش ضمن تاکید بر اینکه ما کشوری وابسته به دریا هستیم، تقریبا ۹۰ درصد صادرات و ۸۵ درصد واردات ما از طریق دریا انجام می‌شود، افزود: این سند و ابلاغیه فرمانده معظم کل قوا تحت عنوان سند توسعه اقتصادی دریامحور کشور در واقع حق این کشور است و تمامی کسانی که در این موضوع می‌توانند کمک کنند باید پای کار باشند و در بحث‌های مختلف اقتصادی کشور را از طریق دریا به حد اعلاای خود برسانند.

شمارش معکوس

سیاست‌های کلی اقتصاددریامحور

شمارش معکوس برای توسعه دریایی ایران

و سپس بعد از شش ماه، برنامه‌ای کامل، جامع و مانع که تضمین‌کننده اجرای سند باشد را آماده نماید.

نظر به این که زمان اهمیت و اولویت دارد، در این شماره روزنامه دریایی اقتصادسرآمد به این مساله تاکید داشتیم تا وقت‌کشی نشود، امروز و فردا نشود و با همت والا و با سرعت و دقت کافی، همه سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با توسعه دریایی کشور، برنامه‌های خود را تقدیم دارند.

برنامه‌ها آماده‌اند؟

اگر یک سازمان مرتبط با دریا، به طور حرفه‌ای و جدی وظایف و ماموریت‌های خود را دنبال کرده باشد، برنامه‌هایش آماده است و هیچ نیازی به فرصت ندارد. فرصت تدوین برنامه برای زمانی است که برنامه‌ای وجود نداشته باشد و سازمان مربوطه، تازه به یادش افتاده باشد که «برنامه هم لازم است!» در چنین صورتی است که باید بجنبید و تلاش کند ظرف مدت ۳ ماه برنامه آماده کند که البته سخت و خنجا غیرممکن است.

از این روست که می‌توان آماده بودن برنامه را به عنوان یک شاخص موفقیت برای سازمان‌های حوزه دریایی ایران در نظر گرفت. سازمان موفق، سازمانی است که برنامه‌هایش آماده و به روز است. و سازمان ناموفق آن سازمانی است

دیدگاه

وزیر راه وشهرسازی خبر داد:

عملیات ساخت شهرک‌های ساحلی سال آینده آغاز می‌شود

وزیر راه و شهرسازی از اعلام آمادگی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در منطقه مکران خبر داد و گفت: هم‌اکنون یک میلیون و ۹۰۰ هزار واحد نهضت ملی در قالب‌های مختلف در شهرها و روستاها در حال اجراست.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهرداد بذریاش در حاشیه نشست مشترک معاونان هماهنگی، امور عمرانی استانداری، مدیران کل راه و شهرسازی و مدیران بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگاران، گفت: یکی از طرح‌های مناسب و کارشناسی شده ایجاد و احداث ۲۷ شهرک ساحلی جدید است که هدف گذاری ایجاد آن انجام شده است.وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه مکان یابی ۲۷ نقطه شهرک ساحلی در منطقه مکران، ملاحظات زیست‌محیطی، پدافندی، امنیتی و سایر موارد را دارد، توضیح داد: ۲۷ نقطه ساحلی در کمبته فنی و شورای بر نامه‌ریزی چهار استان بوشهر، سیستان و بلوچستان، هرمزگان و خوزستان مورد بررسی قرار گرفت و به تصویب رسید. هم‌اکنون این ۲۷ نقطه ساحلی در مرحله ارائه و طرح در شورای عالی شهرسازی و معماری برای تصویب نهایی قرار دارد.بذریاش با تاکید بر اهمیت بررسی همه‌جانبه این ۲۷ منطقه ساحلی گفت: در برنامه است تا حداقلتر طی یک ماه آینده مکان‌یابی ۲۷ نقطه شهرک ساحلی جنوب که مصوبه شورای برنامه‌ریزی استان را دارد در شورای عالی شهرسازی و معماری ارائه و مصوب شود.

عضو کابینه دولت سیزدهم ادامه داد: در کنار تصویب ایجاد ۲۷ شهرک ساحلی، طرح جامع تمامی این شهرها تهیه خواهد شد که مقرر است با مشارکت وزارت راه و شهرسازی، شرکت عمران شهرهای جدید و استانداری‌ها، این کار انجام خواهد شد.بذریاش با اشاره به طرح «هم‌پیوندی» که مربوط به استان‌های فاقد ساحل است، گفت: در این طرح، استانهای فاقد ساحل از مواهب دریا بهره‌مند خواهد شد.

به گفته وی، در مرحله بعد از تصویب در شورای عالی شهرسازی و معماری، طرح «هم‌پیوندی» استان‌های فاقد ساحل در هر کدام از استان‌ها تکمیل می‌شود و در اتاق بازرگانی، در نشست بازرگانان و فعالان اقتصادی استان مطرح و جذب سرمایه انجام می‌شود.وزیر راه و شهرسازی افزود: هم‌اکنون بسیاری از شرکت‌های بزرگ تولیدی و بازرگانی برای سرمایه‌گذاری در منطقه مکران اعلام آمادگی کردند. حتی در سفرهایی که به کشورهای منطقه انجام شد، کشورهای همسایه برای سرمایه‌گذاری در مکران، اعلام آمادگی کردند.بذریاش گفت: کمبته‌ای در وزارت راه و شهرسازی برای ارزیابی پیشنهادات سرمایه‌گذاری در مکران تشکیل شده که در حال ارزیابی پیشنهادها هستند. وی افزود: عملیات ساخت شهرک‌های ساحلی از سال آینده آغاز می‌شود.

بذریاش گفت:با توسعه زیرساخت‌ها تلاش می‌کنیم تا سرمایه‌گذاران بیشتری در مکران مشارکت داشته باشند. وی ادامه داد: هم‌اکنون یک میلیون و ۵۰۰هزار واحد نهضت ملی مسکن با مدل‌های مختلف در حال ساخت است.

وی گفت: تا پایان امسال ۵۰۰ هزار قطعه زمین روستایی و تا پایان دولت سیزدهم یک میلیون قطعه زمین روستایی تأمین و تحویل می‌شود. در بخش شهری نیز برنامه امسال ۵۰۰ هزار قطعه زمین در شهرها در برنامه بوده که تاکنون ۴۰۰ هزار قطعه زمین شهری تأمین شد.

اقتصادسرآمد

سه‌شنبه-۲۰ آبان ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۸۸

اقتصاد دریا

«کشورهای خلیج فارس»

اختلافات سرزمینی در منطقه خلیج فارس

دکتر همایون الهی

۳- اختلافات بین عربستان و امارات متحده عربی منطقه بوریمی سسال‌های گذشته مورد اختلاف عربستان و ابوظبی و عمان بوده است که بالاخره در سال ۱۳۵۳ (۱۹۷۴) سه کشور طی توافقنامه‌ای مسئله را حل نمودند. ناحیه بوریمی که سرسبز و پرآب و دارای منابع نفتی است طبق این توافقنامه بین عمان (سه دهکده) و ابوظبی (۱۶دهکده) تقسیم شد و عربستان در سال ۱۳۵۳ (۱۹۷۴) در مقابل چشم پوشی از ادعاهای خود منطقه لیوا (واحه‌های پوریمی) قسمتی از اراضی امارات متحده عربی را در غرب این کشور (خورالعدید) به دست آورد که بدین وسیله عربستان معبری به خلیج فارس به دست آورد. عربستان همچنین طبق این موافقت نامه بهره برداری انحصاری از میادین نفتی زراره را به دست آورد. از سوی دیگر با وجود موافقت دو کشور در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) برای پایان دادن به کلیه مسایل ارضی خود در یک پیمان امنیتی، هنوز مرز بین دو کشور حدود ۷۲۵کیلومتر – مشخص نشده است.

۴- عربستان سعودی و قطر

مرزهای بین عربستان و قطر نیز از جمله کانون‌های مناقشات در منطقه است. در شهریور ۱۳۷۱ سپتامبر (۱۹۹۲) نیروهای نظامی عربستان بخشهایی از جنوب این کشور را به تصرف درآوردند. قطر شورای همکاری خلیج فارس را تحریم کرد و اجرای قرارداد مرزی ۱۳۴۴ (۱۹۶۵) را به حال تعلیق درآورد. عربستان که سیاست کلان تسلط بر شبه جزیره عربستان و دسترسی به سواحل خلیج فارس عمان و اقیانوس هند را دنبال می‌کند، در فاصله زمانی ۱۲۹۲ (۱۹۱۳) که اولین قرارداد مرزی را با قطر منعقد نمود تا موافقتنامه ۱۳۷۱ (دسامبر ۱۹۹۲) این کشور توانسته است بیش از ۱۰۰ کیلومتر به طرف شرق و ۵۰ کیلومتر به طرف شمال شبه جزیره قطر پیشروی کند. نکته مهم اینجاست که عرض قطر در پهن ترین نقطه حدود ۹۸ کیلومتر و طول آن حدود ۱۴۵ کیلومتر می‌باشد. حاصل این پیشروی، تصرف و تسلط عربستان بر خور العالدید و دستیابی به سواحل خلیج فارس در شرق قطر است. البته با وجود توافقنامه مرزی ۱۳۷۱ (دسامبر ۱۹۹۲) که طی آن قطر بخش‌هایی از سرزمین خود در جنوب غربی یعنی خلیج سالوارا به عربستان واگذار نمود، هنوز مرزهای دریایی عربستان و قطر در این مناطق تعیین نشده است. مسلما سیاست الحاق کامل قطر به سرزمین عربستان می‌تواند همچنان پایدار باشد.

۳. سایر اختلافات مرزی و سرزمینی در منطقه

کشورهای قطر، بحرین و امارات متحده عربی که زمانی متصرفات انگلستان در منطقه بودند نیز دارای اختلافات مرزی و سرزمینی می‌باشند و انگلستان به هنگام اعطاء استقلال به این کشورها کوششی جدی برای رفع ابهامات به عمل نیاورد. از مهم ترین این موارد می‌توان از اختلافات قطر و بحرین نام برد. بحرین مدعی مالکیت سرزمینی ده‌هزارب در شمال غربی شبه جزیره قطر است که تحت حاکمیت قطر می‌باشد در مقابل قطر نسبت به مالکیت بحرین بر جزیره «حسار» و تعدادی جزایر کوچک‌تر دیگر ادعای ارضی دارد. جزیره حوادر فاصله کمتر از یک میلی ساحل غربی قطر قرار دارد. با توجه به کاهش شدید ذخایر نفتی دو کشور، طبیعی است که ادعای ارضی مزبور اهمیت بیشتری می‌یابد، هر چند همین امر تعیین حدود آب‌های سرزمینی و توافق بر سر محدوده فلات قاره این کشور را مشکل نموده است. قطر در ۱۳۷۱ آوریل (۱۹۹۲) عرض آب‌های ساحلی خود را از سه به دوازده میل افزایش داد که جزایر حوادر را کاملاً در بر می‌گیرد که همین امر اختلافات در این مورد را وسیع‌تر نمود. مورد دیگر اختلاف را می‌توان قطر و ابوظبی مشاهده کرد. مورد اختلاف در خصوص جزایر دبیانه، عشفف شراویه و حائلول است. جزیره حائلول در ۶۰۰ میلی سواحل شبه جزیره قطر قرار دارد. اختلاف در این مورد در سال ۱۳۴۱ (۱۹۶۲) با پیشنهاد تعلق گرفتن جزیره حائلول به قطر و سایر جزایر به ابوظبی حل شد.

باشماهستیم باتحلیل‌های دریایی‌روزنامه اقتصادسرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن:۰۲۱ – ۸۸۷۶۹۲۲۷

همراه:۰۹۱۹۵۴۳۹۹۶