

اقتصاد دریا

«» **خلیج فارس**

بخش اول

خلیج فارس در صحنه بین الملل

دکتر هما یون اللهی - بدیهی است خلیج فارس به علت راه داشتن به اقیانوس و دریاهای آزاد در طول تاریخ مورد توجه ملل حاشیه آن بوده است. ساکنان سواحل خلیج فارس یعنی اقوامی چون ایلامی‌ها، آشوری‌ها، سومری‌ها، آکدی‌ها، بابلی‌ها و مدی‌ها و پارسی‌ها در طول تاریخ بینانگدار تمدن‌های درخشانی بوده‌اند. این اقوام و دولت‌ها از خلیج فارس به عنوان کانال صدور پیام تمدن خود استفاده می‌نموده‌اند. در این دریا همه ملل و اقوام همچون مصری، یونانی، سومری، هندی، فنیقی، پارسی، مقدونی و عرب به دریانوردی پرداخته‌اند و هر زمان متناسب با موقعیت سعی در شناخت بیشتر و تسلط بر سواحل و منابع آن نموده‌اند.

۱-ایران و خلیج فارس

از جمله ملل و اقوامی کسه بر آبهای خلیج فارس فرمان رانده‌اند، ایرانیان هستند. با وجود داشتن سواحل طولانی بر این، دریا که البته این امری عادی است، این فرمانروایی و تسلط در طول تاریخ نیست و بلندی‌های بسیاری داشته است. آنچه مسلم است اینکه در زمان هخامنشیان و به خصوص در دوران سلطنت داریوش نیت جهانگشایی و بخصوص میل به تصاحب هندوستان و مصر و دیگر سرزمین‌ها ایرانیان را وادار نمود توجه بیشتری به دریانوردی داشته باشند، چنانکه داریوش در راستای رسیدن به این اهداف و برای دستیابی به راه‌های سریع تر دستور حفر ترعه‌ای (کانالی) را بین دریای سرخ و دریای مدیترانه می‌دهد. در کتیبه ای که از داریوش اول در همان منطقه کانال سوزن امروز یافت شده آمده است:

من پارسی هستم. از پارس مصر را گرفتم من فرمان حفر این ترعه را ادادم از رودخانه‌ای بنام نیل که در مصر جاری است تا دریایی که به پارس می رود. پس از آن این ترعه حفر شد، چنانکه فرمان دادم و کشتی‌ها از مصر از وسط این ترعه به سوی پارس روانه شدند، چنانکه میل من بود.

و وجود و کشف این کتیبه بیان کننده علاقه و توان ایرانیان برای داشتن قدرت دریایی و دریانوردی است. داریوش اول دو قرن قبل از آنکه اسکندر تصمیم به شناسایی خلیج فارس بگیرد، پس از پیروزی در مصر و در راه گشودن هند به دریاسالار خود «سیلاکس کاریانندی» دستور داد تا ناوگان دریایی در کرانه رود سند بنیاد نهد و سپس به کاوش راه‌های دریایی از هند تا مصر بپردازد. وی نیز چنین کرد و سرتاسر سواحل خاوری آفریقا، عربستان، کشورهای حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس را دور زده به دریای سرخ رفت و از طریق کانالی که توسط داریوش اول حفر شده بود از این دریا به مدیترانه رفته و از آنجا نیز بازدید کرد.

داریوش اول اقدام به ایجاد نیروی دریایی گسترده‌ای نمود که بعد از وی باز هم گسترش بیشتری یافت بطوریکه در دوران سلطنت خشایار شاه ساخت پل‌های شناور نیز ابداع گردید.

ایرانیان زمان هخامنشی سه نوع ناوگان داشتند:

۱- ناوگان جنگی که با نیروی بیاد و به کمک پاروزنان حرکت می کرد. بدیهی است این ها مجهز به سلاح معمول زمان بودند.

۲- ناوهای نیروبر که ویژه حمل و نقل نیرو و انجام عملیات آبی – خاکی بوده (ایرانیان مبتکر آن بوده‌اند) و آب خور کمتری داشتند و تا نزدیکی سواحل می توانستند بیایند.

۳- ساسانیان نیز در راه گسترش نیروی دریایی به ویژه ناوگان بازرگانی گام‌های بلندی برداشتند و ناویانان ایرانی این زمان راه بازرگانی دریایی بین خلیج فارس و دریای چین را در اختیار خویش گرفتند. از اوضاع دریانوردی دوران ساسانی بخصوص می توان به دوره انوشیروان (۵۳۱ م = ۹۰ قبل از اسلام) تأکید کرد. در زمان انوشیروان یک خط کشتیرانی بازرگانی بین خلیج فارس و چین وجود داشت که به وسیله ناخدا‌های ایرانی اداره می شد.

همزمان با گسترش ناوگان بازرگانی و مناسب با آن ناوگان رزمی ایران هم گسترش یافت که بدان وسیله پهنه دریاهای شرق کانال سوزن تا مرز دریای چین به زیر نفوذ بازرگانی ایران درآمده و سرزمین‌های بسیاری را بدان پیوند داد. پس از پیروزی اسلام، دریانوردان ایرانی نه تنها تا بنادر خلیج فارس و دریای سرخ حضور داشته‌اند بلکه کشتیرانی در خطوط جهانی را نیز در بسیاری جهات تحت نفوذ و رهبری خود گرفتند. از این دوران به بعد این مسلمانان اعم از ایرانی و عرب به کار دریانوردی شهره جهان گردیدند. نیروی دریایی ایران در دوران بعد از اسلام نیز همچنان دارای قدرت بود چنانکه در زمان آل بویه، غزنویان و سلجوقیان در خلیج فارس و اقیانوس هند نیروی ایران حضور داشته است.



گفت: ابتدا کشتار مردم غزه را متوقف و سپس در مورد آزادی کشتی صحبت کند. محمد علی الحوتی، عضو شورای عالی سیاسی یمن در صفحه کاربری خود در شبکه اجتماعی ایکس در پاسخ به درخواست آمریکا برای آزادی کشتی اسرائیلی و خدمه آن نوشت: اگر آمریکا و رژیم صهیونیستی به کشتار فلسطینی‌ها در نوار غزه پایان داده و آب، دارو، غذا وارد غزه شسد، آن زمان می توانند درمورد کشتی اسرائیلی صحبت کنند.

وی تأکید کرد: آنچه نیروی دریایی یمن انجام داد (توقیف کشتی صهیونیستی) منطق با اصل تعامل به مثل است.

پیش تر "متیو میلر" سخنگوی وزارت خارجه آمریکا در یک کنفرانس خبری مدعی شد که توقیف کشتی «گلکسی لیدر» در دریای سرخ از سوی یمنی‌ها نقض آشکار قوانین بین المللی است.

وی گفت که ما خواستار آزادی فوری کشتی و خدمه آن هستیم و با متحدهانمان و شرکای سازمان ملل برای اقدامات مناسب بعدی مشورت خواهیم کرد.

نیروهای دریایی یمن موفق به توقیف یک کشتی در دریای سرخ شده و ۵۲ سر نشین این کشتی را بازداشت کردند.

یحیی السریع، سخنگوی نظامی ارتش یمن در این باره اعلام کرد که کشتی توقیف شده صهیونیستی بوده و به بندری در یمن منتقل شده است.

«محمد البختی» عضو دفتر سیاسی جنبش انصارالله یمن نیز پیش از این تأکید کرد: از واکنش دشمن صهیونیستی به توقیف کشتی اسرائیلی هراسی نداریم. انصارالله پیش تر اعلام کرده بود در پاسخ به اقدام نظامی رژیم اشغالگر قدس در نوارغزه هر کشتی اسرائیلی را که در دسترس باشد، هدف قرار می دهد.

حامی رژیم صهیونیستی و تجاوزگری آن علیه غزه نیز کشتی‌های نظامی خود را به این آب‌ها فرستاده اند. در این راستا، رشید الحداد، دیگر پژوهشگر اقتصادی یمنی بر اهمیت تنگه باب‌المندب تأکید کرد و گفت که این تنگه بعد از مالاکا و هرمز سومین تنگه جهان به شمار می رود که روزانه ۸درصد نفت جهان از آن می گذرد و پیش از این نیز در جنگ اکتبر ۱۹۷۳ از آن به عنوان اهرم فشار علیه رژیم صهیونیستی استفاده شد.

اقدامات یمن فقط علیه کشتی های صهیونیستی است

وی گفت که اعلام چند روز پیش دولت نجات ملی یمن مبنی بر ممنوعیت عبور کشتی‌های صهیونیستی، کشتیرانی بین‌المللی را تهدید نمی کند زیرا در این اعلام آمده است که دولت یمن در پاسخ به جنایت‌های رژیم صهیونیستی علیه ملت فلسطین تنها کشتی‌های دشمن را هدف قرار می دهد.

الحداد خاطر نشان کرد: توقیف کشتی صهیونیستی نیز کشتیرانی و تجارت بین‌المللی در دریای سرخ و باب‌المندب را تهدید نمی کند بلکه تهدیدی برای منافع رژیم صهیونیستی است که تجاوزی وحشیانه در نوار غزه مرتکب شده است، با این حال، هر گونه واکنش که منجر به بسته شدن این تنگه بین‌المللی شود، تأثیر گسترده‌ای بر کشتیرانی بین‌المللی در باب‌المندب خواهد داشت؛ تنگه‌ای که سالانه ۲۱هزار کشتی از آن عبور می کند.

پاسخ قاطع یمن به درخواست آمریکا برای آزادی کشتی صهیونیستی

عضو شورای عالی سیاسی یمن در واکنش به درخواست آمریکا برای آزادی کشتی صهیونیستی

نزاع در تنگه راهبردی «باب‌المندب»

خطر بیخ گوش تجارت دریایی اسرائیل

انصارالله: کشتی های اسرائیلی را هدف قرار می دهیم

سید گروه امنیت دریا - امید عباسی - تنگه

باب‌المندب در غرب یمن بسر مهم‌ترین آب‌راه‌های بین‌المللی که شرق جهان را به غرب آن متصل می کند، مشرف است تا جایی که روزانه ۶.۲ میلیون بشکه نفت خام و مشتقات آن از این تنگه می گذرد بیش از ۳۰ درصد تجارت گاز طبیعی و بیش از ۱۰ درصد تجارت جهانی از طریق همین تنگه انجام می شود که کشور یمن بر آن مشرف است باب‌المندب

بعد از تنگه های مالاکا و هرمز سومین تنگه جهان به شمار می رود که روزانه ۴ درصد نفت جهان از آن می گذرد و پیش از این نیز در جنگ اکتبر ۱۹۷۳ از آن به عنوان اهرم فشار علیه رژیم صهیونیستی استفاده شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در سایه تداوم تجاوزهای رژیم صهیونیستی علیه نوار غزه و توقیف کشتی صهیونیستی توسط نیروهای مسلح یمن که یک تحول مهم است و می تواند در مساله تجارت بین‌المللی از جمله نفت پر سر و صدا باشد، تنگه باب‌المندب، گذرگاه راهبردی یمن در دریای سرخ به کانون حوادث در منطقه تبدیل شده است.

تحلیلگران اقتصادی با اشاره به توقیف کشتی صهیونیستی توسط رزمندگان ارتش یمن به ایرنا، تأکید کرد دند که تجارت رژیم صهیونیستی در سایه تداوم حملات و تجاوزگری علیه نوار غزه دیگر در امان نخواهد بود.

نیروهای مسلح یمن در بیانیه‌ای درباره جزئیات توقیف کشتی رژیم صهیونیستی در دریای سرخ تأکید کرد که تمامی کشتی‌های این رژیم و همچنین کشتی‌های در تعامل با تل آویو هدف مشروع نیروهای مسلح یمن هستند.

سرتیپ یحیی سریع سخنگوی رسمی نیروهای مسلح یمن در این باره اظهار داشت: نیروی دریایی نیروهای مسلح یمن در راستای اجرای دستورات سید عبدالملک بدرالدین‌الحوتی رهبر انقلاب یمن و در پاسخ به مقابالت ملت بزرگ یمن و همه آزادگان ملت و بر اساس مسوولیت دینی، انسانی و اخلاقی در قبال ملت فلسطین، عملیات نظامی را در دریای سرخ انجام داد که نتیجه آن توقیف یک کشتی صهیونیستی و انتقال آن به سواحل یمن بود.

یحیی سریع ادامه داد: نیروهای مسلح یمن به تمامی کشتی‌های متعلق به دشمن اسرائیلی یا کشتی‌های در

بانتاب



بازدیدمدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی از کشتی سازی ایزوایکو

سودآوری قابل توجه فعالیت‌های دریایی؛ زمینه‌ار تباط صنعتگران بانهادهای مالی فراهم است

سید مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی گفت: فعالیت‌های دریایی به صورت عام و صنعت ساخت و ساز کشتی به صورت خاص از بسیاری فعالیت‌های درحال انجام در خشکی سودآورتر و مطلوب‌تر

بوده و در همین راستا زمینه ارتباط صنعتگران با نهادهای مالی برقرار است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد محمودی بازدید از کشتی سازی ایزوایکو با بیان اینکه دعوت نهادهای مالی به فعالیت‌های دریایی یکی از فعالیت‌های صندوق توسعه صنایع دریایی است، اظهار کرد: در همین راستا تلاش می شود تأمین سرمایه از طریق مردم برای طرح‌ها به‌خصوص طرح‌های دانش بنیان انجام شود و خطر‌ها را صندوق توسعه صنایع دریایی می‌پذیرد و منابع مالی و سود آن را مردم با مشارکت و تعامل کسب خواهند کرد. وی تصریح کرد: زمینه دیگر فعالیت این صندوق، صدور ضمانت‌نامه برای فعالان و صنعتگرانی است که قصد ورود به فعالیت‌های دریایی دارند تا راحت‌تر بتوانند با نهادهای مالی همکاری داشته باشند.

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی افزود: البته صنعت دریایی زمان ساخت طولانی دارد که بانک‌ها به طور معمول بابت ۱۰ سال ساخت کمتر صوری می‌کنند و همین‌طور دوره بهره‌برداری در این حوزه هم پنج سال است. وی اضافه کرد: بانک‌ها ترجیح می‌دهند تسهیلات سرمایه در گردش ارائه بدهند و با کسی که وام دریافت می‌کند تسویه کنند و هفت سال از نظر آنها زمان زیادی است.

محمودی ادامه داد: صندوق توسعه صنایع دریایی به همین دلیل مجبور است منابع مالی خود را با بانک به اشتراک گذاشته و آن‌ها را ترغیب کند تا با ضرب چهار یا پنج برابری تسهیلات بدهند، عبارتی با اهرم سازی منابع بیشتری می‌توان به صنایع دریایی پرداخت کرد.

وی اضافه کرد: صندوق صنایع دریای از لنج‌های فایبر گلاس ۱۰۰ میلیارد ریالی تا یک هزار و ۵۰۰ میلیارد ریالی را با توجه به منابع مالی محدود خود پشتیبانی کرده است.

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی همچنین گفت: گمرک جمهوری اسلامی ایران از سال جاری برای دریافت ۱۰ درصد کرایه حمل از مابعات نفتی و گازی بخش نامه لازم الاجرائی را به همه صادر کنندگان نفتی و گازی ابلاغ کرده است که هنگام صدور کالای خود تعهد می‌دهند ۱۰ درصد کرایه حمل را بابت تجهیز منابع برای ساخت کشتی به حساب این صندوق واریز کنند.

محمودی اضافه کرد: اگر این اتفاق رخ دهد و کشتی ساخت ایران باشد از پرداخت این ۱۰ درصد معاف می‌شوند، به عبارتی دوره طولانی برای ساخت داخل شدن کشتی‌ها خواهیم داشت تا با تحقق این مهم از پرداخت مبلغ اشاره شده معاف شوند.

دریچه



مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان

سیاست توسعه دریامحور در مجتمع بندری انزلی

با اتصال ریلی تکمیل می‌شود

سید مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از رشد ۳۸ درصدی میزان تخلیه و بارگیری در این مجتمع بندری

خبر داد و اظهار کرد: اجرای کامل سیاست کلی توسعه دریامحور در این مجموعه به شدت نیازمند اتصال شبکه ریل سراسری به داخل این محوطه بندری است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین یونسی توسعه اقتصاد دریا را فراتر از صنعت حمل و نقل دریایی دانست و تصریح به ایرنا کرد: در سیاست‌گذاری توسعه اقتصاد دریا از سوی مقام معظم رهبری نقشه راهی برای فعالان عرصه دریا در ۹ بند ترسیم شده که عمده آن متوجه بنادر کشور است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان، توجه و حمایت از سرمایه گذاری بومی و منطقه‌ای، گردشگری دریایی و ترانزیت را از محورهای این سیاست کلی اعلام کرد و افزود: یکی از درخواست‌های ما برای اجرای سیاست‌های ابلاغی در بنادر مهمی چون انزلی ایجاد جاده کمربندی به سمت آزاد راه رشت- قزوین است. یونسی یکی از معضلات این بخش در استان را عبور کامیون‌ها پس از بارگیری کالا از داخل شهر رشت عنوان کرد و ادامه داد: برای عملکرد بهتر در اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و توسعه ترانزیت و فعال کردن کریدور شمال – جنوب باید این مشکلات سریعتر تعیین تکلیف شوند تا زمان ترانزیت به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان عدم استقبال صاحبان کالا از کریدور شمال-جنوب را طولانی بودن زمان ترانزیت عنوان کرد و افزود: مسیری که کالا از مبدأ تا مقصد طی می‌کند باید ۱۸ تا ۲۵ روز باشد درحالی که اکنون زمان بسیار بیشتری را تا رسیدن به مقصد طی می‌کند که به سود صاحبان کالا نیست.

وی تأکید کرد: برای اجرای کامل سیاست توسعه دریامحور باید موانع موجود برطرف شود که در این صورت می‌توانیم به اهداف تعریف شده در این سند دست یابیم.

یونسی با بیان اینکه در بند هشتم این سند به افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت اشاره شده است، عنوان کرد: مجتمع بندری انزلی بعنوان یکی از مهمترین بنادر شمال کشور و در راستای توسعه ترانزیت و فعال کردن کریدور شمال –جنوب دارای زیرساختهای مناسبی است.

وی عنوان کرد: طی سال‌های گذشته حوضچه ای بدون محدودیت آبخور با ۶ پست اسکله تجاری و نفتی در راستای توسعه ترانزیت و صادرات ایجاد شد و مجموع اسکله‌های مجتمع بندری انزلی را به ۱۷ پست رسانید. یونسی افزود: بستر برای جذب سرمایه گذار داخلی و خارجی در اسکله های جدید به طور کامل آماده است و عرصه های نیز برای احداث صنایع تبدیلی و سردخانه آماده شده است.