

اقتصاد دریا

«» **خلیج فارس** «»

بخش پایانی

خلیج فارس در صحنه بین الملل

دکتر همایون اللهی - تمامی بخش جنوب شرقی شبه جزیره عربستان و از جمله بحرین تا انقراض سلسله ساسانیان تحت سلطه امپراتوری ساسانی باقیمانده بود. این امر به توسعه دریانوردی ایران یاری رسانید. بازرگانی ایران در آن دوران تا بنادر دریای سرخ و سیلان گسترش یافت.

عرب‌ها در زمان اردشیر ساسانی و شاپور ذوالاکتاف با استفاده از جنگ‌های ایران و رم به سواحل خلیج فارس نزدیک شده و از آنجا به سواحل شمالی خلیج فارس و به کرانه‌های پارس و خوزستان دست اندازی کردند، هر چند توسط شاپور سرکوب شدند ولی تعدادی در سواحل شمالی خلیج فارس و جنوب کرمان پراکنده شدند.

۴- ظهور اسلام

پس از ظهور اسلام، سرزمین ایران بتدریج به تصرف سپاهیان اسلام درآمد و سلسله ساسانیان منقرض گردید. با انقراض سلسله ساسانی، اعراب بر سراسر سواحل خلیج فارس تسلط یافتند و بخصوص در دوران اموی و عباسیان بر نفوذ و قدرت آن‌ها افزوده شد. البته بتدریج و هم‌زمان با تشکیل دولت‌های ایرانی، اعراب از سواحل شمالی به ساحل جنوبی خلیج رانده شدند.

دریانوردان مسلمان عرب و ایران دوره اسلامی تا قرون اخیر نه تنها حاکمیت دریانوردی در خلیج فارس را در دست داشتند بلکه از آنجا به دریاهای سراسر جهان رفت و آمد نموده و تجارت پررونقی را هدایت می‌کردند و در عین حال فنون دریانوردی را توسعه و پیشرفت بسیار دادند. هر چند این برتری از نیمه دوم قرن نهم هجری شمسی (سال‌های اواخر قرن پانزدهم میلادی) با تهاجمات جدیدی روبرو گردید.

۵- چینی‌ها در خلیج فارس

جاذبه‌های اقتصادی کنگ‌های هنگ‌گت جزیره هرمز، اهمیت فوق‌العاده خلیج فارس به عنوان واسطه بازرگانی میان شرق و غرب، به چه قدرت‌های زمان را به خود جلب می‌کرد. از آن جمله در نخستین سال‌های قرن پانزدهم میلادی، امپراتوران چین توجه خود را متوجه نفوذ در خلیج فارس کردند. در این زمان بازرگانان ایرانی و عرب نقش واسطه را در بازرگانی میان خاورمیانه و خاور نزدیک میان اروپا و چین ایفا می‌کردند. عواید آنان نه تنها توجه بازرگان، بلکه حکمرانان چین را نیز برانگیخت.

بعد از شکست مغولان در چین و استقرار دودمان جدید «مین» در سال ۲۲۷ه‍.جری شمسی (۱۳۶۸ میلادی) در آن سرزمین ناوگان‌های امپراتوران چین با اهداف توسعه طلبانه به اکناف جهان اعزام شدند و از آن جمله اعزام ناوگان دریایی به خلیج فارس و دریای عمان بود. البته با قدرت یافتن تیمور لنگ در آسیای مرکزی مقارن قرن هشتم (نیمه دوم قرن چهاردهم)، راه سنتی معروف به جاده «ابریشم» که ارتباط خاورمیانه و اروپا را راره خشکی فراهم می‌آورد به خطر افتاد و به زودی بر اثر جنگ میان نیروهای تیمور لنگ و سلطان عثمانی، این ارتباط قطع گردید. چینی‌ها با آغاز مرحله‌ای تازه نفوذ به آسیای جنوب شرقی، قصد کردند که در آینده راه دریایی اقیانوس هند و دریای سرخ به سوی مصر را نیز تحت تسلط خود درآورند. در اواخر قرن هشتم (آغاز قرن پانزدهم) و بخصوص پس از پیروزی تیمور بر سلطان عثمانی (بازیدیه دوم) در نزدیکی آنکارای امروزی در ۷۸۲ (۱۴۰۳) و قصد تیمور برای حمله به چین و تجدید فتوحات چنگیزخان مغول باعث شد که چینی‌ها فعالیت پرچوش و خروجی را برای ایجاد آمادگی جهت مقابله با نیروهای تیمور لنگ آغاز کنند. در این زمان چینی‌ها علاوه بر علل بازرگانی و اقتصادی اهمیت نظامی و سوق الجیشی راه‌های آبی را هم مورد توجه قرار دادند. از سال ۷۸۲ (۱۴۰۳) چینی‌ها سفرای فوق‌العاده‌ای به جاوه، سیام، هند و غیره اعزام کردند و ناوگان عظیم دریایی را مأمور کردند به هر قیمتی شده یک پیمان نظامی با کشورهای منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند منعقد نمایند و حتی مورخین معتقدند که این تنها مسئله نبود بلکه آن‌ها می‌خواستند به کمک هم پیمانان خود به طور گلهائی از پشت به امپراتوری «تیمور» حمله و شوند تا از هجوم تیمور به شرق جلوگیری کنند.

ناوگان چینی‌ها در ۷۸۴ (ماه دسامبر ۱۴۰۵) به فرماندهی (چه ژن‌خه) اولین سفر خود را آغاز کرد که دو سال به طول انجامید. از عظمت این ناوگان همین قدر کافیت

گفته شود در ۶۰۰ فروند کشتی بزرگ جنگی علاوه بر خدمه در حدود ۲۷۸۰۰ نفر سرباز و افسر بودند در حالی که کریستف کلمب در سفر دوم که برای آن روز پس عظیم بود ۱۷ کشتی و ۱۰۰۰ نفر به همراه داشت که تا شهر کالیکوت در هند، که مرکز معاملات ادویه در آن عصر و

مبداراه معروف به جاده ادویه بود، سفر کرد. از این مکان ادویه و فلفل از کشتی تجاری از طریق بندر هرمز به اروپا حمل می‌شد. چینی‌ها با ناوگان خود جمعا ۷ سفر دریایی به مناطق اقیانوس هند و سپس خلیج فارس انجام داده‌اند و در سفر چهارم بود که به جزیره هرمز رسیدند و با بازرگانان این منطقه باب مراودات را گشودند.نتیجه این مراودات آن بود که در قرن نهم (اوایل قرن پانزدهم) حدود ۱۲۰۰ سفیر و بازرگان از مناطق خلیج فارس در پکن سکونت یافته بودند. اما کوشش چینی‌ها به زودی به علت شورش‌های داخلی و هجوم از خارج و شکست امپراتور چین در سال ۸۲۸ (۱۴۴۹) در مقابل «اوربات» مغول خاتمه یافت.



در تمام دنیا برای پرچم خودشان یک امتیازاتی را قائل می‌شوند، ولی متأسفانه سازمان بنادر و دریانوردی، برای کشتی‌های با پرچم کشور ما و مخصوصاً برای کشتی‌های حمل و نقل سوخت قائل نیست. پیشنهادم اینست دریانوردی این است حداقل برای کشتی‌های ایرانی که سرمایه‌ملی کشور محسوب می‌شود، تخفیفی قائل شوند. اگر تخفیفی قائل نشوند، دلیلی ندارد که ما پرچم کشتی خودمان را، پرچم ایران نگه داریم، می‌توانم پرچم کشورهای دیگری مانند تانزانیا کنیم که حداقل از پرداخت مالیات معاف باشم.

براساس ارزش‌نیمایی به مبلغ ۴۲ هزار تومان حساب می‌کنند. این تغییر مبلغ، ظرف مدت دو سال اتفاق افتاده است. قراردادهای ما معمولاً بین دو تا سه ساله است. وقتی در قرارداد سال‌های جلوتر ما هزینه عوارض بندری را براساس ۴ یا ۸ هزار تومان منظور کردیم و تغییر قیمت افزایشی یکباره به ۴۲ هزار تومان لطمه بزرگی به شرکت‌هایی پیمانکاری مانند ما وارد می‌کند. وقتی هم مراجعه می‌کنیم می‌گویند که سامانه دولت است و بنا به نظر بانک مرکزی این گونه محاسبه می‌شود.

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی تفاوتی برای عوارض از کشتی با پرچم ایران و کشتی با پرچم سایر کشورهای قائل نیست و از همه کشتی‌ها با همان نرخ ۴۲ هزار تومان محاسبه می‌کند که این نرخ ظلم فاحشی به صاحبان شناورهای ایرانی است. مشکل اصلی ما تورم موجود در جامعه، اختلاف ارزش داخلی و ارزهای بین‌المللی و اعمال این اختلاف در تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی است.

اقتصادسرایمد: پیشنهاد شما برای حل این مسأله چیست؟

سید همایون صفوی: که در تمام دنیا برای پرچم خودشان یک امتیازاتی را قائل می‌شوند، ولی متأسفانه سازمان بنادر و دریانوردی، برای کشتی‌های با پرچم کشور ما و مخصوصاً برای کشتی‌های حمل و نقل سوخت قائل نیست. پیشنهاد به سازمان بنادر و دریانوردی این است حداقل برای کشتی‌های ایرانی که سرمایه ملی کشور محسوب می‌شود، تخفیفی قائل شوند. اگر تخفیفی قائل نشوند، دلیلی ندارد که ما پرچم کشتی خودمان را، پرچم ایران نگه داریم، می‌توانم پرچم کشورهای دیگری مانند تانزانیا کنم که حداقل از پرداخت مالیات معاف باشم.

هم برای جامعه!

اقتصادسرایمد: شما سال‌های زیادی را برای این مملکت زحمت کشیدید، خاطره یا تجربه‌های کاری قابل توصیه شما چه چیزهایی می‌تواند باشد؟

سید همایون صفوی: ما معمولاً سوختی را که به جزایر حمل می‌کنیم با نرخ دولتی، لیتری ۲۰۰ تومان به ما تحویل می‌شود و معمولاً یک هدررفتی (پرت) هم به اندازه نیم در هزار در نظر می‌گیرند، یعنی از هر ۱۰۰۰ لیتر، ما مجازیم که براساس قراردادهای مرسوم نیم‌لیتر آن را تحویل ندهیم. در پایان هر سال که برای تسویه حساب مراجعه می‌کردیم برای یک سال ما مجاز بودیم یک میلیون لیتر کسری داشته باشیم، اما معمولاً بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار لیتر کسری داشتیم. باید بدانید که در حال حاضر سوخت در دریا، لیتری ۳۰ هزار تومان است و ما این یک میلیون لیتر را که مجازی کسر داشته باشیم به ۱۰۰ هزار لیتر رساندیم و ۹۰۰ هزار لیتر دیگر را تحویل دادیم که معمولاً شرکت‌های دیگر این کار را انجام نمی‌دهند. ما به سازمان‌های دولتی هم پیشنهاد دادیم که این قاعده هدررفت مجاز یک تا دو در هزار به نیم در هزار تغییر یابد که این کار هم صداقت شرکت تحویل‌دهنده را نشان می‌دهد و هم کارفرمایان می‌توانند اعتماد بیشتری به آن شرکت بکنند.

اقتصادسرایمد: مسائل و مشکلات اصلی حرفه شما چیست؟

سید همایون صفوی: اصلی‌ترین مشکل ما به سازمان بنادر و دریانوردی برمی‌گردد. این سازمان عوارض بندری را از ۴ هزار تومان به ۸ هزار تومان و بعد از آن به ۱۱ هزار تومان افزایش داده است و امروز هم

دریا ممتاز و دریایی یک نمونه

سید همایون صفوی، شرکت نمایندگی کشتیرانی نمونه‌کشوری

به اقتصادسرایمد می‌گوید:

افزایش یکباره تعرفه سازمان بنادر لطمه بزرگی به شرکت‌های پیمانکاری دریایی

اگر سازمان بنادر برای کشتی‌های ایرانی تخفیفی قائل نشوند، کشتی خودمان را زیر پرچم کشوری مانند تانزانیا که از پرداخت مالیات معاف است می‌بریم

گروه اقتصاددریا - محمدرحیمی - چرخه آب یا چرخه هیدرولوژی به فرآیندهای پویای گردش آب در کره زمین گفته می‌شود که در این فرآیند، آب در حالت‌های مختلف جامد، مایع و بخار محیط‌های مختلفی را طی می‌کند. در این بین، دریاهای اقیانوس‌ها در تأمین حجم بسیار بالایی در آب در قالب مایع، تأثیر قابل ملاحظه‌ای در این چرخه و تأمین آب برای حیات موجودات زنده از جمله موجودات خشکسک‌زی از طریق توان تولید آب و بارش متعاقب آن دارد. دریا آب و هوای زمین را معتدل می‌کند و علاوه بر چرخه آب، نقش مهمی هم در چرخه کربن و نیتروژن دارد. دریاهای منبع عظیم مواد غذایی است و کشتیرانی و حمل و نقل دریایی برای جامعه بشری اهمیت حیاتی دارد. پتانسیل دریاهادر تولید منابع هیدروکربنی و سایر مواد معدنی و تولید انرژی اهمیت این پهنه‌های آبی را صدچندان کرده است. اما همه این قابلیت‌ها در صورتی ممکن می‌شود که قابل استحصال باشند و این مهم تنها از طریق فعالیت‌های بشری ممکن می‌شود و در این رابطه، بشر مدیون نیروهای کاری است که بهره‌گیری از منابع دریا را برای همگان امکان‌پذیر می‌کنند.

تلاش در دریا توسط دریانوردان و سایر نیروی شاغل در آن پهنه، نیازمند شناسخت و توجه عامه مردم به آن‌ها از طریق معرفی و شناساندن از طریق روش‌های مختلفی چون بهره‌گیری از بسستر رسانه و برگزاری جشنواره‌ها و ... برای پاسداشت خدمات آن‌هاست. روز جهانی دریانوردی فرصتی برای تقدیر تلاشگران عرصه دریا به وجود آورد، برخی از برگزیدگان دریایی تکریم شدند. در همین رابطه ما در روزنامه دریایی اقتصادسرایمد با سید همایون صفوی، به عنوان شرکت‌نمایندگی کشتیرانی نمونههم صحبت شدیم که شرح این گفت‌وگو را بشما به اشتراک می‌گذاریم:

استاندار گیلان:



استاندار گیلان:

حضور نیروی دریایی ارتش و سپاه در خلیج فارس

و دریای خزر مقتدرانه است

استاندار گیلان گفت: حضور نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی و سپاه پاسداران در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر مقتدرانه است و در خلیج فارس نیز حرکات ناوهای آمریکایی تحت کنترل نیروهای ماست.

به گزارش اقتصادسرایمد، اسدالله عباسی به مناسبت هفتم آذر در صبحگاه مشترک نیروی دریایی در مرکز آموزش‌های تخصص‌های دریایی باقرالعلوم (ع) رشت اظهار کرد: دپارسال شاهد بودیم که ناوگروه ۸۶ در ماموریت‌های خود دلآورانه در دریاهای آزاد جهان حضور یافت در حالی که خیلی از کارشناسان باور نداشتند که این موفقیت حاصل شود و مات و مبهوت شدند.

وی افزود: اما دلآورمردان نیروی دریایی طوری این مسیر را طی کردند که حتی کوچکترین اتفاق و حادثه‌ای در این مسیر ایجاد نشد و این امر اقتدار نظام جمهوری اسلامی را نشان می‌دهد.

نماینده عالی دولت در گیلان ادامه داد: به اهتزاز درآمدن پرچم مقدس نظام جمهوری اسلامی در آب‌های آزاد نشان از اقتدار و فرهنگ ایران در جهان است که شما دلآورمردان به خوبی توانستید این کار را انجام دهید. عباسی اضافه کرد: دلآورمردان نیروی دریایی در عرصه‌های مختلف خوش می‌درخشند و هفتم آذرماه نیز یادآور شجاعت، شهامت و رشادت‌های جمعی از دریادلانی است که ایستادگی و مقاومت بی‌ظنیری داشتند.

وی بیان کرد: بی‌شک تأثیرگذارترین و بزرگترین عملیات نیروی دریایی، عملیات مروراید بود که اقتدار و قدرت نظام جمهوری اسلامی را در دریای نیلگون خلیج فارس نشان داد که دلآورمردان نیروی دریایی در ناوچه پیکان به فرماندهی احمدابراهیم همتی، مقاومت و ایستادگی ستودنی را از خود نشان دادند.

استاندار گیلان خاطر نشان کرد: در طول دفاع مقدس علی‌رغم تحریم‌های ظالمانه از ظرفیت‌هایی که داشتیم به خوبی استفاده کردیم و در شرایط کنونی نیز باید توانمندی‌های رزمی خود و نیروهای مسلح مقتدر را تجهیز کنیم. عباسی به مردم مظلوم فلسطین و جنایات رژیم غاصب صهیونیستی نیز اشاره کرد و گفت: امروز شاهدیم که استکبار جهانی با لشکرکشی و بکارگیری مدرترین سلاح‌ها، زنان و کودکان بی دفاع فلسطین و غزه را به خاک و خون می‌کشند؛ کودکانی که در شرایط ویژه بودند اما به شهادت رسیدند و این رژیم غاصب صهیونیستی حتی آب را بر روی مردم بست که این امر یادآور کربلا و ششپ ابطالب است و دستان پلید استکبار جهانی نیز با این جنایات بیش از پیش نمایان شد.

قرانت متن پیام تبریک امیر فرماندهی نداجا به مناسبت هفتم آذرماه سالروز نیروی دریایی و اهدای جوایز و لوح تقدیر به کارکنان و پرسنل وظیفه نمونه آموزش تخصص‌های دریایی باقرالعلوم (ع) رشت از دیگر برنامه‌های این صبحگاه مشترک بود.

دستچ



وزارت میراث فرهنگی و گردشگری اعلام کرد

حمایت مالی شهرداری‌ها در پروژه‌های

توریسم دریایی خزر

مدیرکل سرمایه‌گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، از انجام برنامه ریزی‌های لازم برای هم‌افزایی در ایجاد و توسعه زیرساخت‌های گردشگری به ویژه در سواحل خزر برای توسعه گردشگری دریایی با استفاده از ظرفیت‌های اعتباری شهرداری‌ها و

دهیاری‌ها خبر داد.

به گزارش اقتصادسرایمد، احمد تجری با اشاره به انجام برنامه ریزی‌های منسجم توسط وزارت میراث فرهنگی جهت جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در صنعت توریسم دریایی کشور گفت: پس از تصویب دو حکم پیشنهادی در برنامه هفتم توسعه از سوی مجلس شورای اسلامی برای توسعه گردشگری ساحلی و دریایی اقدامات و هماهنگی‌های لازم در خصوص جذب سرمایه‌گذار انجام پذیرفت.

مدیرکل سرمایه‌گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، همچنین امکان و اردات کشتی‌های گردشگری، شناورهای تفریحی، وسایل نقلیه و تجهیزات ویژه گردشگری برای سرمایه‌گذاران غیردولتی متقاضی ضمن هماهنگی و همکاری با دستگاه‌های مربوطه فراهم خواهد شد. به گفته وی، از سوی دیگر، برنامه و چارچوب توسعه طرح گردشگری ساحلی - دریایی و سیاست‌های کلان این بخش به استانداری‌های ساحلی برای فعال کردن کارگروه در نظر گرفته شده ارائه می‌شود.

تجری در ادامه به فعال کردن ظرفیت‌های پیش‌بینی شده برای توسعه طرح‌های گردشگری با توجیه اقتصادی بالا به ویژه کاربری‌های تفریحی در اراضی با کاربری گردشگری به ویژه اراضی راکد و بلااستفاده نوار شمالی کشور به هماهنگی با دستگاه‌های اجرایی مرتبط برای فعال کردن ظرفیت‌های موجود جهت توسعه گردشگری دریایی اشاره کرد.وی خاطر نشان ساخت: اعطای تسهیلات کم بهره برای انجام سفرهای برنامه‌ریزی شده داخلی - سازماندهی منابع تبصره ۱۸ قانون بودجه نقش مهمی در توسعه گردشگری داخلی در سواحل کشور خواهد داشت که در همین راستا برای نخستین بار از محل منابع تبصره ۱۸ قانون بودجه پروژه اعطای تسهیلات کم بهره برای تسهیل سفرهای برنامه ریزی شده داخلی با تأکید بر سفرهای خانواده محور در نظر گرفته شده است.

به گفته مدیر کل سرمایه‌گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی و صنایع دستی، اجرای پروژه مذکور در بسنر پلنفرم، طراحی شده تا هم فراایندهای بانکی و مالی و هم عملیات گردشگری شامل انتخاب خرید بسته‌های سفر تسهیل شود.تجری اذعان داشت: درصورت تخصیص منابع جدید، مقرر شده این پروژه برای متقاضیان غیرسازمانی نیز با تأکید بر سفرهای خانواده محور، افراد کم بر خوردار و افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی مانند جامعه معلولان گسترش یابد که متناسب با حجم تخصیص منابع، مقاصد سفر طرح نیز، علاوه بر مقاصد پرتقاضا و محبوب به سمت مقاصد کمتر شناخته شده و کم تقاضا، با ارائه مشوق‌های لازم هدایت خواهد شد.