

حیاتی ترین آبراه خلیج فارس



**رامین جهان پور**– تنگه هرمز آبراه‌یست میان استان هرمزگان در کشور ایران و استان مسندم در کشور عمان که موجب پیوند دادن دریای عمان و خلیج همیشگی فارس می‌شود. این گذرگاه از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به شمار می‌رود که بین دریای عمان و خلیج فارس قرار دارد و تنها راه ارتباطی دریای خلیج فارس با آب‌های آزاد جهان است.

تنگه هرمز در میان تنگه‌های استراتژیک جهان، جایگاه ویژه‌ای دارد؛ این تنگه از ارزش‌های خاص ارتباطی، اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیکی برخوردار است. کشورما در میان هشت کشور ساحلی دریای عمان و خلیج فارس از زمان حضور قدرت‌های فرامطالع‌ای در صدد فراهم نمودن زمینه‌های ایجاد امنیت در این آبراه بین‌المللی نبوده و بهترین گزینه پیش‌رو برای استفاده از امکاناتی است که موقعیت جغرافیایی این سرزمین در اختیارش می‌گذارد؛ این ظرفیت‌ها شامل در دست داشتن تمام کرانه‌های شمالی تنگه هرمز و خلیج فارس و در اختیار داشتن جزایر استراتژیک و خصوصاً شش جزیره در دهانه تنگه هرمز می‌باشد که به عنوان پاشنه‌های دفاعی می‌توانند در امنیت منطقه تنگه هرمز و در نهایت، تأمین امنیت ملی مهمان به خدمت گرفته شوند.

در جهان، چندین تنگه وجود دارد که عرض آنها کمتر از ۴۰ کیلومتر است و از این میان تعداد انگشت‌شماری از تنگه‌ها به دلایلی نظیر تعداد زیاد کشتی‌های عبوری، اهمیت اقتصادی، نظامی و سیاسی ویژه‌ای برای چندین کشور و گاه برای تمام جهان دارند. اگر این تنگه‌ها را بر مبنای ملاک‌هایی که گفته شد رتبه‌بندی کنیم، تنگه‌ی هرمز در جنوب ایران (بین خلیج فارس و اقیانوس هند)، تنگه‌ی جبل الطارق در جنوب اسپانیا (بین دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس)، تنگه‌ی باب‌المندب در جنوب یمن (بین دریای سرخ و اقیانوس هند)، تنگه‌ی بسفر در غرب ترکیه (بین دریای سیاه و دریای مرمره) و تنگه‌ی داردانل در شمال غرب ترکیه (بین دریای آزه و دریای مرمره) مهم‌ترین تنگه‌های جهان محسوب می‌شوند. هرمز بخشی از مرز ایران است. پس وظیفه ماست که مرزهای ایران را پاس بداریم. به خصوص که مرزبندی‌های جدید استعمار باعث مناقشاتی در منطقه شده است. در منطقه‌ای که در روزگاری نه چندان دور، تقریباً تمامی قلمرو آن به ایران تعلق داشته است. هم‌زمان با سیطره استعمار در این منطقه؛ ایران درگیر مسائلی بود که از توجه به مرزهای خود؛ به ویژه مرزهای جنوبی‌اش بازماند. استعمار برای پیشبرد هدف‌های خود هم منابع اقتصادی منطقه را به تاراج برد و هم کشورهای منطقه را درگیر مناقشات بیهوده کرد و بدین‌سان به قول معروف؛ از آب گل آلود ماهی گرفت. کتاب «تنگه هرمز» نوشته غلام‌رضا زعیمی نگاهی دارد به تاریخچه تنگه هرمز و ازسری مجموعه کتاب‌هایی است با شعار «از ایران چه می‌داند؟» که به همت انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی ایران به چاپ رسیده است. دراین کتاب از چهارزاو به مشخص به تنگه هرمز پرداخته شده است. درفصل اول نحوه پیدایش و چگونگی شکل‌گیری این تنگه؛ موقعیت طبیعی و اقلیمی و شرایط آب و هوایی؛ پوشش گیاهی و زندگی جانوری در تنگه هرمز مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته و به موقعیت فعلی هریک از جزایر هفتگانه ایرانی واقع در مناطق و جزایر تحت حاکمیت کشورمان اشاره شده است. درفصل دوم کتاب تحولات تاریخی و مسیر حوادث و گسترده مرزهای تاریخی ایران در ادوار گذشته مورد کندوکاو قرار گرفته است. در همین فصل به بحث ورود بیگانگان به منطقه و گوشه‌ای از مقاومت‌های مردمی و در نهایت تلاش ایران برای بازپس‌گیری سرزمین‌های خود نیز اشاره شده است. در فصل سوم کتاب هم وضعیت حقوقی تنگه هرمز مورد تشریح قرار گرفته است و همچنین در مورد چگونگی جایگاه حقوقی ایران در تنگه هرمز صحبت شده است و در ادامه هم به طرح‌های تفکیک تردد کشتی‌ها و تعمدات ایران و عمان برای عبور بی‌خطر کشتی‌های تجاری و نفتکش و ناوگان‌های نظامی نیز اشاره شده است. و اما درفصل چهارم و آخر کتاب نویسنده به مباحثی از قبیل معرفی استعمار و منافع استعمارگران در خلیج فارس و تنگه هرمز را برای مخاطب آشنکار ساخته است. در این فصل به نقش بیگانگان در تفرقه افکنی و دامن زدن به نزاع سیاسی-فرهنگی در منطقه خلیج فارس نیز اشاره شده است. این کتاب می‌تواند منبع و مآخذ خوبی برای علاقه‌مندان به تاریخچه خلیج فارس و تنگه هرمز برای تمام گروه سنی و اقشار مختلف جامعه که به بحث‌های علمی و تاریخیچه دریانوردی و خلیج فارس علاقه دارند باشد.



**گروه حمل‌ونقل-امید عباسی** – سوم خردادماه سال جاری و همزمان با افتتاح و آغاز به‌کار پروژه‌های وزارت راه‌وشهرسازی برخی رسانه‌ها از ورود دوفروند هواپیمای ایرباس جدید به ناوگان هواپیمایی ایران خبر دادند. این دوهوایما در دولت قبل خریداری شده بودند. حتی مدتی قبل مهرداد بذرپاش، وزیر راه‌وشهرسازی در دولت سیزدهم موضوع اضافه‌شدن این دوهوایمای ایرباس دست‌دوم به ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور را در شبکه اجتماعی ایکس (تویتر سابق) اطلاع‌رسانی کرد تا دیگر کمتر افتخاری برای دولت چهاردهم باقی بماند. چندروز پس از اضافه‌شدن این دوهوایمابه ناوگان هوایی جمهوری اسلامی ایران، اما مشخص شد که خرید آن‌ها نقدر افتخارآمیز هم نبوده است که وزیر دولت گذشته بخواد آن را به نام خود ثبت کند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) روز شنبه سوم‌خرداد از ورود دوفروند ایرباس A۳۲۰ به ناوگان خود در راستای تحول صنعت هوایی کشور خبر داد. این دوفروند هواپیمای مسافربری پهن‌پیکر ایرباس ۳۳۰ سال ساخت ۲۰۱۲میلادی که با واسطه عمان از چین برای ایران خریداری شده بودند، وارد کشور شدند. ۲ فروند ایرباس ۳۳۰ که‌اواخر دولت قبل خریداری شد، پس از ۹ماه از سازمان هواپیمایی مجوز گرفت و وارد ناوگان هما شد. در این مدت ۱۲میلیون دلار بابت هزینه پارکینگ و غیره، خسارت تحمیل شد. اگر هواپیماها به‌موقع می‌آمد هما ۸میلیون دلار در این مدت از آن‌ها درآمد عملیاتی کسب می‌کرد، اما با تصمیم نادرست وزیر راه و رئیس سازمان هواپیمایی ۲میلیون دلار برای کشور هزینه ودم‌النفع ایجاد شد.

موضوع واردات هواپیماهای دست‌دوم به ایران از اواسط دهه ۹۰ و با شدت‌گرفتن تحریم‌ها و محدودیت‌های مالی به‌طور برجسته مطرح شد. ایران در آن زمان توافق‌هایی با شرکت‌های هواپیمایی غربی و آسیایی داشت و با خرید هواپیماهای ایرباس و بوئینگ دست‌دوم، به‌دنبال خروج از وضعیت فرسودگی ناوگان هوایی خود بود و برای خروج از چالش کمبود ناوگان هوایی، در اسفند سال۱۳۹۷سه فروند هواپیمای ایرباس (A۳۱۹) با ظرفیت ۱۵۰نفر که سال ساخت آن‌ها پس از سال ۲۰۰۰ بود، خریداری کرد. خرید این سه‌فروند؛ در واقع بخشی از توافق‌های شورای اقتصاد مبنی‌بر خرید ۲۸فروند هواپیما شامل ایرباس‌های نو و دست‌دوم بود. در آن زمان اعلام شد که از میان ۲۸فروند هواپیما خریداری‌شده، دوفروند ایرباس A۳۳۰نو، یک فروند ایرباس A۳۲۱نو، پنج‌فروند ایرباس دست‌دوم و سه‌فروند دیگر به‌عنوان هواپیماهای دست‌دوم توسط ایران‌ایر و دوفروند نیز توسط هواپیمایی معراج خریداری خواهد شد.

در دولت سیزدهم نیز واردات هواپیماهای ایرباس A۳۲۰ و A۳۱۹، بوئینگ ۷۳۷ و نیز هواپیماهای دست‌دوم از کشورهای دیگر همچون نیجریه و روسیه

آغاز شد. بنابر آخرین آمار رسمی اعلامی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، در طول عمر نیمه‌تمام دولت سیزدهم، ۱۰۰ هواپیما در سه‌گروه هواپیمایی وارد شده که از این تعداد، ۷۵فروند، هواپیمای سنگین مسافری بوده است، اما از این تعداد تنها ۴۷فروند هواپیما در حال‌حاضر فعال است و بقیه به‌عنوان انبار قطعات یدکی موردنیاز برای اورهال دوره‌ای سایر هواپیماها مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

**مقدمات ورود ۱۲ ایرباس دست‌دوم و گران**
مقدمات ورود این دوفروند هواپیما به ناوگان هوایی کشور از دوسال گذشته آغاز شد. آنطور که ایلنا در گزارشی نوشته است، این فرایند توسط یک شرکت گننام چینی تحت عنوان «هاکان انسرئی» بابت تهاوت نفت ایران انجام شده است. نکته دیگر این است که چین هواپیماهایی که هریک از آن‌ها کمتر از ۳۰میلیون دلار ارزش دارند را به قیمت ۱۶میلیون دلار با نفت ایران تهاوت کرده است. در این میان ادعاهایی وجود دارد مبنی بر اینکه به همراه این دوفروند هواپیما که با احتساب هزینه‌تراششی‌های تحریم، در مجموع کمتر از ۶۰میلیون دلار ارزش دارند، قطعاتی هم وارد کشور شده که تاکنون جزئیاتی از آن منتشر نشده است. پیگیری‌هایی از سازمان هواپیمایی کشوری مشخص می‌کند که مسئولیت قیمت‌گذاری با این سازمان نیست و هواپیماها توسط شرکت هما خریداری شده‌اند. از سوی دیگر، در حالی برخی رسانه‌ها و کاربران شبکه‌های اجتماعی سعی دارند این موضوع را به دولت چهاردهم نسبت دهند که به‌طور مشخص خرید این هواپیماها در دولت سیزدهم و زمسان وزارت مهرداد بذرپاش صورت گرفته است؛ موضوعی که بذرپاش در صفحه شخصی خود در ایکس آن را تأیید کرده است.

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که قیمت متوسط یک ایرباس A۳۲۰کار کرده، ۱۸میلیون دلار است. همچنین قیمت یک ایرباس A۳۲۰-۲۰۰ یا A۳۳۰-۳۰۰ دست‌دوم با حدود ۱۰ تا ۱۵سال کارکرد در بازار جهانی به‌طورمعمول بین ۲۰میلیون تا ۴۰میلیون دلار با توجه به شرایط هواپیما قیمت‌گذاری شده است. برای مثال، یک A۳۳۰-۲۰۰ یا ۲۰۰سال ساخت A۳۲۰ تا ۲۰۱۲ و در شرایط خوب حدود ۲۵میلیون تا ۳۵میلیون دلار قیمت دارد. مدل‌های A۳۲۰-۳۰۰ ممکن است کمی گران‌تر باشند. همچنین یک A۳۰۰-۳۰۰ به پیش‌تر توسط شرکت‌هایی مانند China Southern و Air China استفاده شده، ممکن است در محدود ۳۰ تا ۴۰میلیون دلار معامله شود.

#### واکنش یک مقام مسئول بدون نام

طی روزهای گذشته یک مقام ارشد سازمان هواپیمایی بدون ذکر نام در گفت‌وگویی با «اقتصاد معاصر» ادعای گران‌فروشی را نادرست و فاقد مستندات دانست و گفت: بهای منتشر‌شده در برخی گزارش‌ها مبنی بر پرداخت ۱۱۶میلیون دلار برای خرید هر فروند هواپیمای ایرباس A۳۳۰از سوی ایران، صحت نداشت و از اساس کذب است. به گفته وی، فرایند خرید این دوفروند هواپیما با نظارت دقیق کارشناسی انجام شده است، این دوهوایما به همراه ۴دستگاه موتور اضافه، با تأیید کارشناسان شرکت هما، سازمان هواپیمایی کشوری و اخذ نظر کارشناس رسمی دادگستری خریداری شده است. با توجه به سال ساخت و مشخصات فنی این دوفروند

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# کهنه ایرباس‌های گران در تهران

**تعلل ۲۰میلیون دلاری سازمان هواپیمایی کشور!**

شرکت هما توانسته است دو فروند هواپیمای پهن‌پیکر ایرباس A۳۳۰-۲۴۳ متعلق به شرکت هواپیمایی هنگ‌کنگ ایرلاینز را از طریق مسقط وارد کشور کند. در همین حال، شرکت‌های ماهان‌ایر و کاسپین نیز یک فروند هواپیمای RJ۱۰۰و دوفروند بوئینگ ۷۳۷-۳۰۰ را از طریق اندونزی به ایران وارد کردند. در این گزارش همچنین آمده است که پیش از این دو فروند هواپیمای انگلیسی دو میلیون دلاری از طریق چین به قیمت ۱۱ میلیون دلار به شبکه هوایی کشور وارد شده بود. با این وجود، گران‌فروشی دوباره هواپیما توسط چین بعید به نظر نمی‌رسد.

دوفروند هواپیمای ایرباس A۳۳۰در دولت سیزدهم و از آن طرف در زمان دولت جو بایدن، رئیس‌جمهوری پیشین آمریکا، خریداری شده‌اند، اما پس از آن وارد ایران شدند. گزارش‌ها حاکی از آن است که برنامه‌هایی برای واردات یک فروند دیگر ایرباس A۳۳۰-۲۴۳ و یک فروند هواپیمای باری بوئینگ ۷۴۷-۴۰۰ در دست اجراست و انتظار می‌رود این هواپیماها از طریق عمان و اندونزی وارد شوند. در سه سال گذشته، شرکت ماهان‌ایر با چند شرکت اندونزیایی از جمله PTAsia Global همکاری کرده و حداقل ۱۲ فروند هواپیما را وارد ایران کرده است؛ از جمله دوفروند ایرباس A۳۴۰-۲۱۱ متعلق به نیروی هوایی فرانسه، پنج فروند امبرائر LR-ERJ۱۴۵، سه فروند Avro EJ۸۵ و دوفروند RJ۱۰۰. در رابطه با قیمت و هزینه خرید این هواپیماها هنوز اطلاعاتی در دست نیست. دولت یازدهم و دوازدهم با امضای قرارداد خرید هواپیما از سوی ایران‌ایر به عنوان ایرلاین حامل پرچم کشورمان از دو شرکت بزرگ هواپیماسازی دنیا شامل ایرباس و بوئینگ،



قرارداد خرید ۲۰۰ فروند هواپیما شامل ۱۰۰ فروند انواع ایرباس ۸۰۰، فروند انواع بوئینگ و ۲۰ فروند ای تی آر ۷۲-۶۰۰ به امضا رسید که تنها ۲ فروند ایرباس A۳۳۰-۲۰۰، یک فروند ایرباس A۳۲۱ و ۱۳ فروند ای تی آر وارد شد. براساس اطلاعات منابع بین‌المللی، قیمت فهرست رسمی یک فروند ایرباس A۳۳۰نو حدود ۲۴۱.۷میلیون دلار است و نسخه‌های neo A۳۳۰ با قیمت‌هایی بین ۲۶۰ تا ۳۰۰میلیون دلار عرضه می‌شوند. قیمت میانگین ایرباس A۳۳۰کار کرده نیز حدود ۱۸میلیون دلار اعلام شده و نرخ اجاره ساعتی آن بین ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار برآورد می‌شود.

اعلامی، درباره عملکرد یا هزینه‌کرد شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) اظهار نظر کند. وی افزود: با توجه به سال ساخت و مشخصات فنی ایرباس‌های هما، قیمت آن‌ها مشخص و قابل محاسبه است و هرگونه ادعای خلاف آن فاقد پشتوانه کارشناسی است. خرید و ورود هواپیما در شرایط تحریمی و محدودیت‌های موجود، فرایندی پیچیده، فنی و تخصصی است.

#### واسطه‌های خرید هواپیمای کار کرده

در این میان تجارت نیوز نیز در گزارشی آورده است که



عکس: اصغر بشارتی