

رسانه هندی از اقدام آمریکا برای لغو معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها خبر داد

تصمیم آمریکا برای لغو معافیت بندر راهبردی چابهار



شبکه تلویزیونی ایندیا تودی از تصمیم آمریکا مبنی بر لغو معافیت اعطا شده در سال ۲۰۱۸ برای عملیات در بندر راهبردی چابهار ایران خبر داد، اقدامی که می‌تواند بر نقش هند در توسعه این بندر کلیدی تأثیر بگذارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، از شبکه تلویزیونی ایندیا تودی، این تصمیم که از ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا است، به عنوان بخشی از کارزار «فشار حداکثری» واشنگتن علیه تهران اتخاذ شده است. بنابر گزارش مانا، این معافیت که تحت قانون آزادی و مقابله با گسترش سلاح‌های هسته‌ای ایسران (IFCA) صادر شده بود، سه هند و سایر کشورها اجازه می‌داد تا بدون مواجهه با تحریم‌های آمریکا، به کار خود در این بندر ادامه دهند. چابهار برای هند از اهمیت استراتژیک برخوردار است زیرا با دور زدن پاکستان، مسیر تجاری در افغانستان و آسیای مرکزی را فراهم می‌کند.

وزارت امور خارجه آمریکا در بیانیه‌ای از ۱۶ سپتامبر اعلام کرد که این تصمیم با سیاست فشار حداکثری دونالد ترامپ رئیس‌جمهور آمریکا برای منروی کردن ایران همسو است. این وزارتخانه افزود: پس از پایان معافیت‌ها، افرادی که بندر چابهار را اداره می‌کنند یا در سایر فعالیت‌های شرح داده شده در قانون آزادی و مقابله با گسترش سلاح‌های هسته‌ای ایران شرکت می‌کنند، ممکن است در معرض تحریم‌های آمریکا قرار بگیرند.

به گزارش ایندیا تودی، وزارت امور خارجه آمریکا همچنین ادعا کرد که این اقدام در راستای تلاش‌های گسترده‌تر واشنگتن برای مختل کردن شبکه‌های مالی غیرقانونی که از ایران و فعالیت‌های نظامی آن حمایت می‌کنند، می‌باشد. شبکه تلویزیونی ایندیا تودی افزود: لغو معافیت از تحریم‌ها، هند را در موقعیت دشواری قرار می‌دهد. دهلی نو در ۱۳ مه ۲۰۲۴، اولین توافقنامه بلندمدت بندری برون مرزری خود را امضا کرد، قراردادی ۱۰ ساله برای اداره بندر چابهار با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی ایران.

طبق این قرارداد، شرکت بنادر جهانی هند (IPGL) متعهد به سرمایه‌گذاری حدود ۱۲۰ میلیون دلاری و همچنین جمع‌آوری ۲۵۰ میلیون دلار اعتبار دیگر برای زیرساخت‌های اطراف این بندر شد.

برای هند، چابهار بیش از یک نقطه تجاری اهمیت دارد. دهلی نو برای اولین بار در سال ۲۰۰۳ پیشنهاد توسعه چابهار را مطرح کرد، زیرا این بندر مسیری را به افغانستان و آسیای میانه بدون وابستگی به پاکستان فراهم می‌کند و به برکیدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب که هند را به روسیه و اروپا متصل می‌کند، ارتباط پیدا می‌کند. این بندر پیش از این برای ارسال کندم و سایر اقلام حیاتی به افغانستان استفاده شده است.

در دوره اول دولت ترامپ پروژه بندر چابهار شامل تحریم‌های آمریکا نشد. وزارت امور خارجه آمریکا با توجه به اهمیت این بندر برای افغانستان، به برخی تحریم‌های مربوط به توسعه بندر چابهار و راه‌آهن مرتبط با آن «معافیت» داده بود.

اکنون هند با چالش محافظت از سرمایه‌گذاری، و شرکت‌های درگیر در این پروژه روبرو است. آخرین تصمیم واشنگتن نیز در زمان حساسی اتخاذ شده است، زیرا دهلی نو تلاش می‌کند یک تعادل در روابط خود با آمریکا و ایران ایجاد کند در عین حال روابط نزدیک خود را با اسرائیل و شرکای خلیج فارس حفظ کند.

از نظر استراتژیک، چابهار به هند کمک می‌کند تا با نفوذ رو به رشد چین در دریای عرب مقابله کند، زیرا این بندر ایرانی تنها ۱۴۰ کیلومتر از گوادر پاکستان که توسط پکن اداره می‌شود، فاصله دارد. از دست دادن فضای فعالیت در چابهار می‌تواند بر توانایی هند در رقابت در منطقه تأثیر بگذارد.



توضیحات تکمیلی

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، در حال حاضر روزانه حدود ۴۰هشتاد نزدیک به ۲هزار و ۵۰۰مسافر را از بندرعباس را از اسکله شهید حقانی بندرعباس به عنوان بزرگ‌ترین بندر مسافری ایران به مقصد جزایر قشم، هرمز و لارک جابه‌جا می‌کنند. همچنین طبق آخرین اعلام رسمی صورت گرفته از سوی خبرگزاری‌ها، قیمت بلیت شناور به مقصد جزیره قشم برای گردشگران ۲۳۵هزار تومان و برای قشموندان ۱۲۵هزار تومان (یک‌بار در هفته) و قیمت بلیت سفر دریایی به جزیره هرمز برای گردشگران ۲۳۵هزار تومان و برای اهالی جزیره هرمز ۷۵هزار تومان(بدون محدودیت) اعلام شده است.

طی روزهای گذشته نیز برخی کانال‌های خبری مرتبط با استان هرمزگان و جزیره قشم در شبکه‌های اجتماعی مطالبی را منتشر کرده‌اند که مطابق آن در یک اقدامی عجیب و بی‌سابقه اعلام شده که باید برای نوزادان و کودکانی که در آغوش پدر و مادر خود هستند نیز بلیت تهیه شود. این در حالی است اداره بنادر هرمزگان و تعاونی‌های شناورداران در قشم و بندر استحضار دارند که تعداد زیادی از شناورهای مسیر دریایی قشم به بندرعباس و بالعکس، مسیر ۱۸مایلی را یک ساعت و ۱۰دقیقه پیمایش می‌کنند.

در حالی که قرار بود هزینه‌های بلیت شناورهای کندرو با تندر و متفاوت بوده و حق انتخاب با مسافران باشد که متأسفانه این موضوعات را رها کرده و فقط در این فکر هستند پول از شهرزندان و گردشگران دریافت کنند. همچنین گزارش‌هایی وجود دارد که بر مبنای آن‌ها هزینه بار را بدون در نظر گرفتن وزن مجاز در مسیر دریایی (۵۰کیلو) در نظر گرفته می‌شود.

هرچند روزنامه اقتصاد سراسرآمد این بخش از مطالب منتشرشده از سوی کانال‌های خبری شبکه‌های اجتماعی را نمی‌تواند تأیید یا تکذیب کند، اما در مجموع به نظر می‌رسد این قبیل اقدامات همانند افزایش مستمر کرایه شناورهای مسافری که در مسیر میان بندرعباس و جزایر استان هرمزگان در حال تردد هستند، تبعات منفی برای رونق گردشگری این منطقه از کشور به همراه خواهد داشت.

نظر گرفته شود، خلاف ادعای مدیران و دستورالعمل را فریاد می‌زنند. فقط کافی است سری به اسکله پهل و لافت زده شود؛ جایی که هر روز صدها خودرو تردد می‌کنند و مسافران زیادی در تمامی سنین بدون دریافت بلیت و بدون هیچ‌گونه بازرسی سوار لن‌دیگرافت‌ها شده و به راحتی وارد جزیره قشم می‌شوند.

نکته تأسّف‌بار اینجاست که این تصمیم به جای ایجاد اعتماد، شکاف بیشتری میان مردم و مدیران ایجاد می‌کند. خانواده‌ها به جای احساس امنیت، با بی‌اعتمادی به سیستم مدیریتی روبه‌رو می‌شوند و نوجوانان نیز به جای درک ارزش سفر و گردشگری، این محدودیت را نوعی سرکوب تجربه می‌کنند.

آیا دغدغه حفظ امنیت است؟

اگر دغدغه اصلی واقعاً «حفظ امنیت» است، چرا به جای راهکارهای اصولی، ساده‌ترین راه یعنی «ممنوعیت» انتخاب شده است؟ آیا بهتر نبود به جای محدودیت‌سازی، با بهبود نظارت، بیمه سفر، سامانه‌های ثبت‌نام و همراهی نهادهای فرهنگی و آموزشی، یک الگوی پایدار امنیتی طراحی می‌شد؟ این تصمیم بیش از آنکه «حفاظتی» باشد، «نمایشی» است؛ اقدامی برای نشان دادن سختگیری ظاهری، بی‌آنکه به ریشه‌های مشکل بپردازد و نتیجه چنین سیاستی چیزی جز فراری دادن گردشگران، تضعیف اعتماد عمومی و ضربه به اقتصاد بومی هرمزگان نخواهد بود.

آیا مشکل اصلی در حوزه سفرهای دریایی استان هرمزگان واقعاً حضور نوجوانان بدون رضایت‌نامه است؟ یا ضعف نظارت، ایمنی ناوگان، مدیریت بنادر و فقدان فرهنگ‌سازی در حوزه گردشگری دریایی؟ هنگامی که زیرساخت‌های اساسی همچون ایمنی شناورها، کنترل بلیت‌فروشی و آموزش مسافران در اولویت قرار نگرفته، چرا ناگهان محدودیتی اینچنین سنگین بر گروهی از مسافران تحمیل می‌شود؟ وقت آن است که مدیران استانی و ملی به جای تصمیم‌های شعاری، گوش شنوا برای کارشناسان و فعالان گردشگری داشته باشند و امنیت را با مشارکت، آموزش و مدیریت علمی تأمین کنند، نه با ممنوعیت‌های بی‌حاصل روبه‌رو شوند.

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

ضربه به گردشگری جزایر هرمزگان باتصمیمی عجولانه

اثرات ممنوعیت سنی گردشگران اقتصادی دستورالعمل جدید

به جزایر هرمزگان بدون رضایت والدین» یک تصمیم سراسیمه، بدون پشتوانه کارشناسی و به دور از واقعیت‌های اجتماعی و اقتصادی استان هرمزگان است و این دستور نه تنها کمکی به افزایش امنیت سفر نمی‌کند، بلکه پیامدهای منفی گسترده‌ای بر پیکره گردشگری و اعتماد عمومی خواهد داشت.

این بخشنامه در عمل نوجوانان را «مسافر درجه ۲» می‌بیند و با محروم کردن آنان از سفر آزادانه، نوعی تبعیض آشکار ایجاد می‌کند و نوجوانانی که بخش بزرگی از آینده گردشگری کشور را رقم می‌زنند، با چنین تصمیمی به حاشیه رانده می‌شوند که خانواده‌هایی که فرزندان‌شان در قالب گروه‌های دانش‌آموزی، ورزشی یا هنری به سفرهای جمعی می‌رفتند، اکنون با مانع تراشی بی‌دلیل مواجه شده‌اند.

اثرات اقتصادی دستورالعمل جدید

اثر اقتصادی این تصمیم نیز کم‌اهمیت نیست که بخش بزرگی از تورهای گردشگری دانش‌آموزی و دانشجویی، کاروان‌های فرهنگی و حتی اردوهای ورزشی، عملاً با این مانع غیرضروری متوقف می‌شوند و این یعنی کاهش درآمد برای ناوگان حمل‌ونقل دریایی، تعطیلی بخشی از آژانس‌های گردشگری محلی و رکود دوباره برای کسب‌وکارهای کوچک جزایر به‌شمار می‌رود.

تناقض آشکاری پیدا شده است و اگر واقعیت‌های میدانی و روزمره در اسکله اصلی استان(اسکله شهید حقانی) در

گروه جزایر – حمید الماسی نیا – اواسط هفته گذشته بود که خبرگزاری‌ها از قول اسحاق اصلاحي، عضو هیات‌مدیره تعاونی شناورداران بندر شهید حقانی (نگین قشم) اعلام کردند که براساس زیر ۱۸سال برای سفر دریایی به جزایر قشم، هرمز و لارک و هنگام خرید بلیت یا باید همراه با یکی از والدین خود باشند یا رضایت‌نامه والدین را داشته باشند. همان زمان اعلام شد که این دستورالعمل از روز ۲۴شهریورماه ۱۴۰۴ ابلاغ شده و با درج مشخصات در یک فرم و پژه به انضمام رضایت‌نامه، از همین تاریخ اجرا می‌شود. رسانه‌ها همچنین اعلام کردند که دلیل این تصمیم، اطلاع قطعی والدین از خروج فرزندان زیر ۱۸سال از شهر و پیشگیری از مسائل احتمالی بعدی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، حمید الماسی نیا، خبرنگار و فعال رسانه‌ای در مطلبی برای این روزنامه به بررسی تبعات و آثار این تصمیم بر گردشگری جزایر هرمزگان پرداخته است. نگارنده اجرائی شدن این دستورالعمل را اقدامی بدون پشتوانه کارشناسی دانسته که می‌تواند پیامدهای گسترده دیگری نیز برای گردشگری جزایر استان هرمزگان به همراه داشته باشد. با توضیح اینکه روزنامه اقتصاد سراسرآمد براساس رسالت رسانه‌ای و مطبوعات خود اقدام به انتشار نقطه‌نظرات مختلف می‌کند. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:



استاندار هرمزگان:

فعالیت‌های معیشتی ملوانان و قاچاق کالا تفاوت دارد



حضور معاون عمرانی استانداری، مدیرکل بنادر و دریانوردی و مدیرکل گمرکات هرمزگان انجام شد، اظهار کرد: در جریان این بازدید از روند پهلوگیری و تخلیه بار، همچنین مراحل تکمیل بندر خمیر بازدید شد و با فعالان حوزه لنج‌داری و صاحبان کالا نیز گفت‌وگو کردیم.

وی با اشاره به اهمیت این بندر در رونق معیشت مردم و توسعه دریامحور افزود: بندر خمیر دو کارکرد مهم دارد؛ نخست ساماندهی بارهای ملوانی و دوم صادرات مواد معدنی، به همین دلیل این بندر می‌تواند نقطه‌ای کلیدی در رونق اقتصادی استان باشد و باید هرچه سریع‌تر زیرساخت‌های آن از جمله سوله‌ها و انبارها با مشارکت بخش خصوصی تکمیل شود.

استاندار هرمزگان با بیان اینکه وضعیت کنونی بندر خمیر نیازمند اصلاح جدی است، تصریح کرد: ناسامانی‌ها و بی‌نظمی‌های موجود در بندر باید برطرف شود مقرر شد برنامه زمان‌بندی مشخص تدوین و ارائه شود تا روند ساماندهی با مسئولیت معاونت عمرانی استانداری پیگیری گردد.

آشوری تازیانی درباره مبادلات مرزی نیز گفت: ضروری است میان فعالیت‌های معیشتی ملوانان و قاچاق کالا تفکیک قائل شویم چراکه مبارزه با قاچاق یک اصل انکارناپذیر است، اما حقوق مرزنشینان باید در قالب سازوکارهای قانونی تسهیل شود تا زندگی آنان با مشکلات کمتری مواجه شود.

به گفته وی؛ برای رسیدن به این هدف، دو کارگروه تخصصی شامل کارگروه ساماندهی مرزی و کارگروه مبارزه با قاچاق کالا تشکیل خواهد شد در این نشست‌ها علاوه بر دستگاه‌های اجرایی، نمایندگان تعاونی‌ها، شوراهای محلی و ذی‌نفعان نیز حضور خواهند داشت تا راهکارهای مشترک برای ساماندهی فعالیت‌های مرزی ارائه شود.

استاندار هرمزگان در پایان تأکید کرد: با اجرای برنامه‌های مصوب، بندر خمیر به یکی از بنادر راهبردی استان تبدیل می‌شود و نقش مهمی در توسعه اقتصادی و بهبود معیشت مرزنشینان ایفا خواهد کرد.

مدیرکل زیست بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان محیط زیست:

توسعه شهرهای ساحلی بدون توجه به محیط زیست تهدیدی برای منابع طبیعی است



مدیرکل زیست بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: توسعه شهرهای ساحلی بدون توجه به معیارهای محیط زیستی، تهدیدی برای منابع طبیعی و جامعه محلی است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهرام فداکار در برنامه زنده تلویزیونی «گنج آبی» با انتقاد از روند توسعه شهرهای ساحلی بدون در نظر گرفتن معیارهای محیط زیستی، هشدار داد که چنین اقداماتی تهدیدی جدی برای منابع طبیعی، جامعه محلی و پایداری مناطق ساحلی است.

وی با اشاره به ساخت ۶ شهر جدید در حريم بلافصل ساحل و ۶ شهر دیگر در پس کرانه‌ها گفت: واقعیت امر این است که معیارهای محیط‌زیستی در انتخاب مکان این شهرها

چندان لحاظ نشده است به گفته فداکار، نوار ساحلی باید منطقه‌ای آزاد برای دسترسی عمومی باشد، در حالی که در سیاست‌های توسعه اخیر، بیشتر به استفاده کالایی از سواحل برای ساخت‌وساز توجه شده و نگاه حفاظتی نسبت به محیط زیست مغفول مانده است. فداکار با طرح این پرسش که «آیا این مناطق مسکونی برای جامعه محلی طراحی شده‌اند؟» اظهار کرد: قطعاً خیر؛ افزایش جمعیت در این مناطق از طریق مهاجران خواهد بود که منجر به گسست فرهنگی و اجتماعی خواهد شد. وی با اشاره به تجربه برنامه چهارم توسعه، گفت: در آن زمان، در مطالعات ارزیابی توسعه، بخش اجتماعی و اقتصادی جدی گرفته می‌شد اما در برنامه‌های بعدی، نقش جامعه محلی و ارزیابی آن به حاشیه رانده شده است. به گفته مدیرکل زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی، طبق مواد ۲۴ تا ۲۹ سند توسعه محور، سازمان حفاظت محیط زیست اکنون از اهم‌های قانونی لازم برای اعمال نظارت برخوردار است. او افزود: مطالعات توان اکولوژیک، تکلیف شده و باید دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها به ضوابط ابلاغی سازمان محیط زیست عمل کنند. در غیر این صورت، اقدامات قانونی انجام خواهد شد. وی همچنین به مطالعات انجام‌شده در مناطق مختلف از جمله ناحیه مکران اشاره کرد و گفت: این مطالعات می‌تواند به عنوان اسناد بالادستی برای توسعه استفاده شود. فداکار تأکید کرد: طبق ضوابط ابلاغی هیئت وزیران، استقرار هر نوع فعالیت اقتصادی، خدماتی یا صنعتی در سواحل، باید بر اساس معیارهای مشخص و با رعایت محدودیت‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی باشد؛ برای مثال، استقرار صنعتی مانند سیمان مستلزم انجام مطالعات خاص و رعایت دقیق ضوابط محیط‌زیستی است. وی یادآور شد: اسناد مطالعاتی تهیه‌شده، ارزش حقوقی و قانونی دارند و در صورت عدم رعایت، سازمان محیط زیست اقدام قضایی خواهد کرد. فداکار در پایان با اشاره به اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران گفت: تخریب محیط‌زیست ممنوع است و این اصل از مترقی‌ترین اصول در میان قوانین اساسی دنیاست؛ توسعه در هر کجا باید با رعایت محیط‌زیست انجام شود، و گر نه تبعات آن متوجه همان صنعت خواهد شد.