

یک کارشناس اقتصاد دریامی گوید: **تنگه هرمز چگونه می‌تواند برگ برنده ایران در مذاکرات باشد؟**



یک کارشناس اقتصاد دریا گفت: تنگه هرمز با عبور ۲۰ درصد نفت جهان، یک اهرم راهبردی برای ایران است که در صورت بهره‌برداری هوشمندانه، می‌تواند به برگ برنده کشور در مذاکرات بین‌المللی تبدیل شود. به گزارش اقتصادسراسر، حسن بیگ‌محمدلو، با اشاره به اهمیت تجارت دریایی در اقتصاد جهانی، به مهر گفت: نزدیک به ۹۰ درصد جریان تجاری جهان در بستر دریا انجام می‌شود و جابه‌جایی کالاها عمدتاً از طریق آبراه‌ها صورت می‌گیرد؛ بنابراین دسترسی به مسیرهای دریایی از مهم‌ترین عوامل توانمندسازی کشورها محسوب می‌شود.

وی افزود: ایران از یک سو به آب‌های جنوبی و شمالی دسترسی دارد و از سوی دیگر، تنگه هرمز به‌عنوان اتصال‌دهنده خلیج فارس به دریای عمان، جایگاهی راهبردی دارد. اهمیت این تنگه به‌گونه‌ای است که حدود ۲۰ درصد نفت خام جهان و مشتقات نفتی و همچنین ۱۵ درصد مواد شیمیایی، کودها و محصولات پایه‌ای مانند اوره از این مسیر عبور می‌کنند.

بیگ‌محمدلو بیان کرد: عبور روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکنه نفت خام از تنگه هرمز، نقشی تعیین‌کننده در ثبات قیمت جهانی نفت دارد؛ به‌طوری که هرگونه تغییر در قیمت نفت، تأثیر مستقیمی بر تولید جهانی اقتصاد کشورها می‌گذارد. همان‌طور که اخیراً گزارش‌هایی درباره تأثیر منفی جنگ بر اقتصاد فرانسه منتشر شد که از زبان ۴ تا ۶ میلیارد یورو حکایت دارد.

وی یادآور شد: بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های تنگه هرمز، یک ضرورت راهبردی برای ایران است. از سوی دیگر، رژیم‌های حقوقی حاکم بر آبراه‌ها این امکان را فراهم می‌کنند که کشورها از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی خود بهره‌برداری مؤثر داشته باشند.

عضو سابق هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: ایران به کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو پیوسته و اصل «عبور بی‌ضرر» را پذیرفته‌است، اما به کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ پیوسته است؛ همان‌طور که ایالات متحده نیز به این کنوانسیون ملحق نشده است. علاوه بر این، ایران در سال ۱۹۷۴ معاهداتی با عمان برای تضمین امنیت دریایی در تنگه هرمز منعقد کرده است.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه ایران «عبور ترانزیتی» را نپذیرفته و بر «عبور بی‌ضرر» تأکید دارد، می‌تواند در چهارچوب همین رژیم حقوقی، اقدامات مؤثری انجام دهد. تجربه تنگه تورس در استرالیا نشان می‌دهد که می‌توان یک منطقه دریایی فوق حساس تعریف کرد و حتی با وجود عدم تصویب رسمی، این چهارچوب مورد پذیرش عملی کشورها قرار گیرد.

بیگ‌محمدلسو اظهار کرد: ایران می‌تواند با همکاری عمان و در چهارچوب توافق ۱۹۷۴، یک رژیم حقوقی مشترک برای تنگه هرمز طراحی کند تا ایمنی و امنیت دریایی به‌صورت هم‌زمان تأمین شود. ایمنی از منظر حفاظت محیط زیست و هدایت و هماهنگایی کشتی‌ها و امنیت از منظر جلوگیری از بروز مناقشات، دو مؤلفه کلیدی در این چهارچوب هستند.

این کارشناس اقتصاد دریا با اشاره به موضوع اخذ عوارض در تنگه هرمز، گفت: نکته مهم این است که دریافت هرگونه عوارض باید دارای پایه و اساس مستند باشد و همچنین متناسب با شرایط و ظرفیت‌های واقعی این تنگه تعیین شود.

وی یادآور شد: نمی‌توان به‌صورت غیرکارشناسی درصدی ثابت مانند ۱۰ درصد از ارزش کالا یا عبور و مرور را برای اخذ عوارض در نظر گرفت، بلکه این موضوع باید بر اساس قواعد حقوقی و ظرفیت‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی تنظیم شود.

رئیس سابق کمیته اقتصاد دریامحور مجمع تشخیص مصلحت نظام بیان کرد: اصل موضوع تنگه هرمز باید در قالب یک اهرم راهبردی تعریف شود و مسئله اخذ عوارض در لایه‌های بعدی و به‌عنوان یک موضوع ثانویه مورد توجه قرار گیرد، نه به‌عنوان محور اصلی بهره‌برداری. بنابراین نکته اساسی این است که باید از ظرفیت‌های موجود در این آبراه به بهترین شکل استفاده شود، چرا که ماهیت تنگه هرمز و موقعیت جغرافیایی آن، امکان بهره‌برداری حداکثری را فراهم می‌کند. بیگ‌محمدلو در پایان خاطر نشان کر د: تحقق این هدف زمانی امکان‌پذیر است که عبور و مرور در این مسیر به‌صورت امن و ایمن انجام شود؛ در چنین شرایطی هم امنیت حمل‌ونقل دریایی تضمین خواهد شد و هم ایران می‌تواند از منافع اقتصادی ناشی از صادرات و واردات به شکل مؤثر بهره‌مند شودو بتواند از ظرفیت تنگه هرمز به‌عنوان یک ابزار و اهرم کارآمد در سطح بین‌المللی، به‌ویژه در فرآیندهای مذاکرات، بهترین و حداکثری‌ترین بهره‌برداری را داشته باشد.



بی‌توجهی به دریا

گروه راهبردی - روزنامه دریایی سرآمد بارها در رابطه با دغدغه‌های رهبر شهید درباره اهمیت

دریا تاکید کرده است/ دلیلی بی توجهی تصمیم‌سازان به اقتصاد دریا چیست؟ یا «توجه به دریا» را در تریبون نماز جمعه تبیین کنید و دهها تحلیل و گزارش در ایسن رابطه، حالا اما تحلیلی از «مهرداد خدیر» در رابطه با تاکیدات، دغدغه‌ها و بیم و امید رهبر شهید از مقوله «توجه به دریا» توجه تحریریه «سرآمد دریایی ایران» یا همان اقتصادسراسر آمد را جلب کرده است که به همان ترتیب برای مخاطبان «سرآمد» منتشر می‌کنیم:

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهرداد خطیر در این تحلیل که در اختیار رسانه عصرایسران قرار داده آورده است: بعد از حمله امریکایی – صهیونی به بیت رهبری رخ داد، دریا در کانون مناقشه سیاسی قرار گرفت و بهره از اقتصاد پرپرکت دریا همچنان روی کاغذ است و شاید روی آب. این روزها که خبرهای تنگه هرمز و اقدام رییس جمهوری آمریکا در محاصره دریایی ایران و نقش آفرینی نیروی دریایی سپاه در خلیج فارس مورد توجه رسانه‌های جهانی است و چشم همه به دریاهای جنوب است که داستان جنگ را تغییر داده می‌توان از افسوس مکرر آیت‌الله خامنه‌ای شهید در زمان‌های مختلف یاد کرد که خواستار توجه ویژه به دریا و استعداد و امکانات آن بود و با افسوس از این بی‌توجهی یاد و انتقاد می‌کرد.

البته نقد اصلی رهبر شهید به خاطر نبیستن تنگه هرمز یا دریافت نکردن عوارض از آن نبود چرا که برگ بسستن تنگه هرمز را همه به عنوان راه حل گریزنپذیر آخر و در صورت عبور دشمنان از خط قرمز به مثابه تهدید مطرح می‌کردند. افسوس رهبری از غفلت از دریا البته به خاطر استفاده نکردن از این حربه نبود یا درست‌کم در علن چنین نبود چون در آن زمان سیاست رسمی نظام تنها یادآوری این امکان و هشدار آن هم از زبان مقامات دیگر یا در حد رسانه‌ای بود. مراد در واقع حسرت و افسوس آیت‌الله خامنه‌ای کلی تر بود و این که چرا دریا و دریانوردی چندان مورد توجه نبوده است. بعدها البته بارها از تعبیر «اقتصاد دریایا» یا «اقتصاد دریامحور» هم استفاده کردند و تازه از یکی دو سال قبل بود که تحرکی در جنوب درگرفت تا به یساد آورند قبل از گاز و پتروشیمی درآمد اصلی در جنوب از دریا بوده است.

صریح‌ترین اشارات اما در آذر ۱۳۷۶ و در دیداری به مناسبت روز نیروی دریایی بود که به آن هم در عمل چندان توجه نشد. هم به خاطر فضای خاص کشور بعد از دوم خرداد ۷۶ بعد از انتخاب سید محمد خاتمی به ریاست جمهوری و هم راه‌یابی ایران به به جام جهانی فوتبال بعد از بازی با استرالیا و شادی ملی و درست در همان روزها و اولویت‌های سیاسی و اجتماعی دیگر هر چند وزیر دفاع دولت اصلاحات یک سردار پیشین سپاه بود که با حکم فرماندهی کل قوا از سپاه ارتش منتقل شد و درجه دربارداری گرفت و به جای لباس سبز سپاه جامهٔ سپید نیروی دریایی ارتش می پوشید و چهار سال بعد با همین لباس و بدون استعفا از عنوان نظامی در انتخابات ریاست جمهوری رقیب رییس خود هم شد و با این حال در دولت دوم اصلاحات هم باز وزیر دفاع شد.

او که بعدها از دربارداری به دریابانی رسید در دقایق نخست هر دو جنگ ۱۲ روزه (۲۳ خرداد ۱۴۰۴) و جنگ ۴ روزه (۹ اسفند ۱۴۰۴) هدف حمله قرار گرفت و دومی در کنار فرمانده کل قوا و در نشست شورای دفاع بود و این بار چون به شهادت رسید درجه علی شمخانی هم از دریابانی بعد از دربارداری به

«سرآمد» باز نشر می‌کند؛

«بی‌توجهی به دریا» دغدغه «رهبر شهید»

از اقتصاد دریایا به بهره‌گیری از دریاهای ایران

فاصله‌ها داریم

ایران بر روی آب‌های آن نواحی تقریباً به هیچ وجه در اهتزاز نیست.»

کتاب ژویر را محمود هدایت در سال ۱۳۱۰ به فارسی بازگرداند.

دکتر بروگش سفیر پادشاهی پروس در ایران بعد از سفر به بوشهر می‌نویسد: «بوشهر تنها بندر ایران در خلیج فارس است و تجارت خارجی از آنجا صورت می‌پذیرد. ولی این بندر هم به تدریج اهمیت و موقعیت خود را از دست می‌دهد. ایرانیان در رشته دریانوردی کار نکرده و تجربه‌ای نیندوخته‌اند و امور کشتی‌رانی شان را خارجی‌ها اداره می‌کنند.»

مثال‌ها و نقل‌قول‌های دیگر نیز فراوان است و همه نشان می‌دهد که چرا آیت‌الله خامنه‌ای چه در سال ۷۶ و چه سال‌های بعد به دفعات اظهار تأسف می‌کرد و شاید تنها وقتی که ناوشکن ایرانی راهی آب‌های بین‌المللی شد کمی از آن تاسف کاشته شد اگر چه انتظار در وجه اقتصادی هم بود و درست است که از ۹ اسفند و شروع جنگ آمریکا و اسرائیل با ایران توجه‌ها به دریا و تنگه هرمز معطوف شده اما هنوز با موضوع اصلی – اقتصاد دریایا به و استفاده از امکانات اقتصادی دریاهای ایران – فاصله‌ها داریم.

با این همه همین که همه جا صحبت از خلیج فارس و تنگه هرمز است و به مثابه امر واقعی و نه انتزاعی یا بر سر نام و منافع اقتصادی آن هم برای مردم مشخص شده می‌تواند نقطه تازه‌ای باشد و چون در آغاز به گفتاری از رهبری در سال ۱۷۶ اشاره شد بی‌مناسبت نیست نقلی هم از بهمن ۸۸ بیاید که آن هم باز تحت‌الشعاع وقایع سال مورد توجه ویژه قرار نگرفت:

«من از یرتقالی‌ها و هلندی‌ها و انگلیسی‌هایی که آمدند و سواحل و جزایر ما را تصرف کردند نمی‌کنم. گله از قدرت‌های خودکامه و بی‌انگیزه است که نتوانستند حیثیت و آبروی ایران و ایرانی را حفظ کنند تا دشمن بیاید یک روز بندر عباس را و روز دیگر جزیره هرمز را و یک روز قسم را و باقی جزایر را یکی یکی از دست ملت ایران خارج کنند و مدعی هم باشند.

این حق ملت ایران نبود.»

واقعاً نیز حق ملت ایران و خصوصاً ساحل نشینان از عواید خلیج فارس و تنگه هرمز بسیار بیش از این بهره‌مند باشد و البته این که چنین حقّی را به صبرف مقاومت نظامی می‌توان استفا کرد یا به دیپلماسی هم نیاز است یا تلفیقی از هر دو به کار می‌آید بحثی است دیگر.

این گفتار اما بی تردید ناقص خواهد بود اگر به یکی از جیانات مصرح در جریان جنگ ۲۰ روزه اشاره شود که کم از فاجعه مدرسه شجره طُیبه میبای نبود و آن همانا حمله به ناوشکن ایرانی «دنا» در آب‌های بین‌المللی بود که جان ۱۰۴ دریانورد ایرانی را گرفت بی آن‌که مشارکتی در جنگ داشته باشند و ترامپ و وزیر دفاع شومن او گفتند از تماشای صحنه لذت برده‌اند!

ماموریت اصلی دنا دریانوردی دوردنیا و در این نوبت آموزشی بود و یک بار توانسته بود برای اولین بار ۳۲۲ روز دریانوردی در آب‌های بین‌المللی، گذرد از ۱۳ اقیانوس، دور زدن ۵ قاره و عبور از میان ۲ چشم توفان را تجربه کند و به ایران بازگردند و این بار به ماموریت آموزشی رفته بودند مانند اردو ولی در چهارمین روز جنگ – ۱۳ اسفند ۱۴۰۴ – با اژدر به دنا در سواحلی دور از هند و احتمالاً با اهمال یا چراغ سبز هند حمله‌ور شدند.

رهبری که به توجه به دریا سفارش می‌کرد حضور نیروی دریایی در آب‌های بین‌المللی اقیانوسی را در میانه سال ۱۴۰۰ دید اما مرکزیت یافتن بحث‌های دریا در پایان ۱۴۰۴ را نه. کافی است به یاد آوریم در آغاز حمله هیچ صحبتی از تنگه و دریانود و بحث بر سر غنی‌سازی اورانیوم و ۴۰۰ کیلوگرم اورانیوم غنی‌سازی شده و حتی تغییر ساختار سیاسی بود و حالا همه جا صحبت از دریا و تنگه هرمز است

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی