

## اقتصاد دریا

### خلیج فارس

بخش پایانی

**ذخایر جدید نفتی حوزه خلیج فارس در مقایسه با سایر مناطق جهان**

**هما یون الهی** – بر اساس تحقیقات ایالات متحده آمریکا ۱۰ درصد تولید نفت جهان و ۲ درصد ذخیره نفت جهان را در مقابل ۲۵درصد مصرف جهان را در سال ۱۳۸۲ (۲۰۰۳) به خود اختصاص داد. کشورهای عضو اوپک ۶۸ درصد ذخیره جهانی و ۱۴درصد تولید جهانی را دارا بوده و بقیه جهان ۶۶درصد مصرف، ۵۱درصد تولید و ۳۰درصد ذخیره جهانی را به خود اختصاص دادند.

باید توجه شود که در بین کشورهای حوزه خلیج فارس ذخایر اصلی متعلق به عربستان، ایران، عراق و کویت می‌باشد. عربستان با ذخیره‌ای برابر ۱۶۹۵۸۵ میلیون بشکه در سال ۱۳۶۶ (۱۹۸۷) شش برابر ایالات متحده آمریکا ذخایر کشف شده نفت دارد. ذخایر عربستان سعودی در سال ۲۰۰۰ به رقم ۲۶۲۷۶۶ میلیون بشکه رسیده است و این نزدیک به نه برابر ذخایر کشف شده آمریکا است. همین موضوع اهمیت این کشورها را به خوبی روشن می‌سازد.

بیشترین افزایش ذخایر متعلق به کشورهای اوپک حوزه خلیج فارس است. سایر مناطق با درصد افزایش کمی را داشته‌اند و یا ذخایر آن‌ها کاهش می‌سازد.

مجموع این عوامل بیان کننده ارزش و اهمیت ویژه نفت منطقه خلیج فارس می‌باشد به خصوص با توجه به اینکه نفت خام قابل استحصال جهان با سطح تولید فعلی ممکن است در مدت ۳۵سال به پایان برسد، در حالیکه نفت برخی از کشورهای این منطقه با در نظر گرفتن نرخ تولید کمتری ممکن است تا ۱۰۰ سال ادامه یابد، در صورتی که عمر متوسط منابع نفتی سایر مناطق نفت‌خیز حدود ۱۸ سال می‌باشد. بدیهی است اتکاء کشورهای صنعتی جهان به نفت برای دهه‌های آینده به طور عام و به ویژه به نفت منطقه خلیج فارس نه تنها کاهش نمی‌یابد، بلکه این وابستگی افزایش نیز خواهد یافت.

#### منابع گاز در منطقه خلیج فارس

استفاده از گاز طبیعی به عنوان مکمل انرژی هر روز ابعاد وسیع‌تری می‌گیرد. تحقیقات نشان می‌دهد که تولید گاز در جهان طی دو دهه آخر قرن بیستم به شدت افزایش یافته است:

#### سایر منابع طبیعی

از میان کشورهای خلیج فارس تنها در ایران ذخایر شناخته شده عبارتند از: ۸۰۰میلیون تن مس ۱/۱۲درصد و بیش از ۵۰۰میلیون تن مس با درجه پایین‌تر، ۷میلیون تن سنگ معدن کرومیت ۳۵درصد تا ۵۰درصد (بزرگ‌ترین ذخایر کرومیت دنیا). بیش از ۱/۲میلیارد تن آهن و ۱/۶میلیارد تن ذخایر ذغال سنگ با کیفیت عالی و ۵۰۰میلیون تن فلز آلومینیم فقط در ناحیه تاکستان قرون (ایران یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان سلفات قلیایی آلومینیم (فیروزه) جهان است). همچنین معادن دیگر عبارتند از: سرب، روی، نیک، سولفور، منگنز، نیکل، طلا، اورانیوم، منیزیم، باریم، قلع، تنگستن، سنگ آهک، کبالت، فلوریت، بوکسیت و... تنها در منطقه ساقدن یزد ذخایر کشف شده اورانیوم ۳هزار تن و مولیبد نوم ۴هزار تن است.

#### تأثیر انقلاب اسلامی ایران

با توجه به وابستگی کشورهای صنعتی غرب و ژاپن به نفت، بازار و موقعیت استراتژیک منطقه خلیج فارس است که پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، منافع این کشورها را شدیداً به مخاطره افکند. قدرت‌های فرامطابقه‌ای برای ادامه حضور و کسب منافع بایستی بر منطقه سلطه داشته باشند و برای تداوم بخشیدن به این سلطه، از دیدگاه دولت‌های سلطه‌گر خارجی و دولت‌های وابسته منطقه، «ثبات سیاسی» در منطقه خلیج فارس بایستی حفظ شود و این «ثبات سیاسی» مفهومی ندارد مگر «ادامه و حفظ وضع موجود». اما وضع موجود با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در معرض خطر جدی قرار گرفت، زیرا گسترش تفکر انقلاب اسلامی به کشورهای منطقه می‌تواند نفوذ غرب را شدیداً کاهش دهد. وقوع این حادثه به عدم دسترسی مداوم کشورهای خارجی به منابع نفت و بازار منطقه می‌انجامد. بنابراین حیات اقتصادی غرب در معرض خطر قرار می‌گیرد و در نتیجه تسلط بر منطقه و جهان دشوار می‌شود.



های خارجی در ایران متعلق به ایالات متحده بود از پیگیری این موضوع کناره گرفت. از طرفی دیگر کالاهای آمریکایی حداقل ۶۰ در صد از نیازهای نیروهای مسلح ایران در سلاح و مهمات را پوشش می داد و به طور کلی سهم کشورهای عضو ناتو در تامین ارتش ایران به ۸۵درصد می رسید.

برای اتحاد جماهیر شوروی و ایران طرح ساخت کانال اتصال دریای خزر به خلیج فارس به منظور مقابله با فعالیت های ایالات متحده و ناتو می توانست فوق العاده سودمند باشد اما جنگ ایران و عراق، اجرای این پروژه را برای دوره نامحدودی به تعویق انداخت. کانال خزر – خلیج فارس نه تنها روسیه بلکه دیگر کشورهای شوروی سابق و اروپا را به اقیانوس هند متصل می کنند. این مسیر تا دو برابر از مسیر فعلی تنگه های ترکیه، کوتاه تر است.

بعد از انقلاب اسلامی ایران طرح اتصال دریای خزر و خلیج فارس مسکوت ماند تا این که در سال های ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۶ برای اولین بار مطالعاتی اجمالی در خصوص اتصال پهنه آبی شمال و جنوب کشور انجام شد. پیرو دستور ریاست جمهوری وقت به وزارت جهاد سازندگی در پاییز سال ۱۳۷۴ توافق نامه مطالعات امکانپذیری مقدماتی طرح آبراه «خلیج فارس – دریای خزر» فی مابین وزارت جهاد سازندگی و دفتر ریاست جمهوری تنظیم و پس از ابلاغ در اسفند ماه ۱۳۷۴ مطالعات از ابتدای سال ۱۳۷۵ آغاز شد در طی این مطالعات ۶ کمیته علمی شامل کمیته عمران، کمیته هیدرولیک و منابع آب زمین شناسی تاسیسات مکانیکی و برقی محیط زیست و کمیته اقتصادی اجتماعی متشکل از بیش از ۱۲۰ کارشناس تشکیل گردید در طی انجام مطالعات یک تیم کارشناسی از نمونه آبراه های مصنوعی ساخت بشر در ۸ کشور روسیه ،چین ،کانادا، قزاقستان ترکمنستان ،سوئد ،بلژیک، آلمان بازدید به عمل آوردند. در سال ۱۳۷۵ و در خلال بازدید از کانال های روسیه این کشور از پیشنهاد ایران استقبال کرده، اما آن را به مطالعه بیشتر زیست محیطی این پروژه منوط کرد چرا که این پروژه می توانست محیط زیست دریای خزر را با خطر مواجه کند طرفین توافق کردند که کارشناسان، ایرانی با تجربه و دانش روسیه در ساخت و مهندسی فنون و تجهیزات آبی آشنا شوند لذا هیات ایرانی از کانال های دریای سفید بالتیک و لگا بالتیک و و لگا دن، بازدید کردند.

در سال ۱۳۷۵ و همزمان با مطالعه طرح توسط کارشناسان، داخلی روسیه و ایران گروه کارشناسی از همان سال ها در پی نشستهای مکرر سران آمریکا و ایران ایالات متحده اعلام کرد که این پروژه در بلند مدت بر ضد منافع آمریکا و متحدان آن در ناتو است عربستان سعودی نیز از این موضع حمایت کرد. در صورتی که عراق طرفدار اجرای این پروژه شد چرا که این کانال کوتاه ترین مسیر دستیابی عراق به اتحاد جماهیر شوروی بود. حمایت از این موضع به بغداد کمک کرد تا برای عادی سازی روابط با مسکو موافقتنامه دوجانبه دوستی و حسن همجواری را در سال های ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و ۱۹۷۵ (۱۳۵۴) به امضا برساند.

در آن دوران ایران برای حفظ منافع مشترک با آمریکا که مشتری ۷۰درصد از صادرات نفت ایران به آمریکا بود و ۴۰ درصد از سهم سرمایه گذاری

«اقتصاد سرآمد» مطالبه می‌کند؛

بخش پایانی

# یک قرن انتظار برای یک تصمیم!

**جمهوری اسلامی کجای تصمیم آبراهه شمال –جنوب است؟**

**گروه راهبردی و استراتژیک –امید اسماعیلی** – روزهای گذشته روزنامه دریایی اقتصادسرآمد گزارشی از عربستان منتشر کردیم، مبنی بر «توسعه شگرف و تصمیم‌های بلندپروازانه عربستانی‌ها». همچنین بارها سخن‌ها گفته‌ایم از ابرپروژه‌های شگرفی که چینی‌ها ساخته یا در حال ساخت آن هستند. با حسرت از سنگاپور نوشتم که چگونه تبدیل شده است به رتبه اول بنادر جهان و اینکه چرا بنادر ما تبدیل شده‌اند به انباری کالای فرسوده و فاسد. بارها از عرب –مد نوشتم و اینکه قرار است ایران چگونه دور بخورد. از توتل زیر دریایی قطری‌ها گفتیم که قرار است سر از بندرعباس خودمان در بیآورد. به هر روی، از انواع پروژه‌های شگرف در کشورهای دیگر گفتیم و نوشتم و در این میان، در حسرت یک تصمیم که صد سال از عمرش می‌گذرد، مانده‌ایم و نمی‌دانیم عروس سخت گیر ما کی از گلاب گیری بر می‌گردد که بله یا نه بگوید.

«آبراهه شمال –جنوب» (ایران رود) یا هر اسمی که دارد، آن آرزویی است که دارد تن به قرن می‌دهد و ما می‌خواهیم قبل از مرگ، بدانیم که این عروس به خانه ایرانیان می‌آید یا نه. اجرای این آبراهه که خلیج را به خزر پیوند می‌زند را نمی‌گوییم. اجرای آن با این اوضاع، تحلیل محض است؛ تصمیمش را می‌گوییم که آیا بالاخره بعد از نزدیک به صد سال، آبراهه شمال –جنوب تأیید می‌شود یا نه؟

ما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد بر آنیم بار دیگر به کلنجار ایسن آبراهه برگردیم. برای شروع یک گزمنان داندسی و مطالبه‌گری منطقی، گزارشی از سازمان برنامه و بودجه منتشر می‌کنیم که در باب «تاریخچه این آبراهه» تحقیق و تدوین شده است. این تاریخچه را بخوانید تا حرف‌ها و تحلیل‌های آینده اقتصاد سرآمد را بهتر و روشن‌تر با هم درک کنیم.در همین راستا بخش اول این نوشتار را در شماره ۱۷۵۲ روزنامه دریایی اقتصادسرآمد منتشر کردیم آنچه در ذیل می‌آید بخش دوم و پایانی است که با هم مرور می‌کنیم:

رویدادهای نگران کننده در جبهه های نبرد شوروی با آلمان تهدید حمله ترکیه به اتحاد جماهیر شوروی و نزدیک شدن نیروهای آلمانی ایتالیایی به کانال سوئز در سال ۱۹۴۲ (۱۳۲۱) نقش مؤثری در احیای پروژه احداث کانال خزر – خلیج فارس داشت اتحاد جماهیر شوروی و ایران از این پروژه به عنوان یک طرح متقابل سودمند و آینده دار یاد کردند این موضوع در ۳۰مهر سال ۱۹۴۳ (۱۳۲۲) در تهران طی مذاکراتی بین ژوزف استالین و محمد رضا پهلوی مورد بحث و گفتگو قرار گرفت.

در بهار ۱۹۵۳ (۱۳۳۲) اتحاد جماهیر شوروی در برابر پیچیدگی روابط با ایران وارد دوره عادی سازی روابط با ترکیه شد اما ایران از نیمه دوم دهه ۵۰ میلادی تصمیم گرفت تا از سیاست همکاری برابر با غرب و اتحاد جماهیر شوروی پیروی کند در ماههای ژوئن و جولای ۱۹۵۶ (۱۳۳۵) محمد رضا پهلوی در راس هیاتی از اتحاد جماهیر شوروی، بازدید رسمی به عمل آورد. در این سفر طرفین یک سری توافقنامه اقتصادی به امضا رساندند. علاوه بر این در جلسه نیکلای بولگانین رئیس وقت شورای وزیران اتحاد جماهیر شوروی با پهلوی طرفین به

بازتاب

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

**پنج پروژه به اعتبار ۱۹ هزار میلیارد ریال در مجتمع**

**بندری انزلی در حال اجراست**



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از اجرای پنج پروژه سرمایه گذاری در مجتمع بندری انزلی خبر داد و افزود: این پروژه ها با سرمایه گذاری اولیه ۱۹ هزار میلیارد ریال در دست اجراست که مهمترین آن پروژه کشتی سازی است. به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی در جشن گرامیداشت روز جهانی دریانوردی اظهار کرد: این استان در کشتی سازی و عملیات تعمیرات آن با کمبود جدی مواجه است ضمن آنکه عمر بالای ۳۰سال کشتی ها در دریای خزر نگران کننده است از این رو طی مذاکراتی با سرمایه گذار و امضای تفاهمنامه این پروژه در مرحله مطالعاتی قرار دارد و ظرف ۲ ماه آینده وارد مرحله اجرایی می شود تا

بخشی از مشکل اشتغال دریانوردان با اجرای این پروژه حل شود.وی با تبریک روز جهانی دریانوردی به تمام کسانی که در این صنعت فعالیت می کنند، گفت: تنها کشوری که در جریان حوادث سالهای اخیر تا حدود زیادی از حمله دزدان دریایی در امان ماند و توانست از آن مقطع به سلامتی عبور کند ایران بود، از این رو دریانوردان زحمات نیروهایی که در برقراری امنیت دریا تلاش کرده اند را فراموش نخواهند کرد.وی با اشاره به شعار امسال سازمان جهانی دریانوردی آیمو «IMO» و کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها موسوم به «مارپل» با عنوان «مارپل در ۵۰ سالگی – تعهد ادامه داره افزود: این شعار به دلیل اهمیت محیط زیست برای جوامع بین المللی مورد توجه قرار گرفته و سازمان جهانی دریانوردی در ارتباط با محیط زیست و حفظ آن با حساسیت بسیار بالایی عمل می کند و قوانین سختی برای کشتی ها وضع کرده است.یونسی تصریح کرد:مارپل از ۵۰ سال پیش که تصویب و لازم الاجرا شد تاکنون اصلاحات بسیاری داشته و امروز به کنوانسیون بدل شده که بیشترین اقدامات پیشگیرانه را در مقابل آلودگی های محیط زیستی دارد. اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان نیز در راستای عمل به این تعهدات تمام کشتی هایی که وارد بنادر انزلی، کاسپین و آستارا می شوند را مورد بازرسی قرار داده و از ورود هر کشتی که ایمنی و محیط زیست را تحت شعاع قرار دهد، جلوگیری می کند.

روشن

در دیدار وزیر آستراخان با مدیر عامل سازمان بنادر مطرح شد:

**برنامه جامع روسیه برای لایروبی کانال ولگا و تسهیل**

**تردد کشتی های تجاری**



ایلیا ولینسکی، وزیر صنعت، تجارت و انرژی منطقه آستراخان روسیه با علی اکبر صفایی، معاون وزیر راه و شهر سازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی دیدار و درباره توسعه همکاری بندری و دریایی و کشتیرانی منظم در خزر؛ ایجاد ظرفیت ترانزیتی و فعال سازی کریدور شمال –جنوب و کاهش تراز آب دریای خزر گفت وگو کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، معاون وزیر راه و شهر سازی در این دیدار با اشاره به علاقه مندی تهران و مسکو برای توسعه همکاری تجاری و اقتصادی طی سال های اخیر، تأکید کرد: با توجه به قدمت همکاری های بندری و دریایی بین بنادر شمالی ایران با بنادر منطقه آستراخان روسیه، فعال سازی همه پتانسیل ها و

ظرفیت های موجود تجاری بین استان های شمال ایران و استان آستراخان از اهداف کلیدی دولت سیزدهم قلمداد می شود.مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست با اشاره الحاق ۳۰قروند شناور تجاری به ظرفیت کشتیرانی ایران در خزر و علاقه مندی تهران برای تداوم توسعه ناوگان از طریق ظرفیت های آستراخان، تأکید کرد: ظرفیت های خالی در بنادر آستراخان و بنادر شمالی ایران کشور، ایجاد می کند در زمینه بندری، تردد کشتی های رو-رو، کشتی های کانتینری و کشتی های رو-رو ریلی را آغاز کنیم.صفایی با اشاره به بحران کاهش تراز آب دریای خزر ناشی از کاهش سطح آب ورودی از رودخانه ولگا به دریا، هشدار داد: در صورت تداوم این وضع و عدم رسیدگی به آن، ابتدا بنادر روسیه و سپس بنادر سایر کشورها دچار مشکلات جدی خواهند شد.در این نشست، وزیر صنعت، تجارت و انرژی منطقه آستراخان نیز با اشاره به وضعیت ژئوپلیتیکی جدید کریدور شمال –جنوب ناشی از تحولات منطقه ای، تأکید کرد: از نظر دولت فدرال روسیه، این کریدور یک مسیر اصلی قلمداد می شود و برنامه ریزی شده تا در یک افق و دور نمای بزرگ، از ظرفیت بازار کشورهای آفریقاییز در این راهگذر استفاده کنیم. ایلیا ولینسکی با اشاره به عدم استفاده از کل ظرفیت تجاری بندر آستراخان، تأکید کرد: با توجه با برنامه ای توسعه ای در دست انجام در این بندر، از هر گونه مشارکت اقتصادی و تجاری با شرکای ایرانی استقبال می کنیم.