



دوشنبه-۱ آبان ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۶۳

اقتصاد دریا

«تنگه هرمز و اهمیت آن»

بخش چهارم

موقعیت تنگه هرمز در منطقه خلیج فارس

هما یون الهی - از زمان‌های بسیار دور سلطه بر خلیج فارس و اقیانوس هند مستلزم تسلط بر راه آبی تنگه هرمز بوده است. از شاهان هخامنشی تا شاه عباس و حکومت‌های بعد از او ضمن تسلط بر جزایر و بنادر خلیج فارس، حاکمیت بر تنگه هرمز را اساس سیاست خود قرار داده بودند. نادر شاه افشار با ایجاد کارخانه‌های مدرن تولید توپ‌های دریایی و ساخت کشتی در بندرعباس، بر مسأله تسلط بر خلیج فارس و تنگه هرمز اولویت داد. مهاجمین خارجی نظیر پرتغالی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها و انگلیسی‌ها و حتی به نوعی روس‌ها و چینی‌ها نیز در طول تاریخ استعمار سعی نمودند که با تسلط بر تنگه هرمز، سلطه خود را بر خلیج فارس و اقیانوس هند مطمئن نمایند موقعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز موجب ارائه نظریاتی در این خصوص شده است. چنانکه بر اساس نظریه اسپایکمن، هرکس که ریملند (یا حاشیه زمین) را کنترل کند، می‌تواند جهان را کنترل کند که در این نظریه تنگه هرمز به عنوان مرکز ریملند آمده است. در نظریه هارتلند (قلب زمین) مکنیدر نیز به نوعی این نظریه تکرار شده است.

البوکرک مهاجم پرتغالی معتقد بود که هر دولتی به سه تنگه باب‌المندب، هرمز و مالاکا تسلط داشته باشد، بر جهان مسلط خواهد بود. تنگه هرمز در این نظریه کلید مسطه بر دو تنگه دیگر محسوب می‌شود. به همین دلیل البوکرک قبل از هر اقدامی در خصوص هندوستان به تسخیر جزیره هرمز در دهانه تنگه هرمز پرداخت. این نظریات تا به امروز به نوعی مورد قبول اکثر نظریه پردازان است.

پس از مرگ نادرشاه (۱۷۴۷) و در نتیجه ناتمام ماندن برنامه‌های ایجاد نیروی دریایی در خلیج فارس و حضور گسترده استعمارگران اروپایی در منطقه و همچنین ایجاد رقابت و جنگ بین ایران و عثمانی، ایران و روسیه و در نتیجه تضعیف دولت‌های مرکزی در ایران، همگی دوره‌ای را به وجود آورد که طسی آن دولت‌های ایران توجه کمتری به مسایل خلیج فارس نمودند و در نتیجه منطقه خلیج فارس طی قرن ۱۸ و ۱۹ میلادی تبدیل بل مرکز رقابت قدرت‌های استعماری گردید.

کشف نفت، وقایع پایانی جنگ جهانی اول (وقوع انقلاب در روسیه و ورود آمریکا به صحنه سیاست جهانی، تضعیف دولت‌های اروپایی در اثر جنگ) باعث شد خلیج فارس که حدود یکصدسال تحت سیطره بلامنازع انگلستان قرار داشت بار دیگر صحنه رقابت‌ها و کشمکش‌ها شود. جنگ جهانی دوم و نقش حیاتی خلیج فارس در پیروزی متفقین، تولد دو ابر قدرت اتحاد جماهیر شوروی و ایالات متحده آمریکا در صحنه سیاست بین الملل به عنوان رهبران دو بلوک رقیب، آغاز دوران جنگ سرد، ضعف نظامی، اقتصادی و سیاسی دولت‌های استعماری اروپا، گسترش و موفقیت جنبش‌های رهایی بخش در مستعمرات، اهمیت یافتن هرچه بیشتر نفت خلیج فارس چه از نظر کمیت و چه از نظر وابستگی اقتصاد جهان به آن، همگی باعث مرکزیت یافتن این منطقه در سیاست‌های جهانی شدند و بدیهی است که به اهمیت تاریخی تنگه هرمز به عنوان تنها راه دریایی بین خلیج فارس و آب‌های آزاد جهان پیش از هر زمانی افزوده شد. وقتی در سال ۱۳۴۷ (۱۹۶۸) انگلستان اعلام نمود که در سال ۱۳۵۰ (۱۹۷۱) از منطقه شرق سوئز (شمال خلیج فارس) خارج می‌شود، تحکرات منطقه‌ای و جهانی برای کسب و حفظ سیطره بر خلیج فارس و تنگه هرمز افزایش یافت.

خروج انگلستان در تأثیر متفاوت بسر جریان سیاسی – نظامی منطقه به جای گذاشت: گروهی از کشورهای منطقه که تازه استقلال خود را به دست آورده بودند نگران آینده امنیتی خود شدند. این کشورها عبارت بودند از کویت، قطر، بحرین، اوبطی، دوبی، عجمان، شارجه، رأس الخیمه، الام‌القرین و فجیره. در مقابل کشورهای قوی‌تر منطقه نظیر عراق، ایران و عربستان خروج انگلستان را به عنوان موقعیتی برای حضور مؤثرتر در منطقه می‌دیدند. از سوی دیگر خروج نظامی انگلستان به مفهوم چشم‌پوشی از منافع اقتصادی با سلطه غیرمستقیم سیاسی – نظامی غرب از منطقه نبود، به عکس، خروج رسمی نیروهای انگلیسی از منطقه می‌بایست امکان تبلیغات ضدغربی را در منطقه از جنبش‌های رهایی بخش سلب نموده و در نتیجه موجب تثبیت و تحکیم موقعیت غرب و حفظ منافع آن‌ها شود. سیاست آمریکا و اصولاً غرب در این زمان برای رسیدن به اهداف خود عسارت بود از حفظ و حمایت از دولت‌های طرف‌دار غرب نظیر ایران و عربستان. از نقطه نظر ایران تنگه هرمز گلوگاه حیاتی کشور برای صدور نفت بود. به علاوه تسلط بر تنگه هرمز به موقعیت بین المللی ایران می‌افزود. به همین علت به تدریج نقش ایران (و عربستان) در حفظ امنیت منطقه افزایش یافت و در واقع ایران و عربستان هزینه مادی و انسانی حفظ منافع غرب را به عهده گرفتند.



قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در کنار دریا قرار گرفته‌اند که بیانگر جایگاه «اقتصاد دریامحور» به عنوان اقتصاد پایه ششهر و مسبب رشد و رونق آنها می‌باشد. نکته حائز اهمیت آن است که ۸۰کالانشر ایران یعنی تهران، کرج، شیراز، اصفهان، تبریز، مشهد، اهواز و قم، در خشکی محصورند. گویی توسعه اقتصادی ایران از نزدیک شدن به دریا واهمه داشته و از آن به شدت اجتناب می‌کند.

اگر به آن سوی خلیج فارس نگاهی انداخته شود، کشوری کوچک را می‌بینیم که با کمترین منابع طبیعی و جمعیتی، فاقد سرمایه صنعتی و فناوری، صرفاً به واسطه درک کاملی از مزیت همجواری با آب‌های آزاد، ساختار خود را چنان شکل می‌دهد که در عرض ۳ دهه، خود را به عنوان هاب تجارت منطقه معرفی می‌نماید. گردش تجاری بالا و ارزش افزوده ناشی از آن می‌توانست نصیب یکی از جزایر یا بنادر مستعد ایران باشد که فعلاً اینگونه نیست.

آنچه مسلم است تحقق اقتصاد مقاومتی مبتنی بر راهبرد درون‌زایی و برون‌گرایی، نیازمند رشد همگن و متناسب سه حلقه زنجیره تأمین بر اساس تکیه بر شناخت و درک کاملی از مزیت‌های سرزمینی ایران است. در این میان «توسعه دریامحور» می‌تواند یکی از ارکان مهم این توسعه تلقی شود. والاترین دستاورد توسعه دریامحور، کسب اقتدار و سیادت اقتصاد ملی و کسب حضوری قدرتمند در تمامی عرصه‌های دریایی در ابعاد جهانی است.

طول سواحل ایران نزدیک به ۵۸۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود. در جنوب عملاً از طریق این سواحل است که امکان دسترسی به تمامی نقاط جهان با کمترین نیاز عبور از قلمرو ثالث فراهم است. شکل خاص دریای خزر نیز به ایران کمک می‌کند تا نفوذ عمیقی در کشور‌های شمالی داشته‌باشد و لبه جلویی اتصال خود را به حداکثر برساند.

اما هزاران کیلومتر ساحل در اختیار که نقش بی‌بدیلی در بسترسازی برون‌گرایی اقتصاد ملی دارد، هنوز نتوانسته است رشد همسانی را داشته و نیازمندی‌های تجارت و صنعت ملی را برآورده سازد.

در دهه‌های ۴۰ تا ۶۰ شمسی به دلیل نبود تجربه عملگرایانه در برنامه‌ریزی‌های توسعه و به واسطه گسترش سایه درآمدهای نفتی بر ساختار اقتصاد، آمایش سرزمینی ایران به صورتی نامتوازن شکل گرفت. در این میان مناطق محصور در خشکی که به دلیل رونق اقتصاد نفتی، بستر مناسبی برای فعالیت‌های غیرمولد بودند، توسعه ناهمگن یافتند و افزایش سیل مهاجرت به کلانشهرها را بوجود آورد و با تمرکز امکانات شهری در این مناطق، عملاً نقاط دور از این مراکز در حال رشد، تهی از جمعیت گردیدند. سواحل جنوبی هم که می‌توانستند فرصت‌های بی‌نظیری را فراهم کنند، در زمره مناطق وامانده از توسعه به شمار می‌روند.

این در حالی است که بیش از ۸۰درصد از شهرهای بزرگ جهان که به عنوان

«بانتاب»



معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

مانیتورینگ شناورهای متردد در دریای عمان خلیج فارس و دریای خزر

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از تشکیل کارگروه سوخت دریایی خبر داد و گفت: الزامات جدید بین‌المللی در حال تغییر نوع و کیفیت سوخت کشتی‌ها است و در همین راستا، تبیین نقشه راه سوخت ناوگان دریایی و صنعت بانکرینگ امری بسیار مهم به شمار می‌رود.

به گزارش اقتصادسرایمد، مجید علی‌نازی، درخصوص طرح گزارش دهی خودکار و برخط اضطرار دریایی، اظهار داشت: با افزایش نیاز به عملیات جستجو و نجات دریایی و اقدام سریع برای نجات افراد و کشتی‌های مضطر ایجاد زیرساخت مدرن مدنظر قرار گرفت تا ضمن تهیه سیستم مدیریت جستجو و نجات دریایی بتوانیم هر لحظه ردیابی برخط از وضعیت عملیات موردنظر را داشته باشیم. وی افزود: از جمله موارد گزارش‌گیری‌های برخط و اتوماتیک از شرایط محیطی در اکوسیستم دریایی و امکان گزارش‌گیری از وضعیت تجهیزات از طریق مراجع بین‌المللی، می‌توانیم به مانیتورینگ زنده تمامی شناورها و پروازهای بین‌المللی متردد در دریای عمان، خلیج فارس و دریای خزر، مانیتورینگ زنده جریان‌های بادی قدرت و جهت باد در مناطق دریایی یاد شده و همچنین مانیتورینگ زنده جزر و مد در مناطق مربوطه اشاره کرد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: دسترسی به اطلاعات و نمایش پتانسیل‌های موجود، همسان‌سازی اطلاعات به صورت برخط مابین مراکز و قابلیت جستجوی شماره‌های ماهورهای شناورها، بار و کانتینرها و دسترسی بانک اطلاعات دریایی موجود از دیگر موارد قابل اشاره است. علی‌نازی درخصوص استفاده از هوش مصنوعی و مدیریت داده نیز گفت: در بخش تهیه نقشه‌های چگالی تردد سالیانه و تجمعی، ایجاد پتل‌های مدیریتی و اعزام شناساور و پهپاد به صورت خودکار به موقعیت اضطرار و پایش و شبیه‌سازی عملیات جستجو و نجات دریایی، شبیه‌سازی حرکت لکه نفتی از جمله استفاده‌های هوش مصنوعی و مهندسی داده است. وی با اشاره به طرح یکپارچه‌سازی نقشه‌ها و داده‌های دریایی، اظهار داشت: طراحی و تدوین زیرساخت داده‌های مکانی دریایی (MSDI) به عنوان یکی از تصمیمات و اقدامات مورد تأکید سازمان بین‌المللی هیدروگرافی در سطح بین‌المللی و شنورای عالی صنایع دریایی کشور در سطح ملی در دستورکار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به راهکارهای پیشگیرانه از استمرار آلودگی به دلیل استمرار آلودگی‌های ناشی از فرسودگی تاسیسات و خطوط لوله‌های نفتی در دریا، عنوان کرد: برنامه‌ریزی کوتاه مدت برای تعمیر و نوسازی خطوط لوله و خطوط انتقال زیرآبی، تخلیه نفتست داخل لوله‌های خارج از سرویس و SBM غیرفعال که مقادیر زیادی نفت در آن‌ها وجود دارد از جمله مواردی قابل بیان است و اگر چه این روشها دارای هزینه است اما برای حفظ محیط زیست دریایی کشور و جلوگیری از مسائلی حقوقی بین‌المللی با کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان لازم و ضروری است و نهادهای متولی در این خصوص باید توجه ویژه‌ای داشته باشند.

«دیسچ»



معاون اجرایی و نظارت عملیاتی دبیرخانه سواحل مَکَران

توسعه سواحل مکران نیازمند بودجه

معاون اجرایی و نظارت عملیاتی دبیرخانه سواحل مَکَران گفت: ما معتقدیم بسا بودجه محدود دولت و گستردگی نیاز کشور ،امکان آبادانی سریع در منطقه مکران فراهم نخواهد شد.به گزارش اقتصادسرایمد، علی طالبی با اشاره به یک فوریتی بودن لایحه اساسنامه توسعه سواحل مکران به اینکه حداقل طی یک ماه آینده با تصویب مجلس سازمان توسعه سواحل مکران تأسیس خواهد شد،به مهر گفت: مقدمه پیشرفت و توسعه داشتن سازوکار و بستر مناسب برای برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت است اقدامات جزیره‌ای بدون هدف و برنامه مسیری است که این چند سال دبیرخانه توسعه سواحل مکران رفته است و نتیجه قابل قبول نگرفته است در سال ۱۳۹۵ مصوبه قانونی در مجلس شورای اسلامی مطرح می‌شود در قالب ماده ۶۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور تکلیف می‌شود سازمانی برای توسعه سواحل مکران با شخصیت شرکتی که تمام اختیارات و اقتدارها، برای مدیریت یکپارچه در منطقه را در اختیار داشته باشد تأسیس شود. البته این سازمان باید از گذشته شکل می‌گرفت که اگر این اتفاق می‌افتاد مسیر توسعه تا به امروز هموارتر پیش می‌رفت.همچنان که مقام معظم رهبری در فرمایشات اخیرشان درخصوص عقب ماندگی بیست ساله در اجرای مأموریت‌ها و وظایف در سیستان و بلوچستان و شرق کشور را فرمودند.وی گفت: بخش پایانی ماده ۶۸ قانون اشعار می‌دارد که ۴ ماه پس از ابلاغ این قانون اساسنامه‌ای توسط دولت تهیه و برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه شود. این روند در سال ۱۳۹۵ به اجرا نمی‌رسد و پس از گذشت حدود ۷سال از آن با تلاش دبیرخانه توسعه سواحل مکران ضمن تهیه اساسنامه و بررسی در کمیسیون‌های دولت و هیأت محترم دولت به دست مجلس شورای اسلامی رسیده و پس از پیگیری‌ها در انتظار بررسی نهایی کمیسیون اقتصادی مجلس هستیم تا پس از آن در صحن مجلس شورای اسلامی امید می‌رود با نظر مثبت نمایندگان محترم به تصویب برسد و امیدواریم طی یک ماه آتی امکان ایجاد سازمانی بویا و قدرتمند و توسعه محور برای ظهور اقدامات مؤثر در سواحل مکران فراهم گردد.این مسئول در ادامه تصریح کرد: این سازمان تنها در صورتی می‌تواند با قدرت به کار خود ادامه دهد که تمام دستگاه‌ها و مردم و عواملی که در این راستا دخیل هستند به نحو شایسته به کمک بیایند، به فعالیت خود ادامه دهند و از سوی دیگر بتواند از ظرفیت و مشارکت مردم بهره‌مند شود تا جمعیت حاضر در منطقه مانندگاز و مولد بماند. یکی از وظایف سازمان، مطالبه‌گری از دستگاه‌هایی که در زیرساخت‌های توسعه سواحل مکران فعالیت داشتند و دارند مانند راه‌آهن، جاده، بندر، بهداشت، انرژی و آموزش خواهد بود. امیدواریم دستگاه‌های متولی بنا به وظایف قانونی خود به پای کار خواهند آمدو توسعه سرعت بیشتری خواهد گرفت.طالبی در ادامه خاطر نشان کرد: البته در حوزه توسعه روستایی و بارگذاری‌های صنعتی، کشاورزی، گردشگری و ... در سواحل مکران با توجه به اصل ۴۴ قانون اساسی بخش مهم از توجهات به بخش خصوصی است که باید از ظرفیت‌ها و سرمایه‌گذاری درون و برون کشور استفاده حداکثری شود. ما معتقدیم با بودجه محدود دولت و گستردگی نیاز کشور امکان آبادانی سریع در منطقه مکران فراهم نخواهد شد.معاون اجرایی و نظارت عملیاتی دبیرخانه سواحل مکران در ادامه تأکید کرد: توسعه سواحل مکران یک تکلیف قانونی و شرعی است که باید به مرحله اجرا و عملیات برسد.