

از آبراهه داخلی افغانستان تا آبراهه خلیج–اصفهان؛

«اقتصادسرآمد» تحلیل می‌کند

ماست ودوغ ایرانرود

چین شگفت‌انگیز و روسیه هم‌پیمان

سنگت گروه دریایاب–ایرج گلشنی – در کشکولی آمده است:مردمانی بودند در قدیم که زیاد حال و حوصله فکر کردن نداشتند. و یا روش‌هایی برای کار انتخاب میی کردند که کمی عجیب بود. در زمستان، کنار بخاری هیزی می نشستند و چوب در بخاری می گذاشتند. ابتدا سرد بود، بعد کمی گرم می‌شد، اما وقتی هیزم‌ها بسیار داغ و آتشین می‌شدند، بسیار داغ می‌شد و زانوی آن‌ها را می سوزاند. مردم کلی مشورت کردند و خانواده‌ها حساسی با هم فکر کردن و عاقبت، به یک ایده بسیار جالب رسیدند. آن‌ها در تشت‌ها، خاک و آب ریختند و گل درست کردند. بعد کنار بخاری می نشستند و هر جا که شعله‌های داغ آتش، از سر زانو تا جاهای دیگر را داغ می‌کرد و می سوزاند، یک مشت گل برمی‌داشتند و به محل سوزش می زدند و این گونه بود که دیگر پای‌شان با جای‌شان نسوخت!

آبراهه خلیج–اصفهان

این حکایت که گفتیم و احتمالی می‌دهیم از کشکول شهید منتظری روایت شده باشد، قصه حفر کانال آبی از جنوب به سمت اصفهان و یزد است تا مشکل کم آبی را رفع کنند.ا که البته ابتکار بسیار جالبی است و مانند مردمان بالا که گفتیم، بسیار خلاقانه عمل کرده‌اند.

البته مردمان بالا می توانستند وقتی بخاری هیزی می یک‌باره گر می‌گردد و داغ می‌شود، کمی عقب‌تر بنشینند و نیازی به گل مالی خودشان نبود.

اینجا هم می‌شد که صنایع آب بر را به مناطق ساحلی و پرآب منتقل کنند و خیال خودشان را راحت کنند و نیازی به کندن زمین نباشد!اما وقتی قرار است کارها به روش‌های نوین ساخته و پرداخته شود، دیدن و شنیدن این ایده‌ها و ابتکارات جای سرور و شادی دارد.

آبراهه داخلی افغانستان

افغانستانی که ما او را هیچ می‌پنداشتیم، سال‌هاست که دست به ساخت آبراهه داخلی زده است. کشوری که از هیچ سسوه به دریا راهی ندارد و محصور در خشکی است، منابع آبی خود را به مناطق دیگر منتقل می‌کند تا توسعه پایدار کشاورزی خود را محقق کند. شگفتا که افغانستانی‌ها خیلی زودتر از ما شروع کردند و به نتیجه رسیدند؛ و ما همچنان در حال محاسبات علمی!هستیم که آیا می‌شود؟ بکنیم؟ نکنیم؟ ببریم؟ نبریم؟ ای خدا ما چه کنیم؟

چین شگفت‌انگیز

اگر ابراهه چیزی بود که تازه اختراع شده بود و نمونه ثانئ نداشت، چه‌کنم چه‌کنم‌های ما درست بود. اما تاریخ آبراهه که چند هزارسال قبل می‌رسد و داریوش بزرگ در عمل آن را انجام داد. از این گذشته، همین چین که کشور دوست و برادر و استراتژیک و این چیزهاست، آبراهه‌هایی حفر کرده است که تعجب انسان را به آسمان می‌برد. کانالی به طول چند صد کیلومتر فقط در مدت شش سال. و دیگر آبراهه‌هایی که متعددد و کشور چین را از هر سو سیراب کرده‌اند.

روسیه هم‌پیمان

روسیه که معروف است به داشتن کانال‌ها و آبراهه‌های متعدد به نحوی که در هر جای روسیه می‌توان یک جریان دست‌ساز از آب مشاهده کرد. چیزی شبیه تونل‌های مترو که روزگاری عجیب و غریب بودند و اکنون عادی شده‌اند. همه کشور روسیه، آبراهه‌کشی شده است و ما با داشتن دو مرز آبی با سه دریای قابل‌کشتریانی (خلیج فارس–دریای عمان یا مَکران و خزر)، بر و بر داریم به پیشرفت جهانیان نگاه می‌کنیم و البته فقط نگاه می‌کنیم و نگاه می‌کنیم و نگاه می‌کنیم.

قصه ایرانرود

بارها گفتیم که این قصه، صدساله است و هنوز کسی نیامده که ماست و دوغ آن را برای ما روشن کند که بالاخره قصه ما راست بود یا دروغ؟ به‌طور طبیعی، در هر کشوری، در باره ایرپروژه‌ها، بدون فوت وقت تصمیم‌گیری می‌کنند که این کار بشود یا نشود. و اگر قرار است بشود در چه سالی شروع و در چه سالی پایان یابد.

اما قصه ایرانرود در ایران مسکوت مانده است. شاید به دلایل سیاسی. همان دلایلی که این کار شروع نشده مورد تحریم غرب قرار می‌گیرد. دلیل آن‌ها روسیه است. به نظر می‌رسد مهم‌ترین کشوری که از آبراهه ایرانرود نفع می‌برد روسیه باشد که بسیار هم مشتاق اجرای آن است. به همین دلیل، غربی‌ها که در فکر جلوگیری از توسعه تجاری روسیه هستند، حفر کانالی که خلیج را به خزر وصل می‌کند و قابل‌کشتریانی است را تحریم و ممنوع اعلام فرموده‌اند و ما هم لایذ باید تبعیت کنیم. نقطه‌نظر دیگر این است که اگر قرار باشد همه سودها به



نفع روسیه باشد، ما چرا سرزمین خود را نصف کنیم و وسطش یک کانال بزرگ حفر کنیم؟ قصه وصل می‌شود به ضرب‌المثل دیگری که برای ما نجوشد! این است که دلیلی ندارد که یک آبراهه بکشیم و کلی هم زحمت بکشیم و زخم و زبلی هم بشویم، عاقبت مسیر کشتی‌های روسیه شود و سهم ما تماشاً. یا این که حداکثر چند تا عوارضی بسازیم و بنامیم که کشتی روس‌ها بیاید و یک عوارض مختصر محتمی بدهد و برود.

بنادر نیمه‌کاره

همین الان بنادر ما نیم‌بند دارند کار می‌کنند. این همه بندر داریم، چه نیازی است به ایرانرود؟ ما اگر این کاره باشیم همین بنادر را به اوج برسانیم –مانند سنگاپور– یا طوری کار کنیم که بنادر ما جزو صد بندر برتر جهان باشند(نه جزو ده بندر برتر که این تخیل است) هر چه داریم از همان بنادر صادر کنیم. دیگر کانال می‌خواهیم چکار؟

دل‌ودماغ تصمیم

به‌طور کلی، تصمیم در باره چنین پروژه‌ای دل می‌خواهد. عیب بزرگ این پروژه این است که کندنش در چهار سال ممکن نیست. پس این چه کاری است که یک دولت

شهادت به خرج دهد، تصمیم بگیرد و آغاز کند، اما افتتاح پروژه بیفتد دست یکی دیگر. این زحمتش را یکشد و دیگری پزش را بدهد. این است که کسی دل و دماغش را ندارد که از این تصمیم‌ها بگیرد.

انسان باید عبرت بگیرد. همین احمدی‌نژاد را ببینید. آمد و این همه مسکن مهر ساخت طوری که افتتاح‌ش به ارث به ریسی رسیده است. ریسی زشتش را می‌گیرد و احمدی‌نژاد فحشش را می‌خورد! خوب است آدم عاقل باشد و به پروژه‌هایی فکر کند که حداکثر چهار سال به سرانجام برسد.

با این حساب، تصمیم برای بی‌خیال شدن از ایرانرود، یک تصمیم عاقلانه است و بر اساس زمان‌سنجی درست و این که چه کسی رویان پاره می‌کند گرفته شده است. فقط بحث ما این است یکی بیاید و خدایی بگوید که ایرانرود تعطیل است که ما هم در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد تعطیلش کنیم. از بس در باره ایرانرود نوشتیم که دیگر لحن و کلمه و جمله کم آورده‌ایسم و دچار هذیان‌بافی شده‌ایم. لطفاً تعطیلش کنید.

بالا نرفتم که ماست باشد. کی حاشش را دارد که برود بالا!، همین جانشستیم و گل به زانو زدیم و گفتیم: قصه ما دروغ بود. خلاص.

انجمن طرفداران توسعه‌ی بندرانزلی برگزار می‌کند:

نشست‌هایی برای نجات تالاب انزلی

نخستین نشست گفت‌وگومحور با حضور تنی چند از فعالان و علاقمندان به محیط زیست در دفتر این انجمن برگزار شد.

یه گزارش اقتصادسرآمد، محمد کهنسال دبیر کمسیون محیط زیست انجمن طرفداران توسعه‌ی بندرانزلی در این گردهمایی با تاکید بر وضعیت نامناسب اوضاع واحوال تالاب انزلی گفت: علی‌رغم این که مسئولان در ظاهر گام‌هایی برداشته‌اند و برنامه‌هایی در سطوح بالای ملی تدوین کرده‌اند اما اتفاقات رخ داده برای نجات تالاب، نزدیک به صفر بوده و از سوزی دیگر چون بصورت طبیعی وضعیت تالاب به سمت منفی حرکت می‌کند، می‌توان گفت نه تنها در این امر جلو نرفته‌ایم بلکه عقب هم افتاده‌ایم.وی افزود: مردم و سازمان‌های مردم‌نهاد بدون توجه به این که اقداماتانتج به نتیجه بشود یا نشود، وظایفی بر عهده دارند. از این رو انجمن طرفداران توسعه‌ی بندرانزلی بر آن شد تا نشست‌هایی گفت‌وگومحور ترتیب دهد که شاید مهم‌ترین خروجی‌اش این باشد که بدانیم برای نجات تالاب چکار باید انجام دهیم. در واقع ما باید بدانیم، بعنوان سازمان مردم‌نهاد حیطی وظایف‌مان چیست و در شرایط موجود چگونه می‌توانیم کمکی به بهبود وضعیت تالاب کنیم. کهنسال در ادامه‌ی اظهاراتش به تعریف تالاب، تالاب‌های بین‌المللی، تالاب‌های ساحلی و همچنین فهرست مونترو پرداخت و یادآور شد: ستادی تحت عنوان ستاد ملی هماهنگی امور تالاب‌ها در دولت قبل تشکیل شد. البته تاگفته نماند که پیش از تشکیل این ستاد، قانون حفاظت از تالاب‌ها داراشتم که دیدیم مورد توجه قرار نمی‌گرفت، به همین دلیل گروهی برای حفاظت از تالاب‌ها تشکیل شد که افاقه نکرد و بعد از آن قانونی نوشته شد س‌تادی ملی تشکیل دادند که رییسش معاون اول رییس جمهور است و رییس سازمان حفاظت محیط زیست بعنوان یکی دیگر از معاونان رییس جمهور دبیر این ستاد و وزیران وزارنخانه‌هایی چون جهاد کشاورزی، راه و شهرسازی، نیرو و دیگر وزارنخانه‌های مرتبط عضو این ستاد هستند. گفتنی است که این ستاد در اولین جلسه‌ای که تشکیل داد، آیین‌نامه‌ای نوشت و در آن مصوب کرد که ستاد در هر فصل حداقل یک جلسه داشته باشد، که اگر این مصوبه اجرا می‌شد، هم‌اکنون باید جلسه‌ی سیزدهم یا چهاردهم این ستاد تشکیل شده باشد. این در حالی است که تا به امروز پنج جلسه بیشتر تشکیل نشده و نکته‌ی دیگر این است که از جلسه‌ی سوم به بعد اخبار جلسات در سایت سازمان محیط زیست انعکاس نیافته است.

بانتب

خسارت سنگین معطلی کشتی‌ها در بندار

صاحب بار باید روزانه یک میلیارد تومان هزینه پرداخت کند

رئیس کل دادگستری هرمزگان گفت: طبق قرارداد هر کشتی ۷روز در بندر معطلی دارد که اگر تعدد روزهای معطلی بیش از ۷روز باشد، صاحب بار باید روزانه بیش از یک میلیارد تومان هزینه پرداخت کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی قهرمانی، رئیس کل دادگستری استان هرمزگان در حاشیه این بازدید در جمع خبرنگاران گفت: طبق قرارداد هر کشتی ۷روز در بندر معطلی دارد که اگر تعداد روزهای معطلی بیش از ۷روز باشد، صاحب بار باید روزانه بیش از یک میلیارد تومان هزینه پرداخت کند.

رئیس کل دادگستری استان هرمزگان افزود: در تعامل میان دولت، قوه قضاییه و بنادر آزاد فرآیندی صورت گرفته که طبق آن، روند ترخیص کشتی‌ها در اسکله با سرعت بالاتری صورت بگیرد. در حال حاضر حدود ۲۵ کشتی در اسکله وجود دارد که کار تخلیه هر کدام از آن‌ها حدود ۱۰ روز طول می‌کشد.

وی یادآور شد: با هماهنگی و اقدامات صورت گرفته توسط دولت و قوه قضاییه، روند کار به نحوی شده است که کشتی معطل در این بندر نداشته باشیم. حسین عباس‌نژاد، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در حاشیه این جلسه گفت: ۱۴ جزیره در استان هرمزگان وجود دارد که بندر شهید رجایی بزرگترین بندر کشور و دومین بندر استان است.

وی افزود: بندر شهید رجایی ۵هزار و ۱۰۰هکتار مساحت دارد و ۶۵درصد صادرات و واردات از این بندر انجام می‌شود و بزرگترین و تخصصی‌ترین بندر در عملیات کانتینری است.

عباس‌نژاد با بیسان اینکه در این بندر بیش از ۱۲هزار نفر مستقیم و غیر مستقیم مشغول بکار هستند، گفت: در بندر رجایی ترینال‌هایی برای تخلیه و بکارگیری وجود دارد و همچنین اراضی موسوم به پشتیبانی و دپوی کالایز قرار دارد تا کارهای کالاها برای خروج در آن انجام شود.

استخرهای پرورش ماهی دو منظوره در آمندزایی مناسبی دارند

وجود پنج هزار استخر دو منظوره کشاورزی در لرستان

مدیر کل شیلات لرستان گفت: استخرهای پرورش ماهی ۲ منظوره درآمندزایی مناسبی برای کشاورزان دارند به نحوی که هر استخر در فصل کشاورزی می‌تواند بیش از پنج تن ماهی را تولید کند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، کیارش بیرانوند در نشست بررسی و رفع مشکلات طرح های رسته شیلات افزود: آبیزی پروری زیربخش های متفاوتی دارد که یکی از آنها استخرهای ۲ منظوره کشاورزی است.وی گفت: حدود چهار تا پنج هزار استخر ۲ منظوره کشاورزی فعال و در دست ساخت در لرستان وجود دارد که از آب چاه های کشاورزی، ایستگاه های پمپاژ، رودخانه ها و سدهای خاکی و رسوبی استفاده می کنند و یکی از اولویت های وزیر جهاد کشاورزی، توسعه زیرساخت های آبیزی پروری و افزایش تولید در این بخش است.وی تصریح کرد: راه اندازی تعاونی های آبیزی پروری، ظرفیت های خوبی را در بخش شیلات ایجاد می کند چراکه هر استخر در فصل کشاورزی می تواند بیش از پنج تن ماهی را پرورش دهد که ارزش آوری و درآمد خوبی را برای کشاورزان استان به همراه خواهد داشت.مدیر کل شیلات لرستان با اشاره به فعالیت ۱۴۰ مزرعه ۲ منظوره در استان، بیان کرد: با راه اندازی این استخرهای ۲ منظوره هم درآمد خوبی برای کشاورزان ایجاد می شود و هم تولید آبیزان استان افزایش می یابد که بر سرانه مصرف آبیزان استان نیز تاثیر خواهد داشت.

رییس سازمان جهاد کشاورزی لرستان نیز با بیان اینکه یکی از برنامه های وزارت جهاد کشاورزی استفاده از استخر های ۲منظوره است، اظهار کرد: این رویکرد سبب ایجاد اشتغال مولد، توسعه آبیزان پرورشی و بهبود کیفیت خاک کشاورزی خواهد شد.سید عماد شاهرخی افزود: این استان دارای ظرفیت مطلوب در حوزه آبیزی پروری می باشد که لازم است اطلاع رسانی و فرهنگ سازی های لازم در این زمینه صورت گیرد و کشاورزان به این سمت سوق داده شوند تا بهره وری ارتقا یابد.وی با اشاره به شرایط اشتغالزایی در این طرح بیان کرد: با ۶۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری طی یک دوره پنج ساله برای ۴۰۰ نفر اشتغال ایجاد خواهد شد.

اقتصاد دریا

تنگه هرمز و اهمیت آن

بخش پنجم

حاکمیت و توان کنترل بر تنگه هرمز

هما یون الهی – با توجه به اینکه فاصله این دو جزیره لارک و جزیره قوئین ۲۱ مایل (۳۸/۹کیلومتر) است در نتیجه دریای سرزمینی دو کشور عمان و ایران حدود سه مایل بر یکدیگر انطباق دارند و طول منطقه دریای سرزمینی مشترک دو کشور، حدود ۱۶ مایل دریایی (۲۹/۶ کیلومتر) است.

به علت وجود فاصله کمتر از ۲۴ مایل بین جزایر تنب، قشم، فارور، ابوموسی و سیری دریای سرزمینی ایران به صورت یکپارچه تا ۱۲مایلی جنوب جزیره ابوموسی، تنب و سیری کشیده می‌شود.

ج – منطقه نظارت، انحصاری و اقتصادی: با توجه به افزایش ۱۲مایل منطقه نظارت بر ۱۲ مایل آب‌های سرزمینی در بسیاری از مناطق آب‌های تنگه هرمز، مناطق نظارت دولت‌های دو طرف تنگه بر هم منطبق می‌شود که در نتیجه فلات قاره طرفین نیز چنین حالتی را دارد و بنابراین تعیین حدود نظارت و استفاده از فلات قاره باید با توافق‌های طرفین تعیین شود.

تعیین حدود فلات قاره بین ایران و عمان به موجب موافقتنامه دو جانبه ۳ مرداد ۱۳۵۳ (ژوئیه ۱۹۷۴) انجام شده است و نیازی به تغییر آن بر اساس کنوانسیون ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) نمی‌رود، زیرا قرارداد دو جانبه است و در ثانی مغایرتی با مفاد کنوانسیون ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) ندارد. همچنین کمیته مشترکی به منظور بهره‌برداری از مخازن نفت تنگه هرمز بین دو کشور تشکیل شده است.

حاکمیت و توان کنترل بر تنگه

چند نکته در مورد اعمال قوانین بر تنگه هرمز از سوی ایران قابل توجه است:

الف – تنگه هرمز از معدود تنگه‌هایی است که وجود امنیت عبور از آن نه تنها مورد توجه دو دولت حاشیه‌ای (عمان و ایران) است بلکه مورد علاقه دولت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نیز می‌باشد، به طوری که عدم امنیت عبور از آن تقریباً همه کشورهای جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهد و از این نظر حتی کانال سوئز هم، هم‌سطح با تنگه هرمز نیست، زیرا جایگزین بر کانال سوئز وجود دارد (هرچند با صرف زمان و هزینه بیشتر) ولی در کوتاه مدت و میان مدت جایگزینی برای تنگه هرمز در امر صدور نفت و سپس ورود کالا از کشورهای صنعتی وجود ندارد.

ب – هرچند طبق مواد ۴۱ و ۴۲ و ۴۳ کنوانسیون جدید سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) کشورهای ساحلی حاشیه‌تنگه‌های بین المللی مجاز هستند قواعد، مقررات، قوانین و دستورالعمل‌هایی در خصوص ایمنی دریانوردی، تعیین خطوط ترانزیتی، جلوگیری از آلودگی، امور مربوط به صیادی، تخلیه و بارگیری و غیره وضع و به نحو مقتضی به اطلاع کشورهای استفاده‌کننده برسانند و در اجرای آن نظارت کنند، ولی عملاً این قدرت اعمال مقررات است که حرف آخر را می‌زند.

ج – بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران که منافع آمریکا در منطقه به خطر افتاد، کنترل غیرمستقیم آمریکا بر تنگه هرمز هم از بین رفت و وقتی ایران اعلام کرد در صورت به خطر افتادن منافع حیاتی خود ممکن است تنگه هرمز را ببندد، آمریکا اقدام به ایجاد پایگاه‌های متعدد در عمان نمود، نظیر: الخصاب، سیب، مصره، سلاله که در گذشته بعضی از آن‌ها در اختیار انگلیس بود.

د – در زمان حاضر تنگه هرمز توسط دو قدرت منطقه‌ای و برون منطقه‌ای کنترل می‌شود. ایران به عنوان قدرت منطقه‌ای ساحل شمالی و آمریکا و انگلیس به عنوان قدرت‌های برون منطقه‌ای و با کمک عمان، ساحل جنوبی تنگه را کنترل می‌کنند.

ه – وضعیت حقوقی حاکم بر تنگه هرمز به علت فقدان قوانین موضوعه خاص (دو یا چند جانبه) وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع شرایط زمان است.

الف) در زمان صلح قوانین بین المللی دریایی، که در عرف جاری جامعه بشری مقبولیت عام دارند، مانند کنوانسیون جدید حقوق دریاهای و کنوانسیون‌های مربوطه، مجری خواهد بود.

ب) در زمان جنگ، به ویژه حالتی که یکی از طرف‌های درگیر آن دولت ساحلی حاشیه تنگه باشد، یعنی کشور ایران، بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح در مورد تنگه‌ها به حالت تعلیق درخواهد آمد و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف عادات مربوط به زمان جنگ خواهد بود. دولت ایران می‌تواند به استناد موازین و عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ مقررات ویژه‌ای برای تسرد و عبور کششتریانی بین المللی در تنگه هرمز وضع کند و مانع عبور کشتی با هواپیمایی نشود که مقصد نهایی کالای آن کشور متخاصم یا سایر کشورهای مجاور آن که عملاً بی طرفی خود را نقض کرده اند، باشد. این حق حتی در زمان صلح طبق مقررات بین المللی به کشور ساحلی داده شده است که از هر گونه عبوری که معارض حاکمیت ملی و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی باشد، در تنگه هرمز یا دریای سرزمینی و منطقه نظارت ایران جلوگیری نماید. عبور کشتی‌های جنگی کشورهای ثالث از تنگه هرمز و عبور آن‌ها در دریای سرزمینی نیز منوط به کسب اجازه قبلی است. دولت ایران این حق را حتی در زمان صلح نیز برای خود محفوظ داشته و این مطلب را به طور رسمی و کتبی به هنگام امضای کنوانسیون جدید حقوق دریاهای در دسامبر ۱۹۸۲ در جامائیکا به جهان اعلام کرد.