

توسعه دریایاچه در جمهوری اسلامی ایران؛ ضرورت‌ها و راه‌کارها

گزارش نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران^۱

مقدمه

بررسی جایگاه جمهوری اسلامی ایران در حوزه دریایی از مسائل بسیار مهم و تاثیرگذار بر نحوه تعیین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور برای کشور است. تحلیل ابعاد مختلف این موضوع و نوع ورود به مسئله و حل آن در این گزارش ارائه شده است. در بخش اول، اهمیت دریا از دیدگاه قرآن، روایات، مقام معظم رهبری و اندیشمندان غربی بیان شده است و سپس اهمیت جهانی دریا به‌عنوان منبع قدرت و ثروت و جایگاه حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهان مورد بررسی قرار گرفته است.

در بخش دوم، میزان استفاده از ظرفیت دریا توسط کشورهای جهان و نمونه‌هایی از تجربیات موفق جهان و وضعیت همسایگان ما (امارات، عراق، کویت، بحرین، عربستان، قطر، عمان، ترکیه، پاکستان) و برنامه‌های آنان برای استفاده از دریا تبیین شده است.

بخش سوم به ظرفیت‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران از نظر منابع انرژی، از نظر ژئوپلیتیکی و جمعیت‌شناسی و نیز میزان استفاده ما از آن‌ها و سپس مقایسه وضعیت ایران با کشورهای منطقه و غفلت‌های ایران در توسعه دریامحور پرداخته است و در نهایت در بخش چهارم، جمع‌بندی و راه‌کارهایی برای حل مسائل مربوطه ارائه شده است؛ از جمله

^۱ امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

این‌که با توسعه فرهنگ دریایی، احیای تمدن دریایی و ایجاد قدرت دریایی می‌توان به پیشرفت دریای پایه کشور رسید و این هدفی قابل تحقق و دست‌یافتنی است.

بخش اول: اهمیت دریا از دیدگاه‌های مختلف

الف- از دیدگاه قرآن

خداوند متعال در آیه ۱۴ سوره نحل می‌فرماید: «بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لَنَا كُلُّوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَلِيَّةً تَبْسُونََهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَتَلْتَبِعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ»، «او خدایست که دریا را برای شما مسخر کرد تا از گوشت حلال آن تغذیه کنید و زیورهای آن را استخراج کرده و تن را بیارابید و کشتی‌ها را در آن برانید و با تجارت و سفر از فضل خدا روزی طلبید. باشد که شکر خدا را بجا آورید.» تقریباً همه امکاناتی که در دریا هست و امتیازهایی که می‌شود استفاده کرد در این آیه کاملاً ذکر شده است. از نکات مهم در قرآن مطابقت تناسب تکرار واژه بر و بحر در قرآن با وضعیت وسعت خشکی و آبی در سطح کره زمین است. در آیات قرآن کریم ۱۳ بار واژه «بر» و ۳۲ بار واژه «بحر» به‌کاررفته است. وسعت خشکی‌ها نیز در کره زمین ۲۹٪ و وسعت دریاها نیز در کره زمین ۷۱٪ است. وسعت خشکی‌ها برابر ۱۴۸ میلیون کیلومتر مربع (نیمکره شمالی ۱۱۶ میلیون کیلومتر مربع و نیمکره جنوبی ۲۹ میلیون کیلومتر مربع) بدین ترتیب، تقسیم سطح کره زمین بین خشکی و آب‌ها، با تناسب تکرار این دو واژه در قرآن تناسب دارد.

ب- از دیدگاه روایات

امام علی علیه‌السلام می‌فرمایند: «خداوند آب را مسخر فرمان شما قرارداد، صبحگاهان می‌رود و عصر بازمی‌گردد تا زندگی شما را سامان بخشد و دریا را وسیله وفور و کثرت اموال شما قرار داد.» (مجلسی، ۹۷:۲۰۲)

امام صادق علیه‌السلام می‌فرمایند: «اگر می‌خواهی گستردگی حکمت آفریدگار و کوتاهی و ناچیزی دانش آدمیان را بدانی، بر آنچه در دریاهاست، اندیشه کن؛ از انواع ماهیان و آبزیان

و صدف‌ها و دیگر گونه‌های بی‌شمار جانوران دریایی که سودمندی آن‌ها شناخته نمی‌شود، مگر به تدریج که با پیدایش اسباب، مردم به آن‌ها پی می‌برند». (مجلسی، ۹۰:۶۰)

ج- در کلام مقام معظم رهبری

همان‌طوری که همه ما می‌دانیم، دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان است. (مقام معظم رهبری، ۱۳۹۰/۰۵/۰۱)

ه- از دیدگاه اندیشمندان غربی

آلفرد تایر ماهان در ذیل نظریه ژئوپلیتیکی بحری که به اهمیت دریاها و اقیانوس هند می‌پردازد، نظریه قدرت دریایی را مطرح می‌کند. ماهان با ذکر چهار ویژگی آب‌های کره زمین (۱- پیوستگی آب‌ها و امکان حضور قدرت دریایی در تمام جهان، ۲- محاصره خشکی بزرگ اوراسیا توسط قدرت برتر دریایی، ۳- وجود دریاها فرورفته در خشکی مانند مدیترانه، عمان و خلیج فارس و... که امکان حضور قدرت دریایی را در خشکی‌ها فراهم می‌کند و نهایتاً ۴- وجود جزیره‌های امن در دریاها که از قدرت خشکی دور است مانند انگلیس و استرالیا) تاکید می‌کند:

- شرط اصلی برای تسلط بر جهان و ایجاد یک قدرت جهانی، کنترل بر دریاها است.
- قدرت‌های اقیانوسی همیشه دست بالا را خواهند داشت.
- ثروت به واسطه کنترل و استفاده مناسب از دریا، جمع می‌شود.
- فضاها دریایی و اقیانوسی در شکل‌گیری قدرت دریایی و تولید قدرت جهانی و کنترل و محاصره قدرت بری موثر هستند.

این یعنی قدرت حاکم بر دریا، قدرت برتر جهانی است. قبلاً انگلیس و در حال حاضر آمریکا همچنان این نظریه را ملاک عمل قرار داده است. آمریکا با تقسیم مشخص و برنامه‌ریزی‌شده، ناوگان دریایی خود را در تمام آب‌های جهان مستقر کرده است که در شکل (۱) مشخص است.



شکل (۱): تشکیل هفت ناوگان دریایی توسط آمریکا در سطح جهان (براساس نظریه ماهان)

پس از ماهان نیز نظریه‌های مختلفی مطرح شده است. حاصل آن که در مجموع مباحث ارائه‌شده در حوزه مطالعات دریایی عوامل موثر در تبدیل شدن یک کشور به قدرت دریایی و بهره‌مندی از دریا عبارت‌اند از:

- موقعیت جغرافیایی
- خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی
- خصوصیات ملی
- جمعیت
- ویژگی‌های طبیعی
- طول ساحل و وسعت قلمرو

وضعیت ایران از حیث دارا بودن عوامل موثر فوق‌الذکر، مطلوب است. یکی بحث موقعیت جغرافیایی است که جمهوری اسلامی ایران موقعیت بی‌نظیری دارد چون هم از جنوب، هم از شمال به دریا مرتبط است. دیگری موضوع خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی است که این دیدگاه وجود دارد و تاکید فرمانده معظم کل قوا شاهد بر آن است و ان‌شاءالله با ابلاغ سیاست‌های کلی، این هم به منصفه ظهور می‌رسد. بحث بعدی خصوصیات ملی است که اینجا به نظر می‌رسد نیاز به کار بیشتر است و فرهنگ‌سازی واقعا اینجا خودش را نشان می‌دهد. بحث دیگر جمعیت است که از بعد جمعیتی، جمعیت خوبی داریم اما از نظر توزیع

و آمایش مشکل داریم که سواحل ما الان تقریباً خالی از جمعیت است. بحث بعدی ویژگی‌های طبیعی است که واقعا ایران بی‌نظیر است و عامل آخر؛ طول ساحل و وسعت قلمرو است که ما بیشترین ساحل را در منطقه داریم و بخشی از آن مرزهای آبی که ما داریم جزایر ما هستند که متأسفانه، از این ظرفیت غفلت داریم؛ اما کشورهای همسایه دارند به‌طور مصنوعی جزیره ایجاد می‌کنند و ضعفشان را یک‌طوری پوشش می‌دهند.

و- اهمیت جهانی دریا

۱- منبع قدرت و منبع ثروت

دوسوم سطح کره زمین را آب فراگرفته است و خشکی‌های زمین در آب محصورند. دوسوم جمعیت و ۸۰ درصد شهرها در ساحل و یا در نزدیکی ساحل زندگی می‌کنند. از میان کل کشورهای جهان، فقط ۴۴ کشور در خشکی محصور هستند و به دریاهای آزادراه ندارند، اما بقیه کشورها از این ظرفیت به‌خوبی استفاده می‌نمایند (هیچ‌یک از این ۴۴ کشور دارای قدرت قابل‌توجهی نیستند). دریا بستری تمدن‌ساز و فرصتی برای کسب منزلت منطقه‌ای و جهانی است. امکان دسترسی بلاواسطه به همه خشکی‌های مجاور با استفاده از دریا صورت می‌گیرد. دریا بزرگ‌ترین منبع تامین مواد خام و مواد غذایی است.

۲- جایگاه حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهان

دریا ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل کالا است. برای درک بهتر موضوع می‌توان به جدول (۱) توجه کرد که نشان می‌دهد با مصرف هریک اسب بخار نیرو و انرژی در وسایل نقلیه مختلف، حدود چه مقدار محموله می‌توان جابه‌جا کرد.

جدول (۱): میزان جابه‌جایی محموله در روش‌های حمل‌ونقل

روش حمل‌ونقل	میزان جابه‌جایی محموله
با هواپیما (راه هوایی)	۸ کیلوگرم
با کامیون (جاده)	۱۰۰ کیلوگرم
با قطار (راه‌آهن)	۸۰۰ کیلوگرم
با کشتی (دریایی)	۴۰۰۰ کیلوگرم

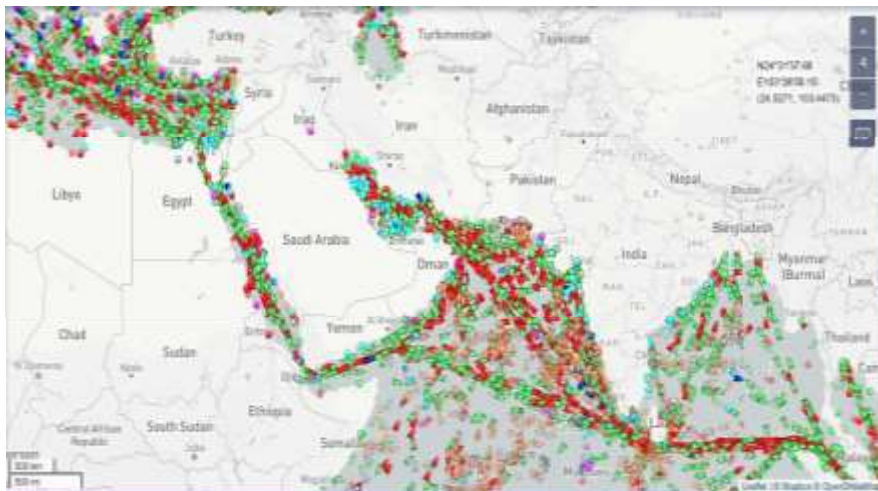
۳- مقایسه حمل‌ونقل نفت از مسیر دریایی با مسیر زمینی

حجم یک بشکه نفت خام برابر است با ۱۵۹ لیتر و وزن تقریبی آن ۱۳۰ کیلوگرم است. ارزش و قیمت متوسط (در اسفند ۱۴۰۱) هر بشکه ۷۶ دلار است. یک فروند کشتی نفت‌کش با تناژ ۴۰۰ هزار تنی، معادل ۳ میلیون بشکه (۴۷۷ میلیون لیتر) حمل می‌کند. ارزش محموله یک فروند کشتی نفت‌کش ۴۰۰ هزار تنی برابر با ۲۲۸ میلیون دلار یا ۹ هزار و ۱۲۰ میلیارد تومان است (بر پایه قیمت متوسط دلار ۴۰ هزار تومان). حجم تقریبی یک خودرو کامیون حمل‌کننده نفت، ۲۰ هزار لیتر است. تعداد کامیون موردنیاز برای جابجایی محموله یک فروند کشتی نفت‌کش ۴۰۰ هزار تنی حدود ۲۴ هزار کامیون. طول هر کامیون ۲۰ متر، طول ۲۴ هزار کامیون، ۴۸۰ کیلومتر یعنی اشغال فاصله مسیر تهران تا اصفهان.

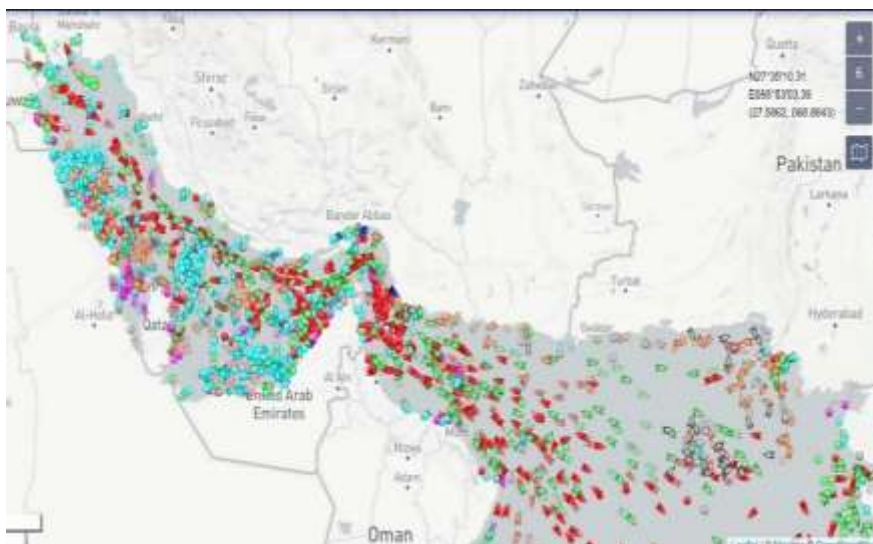
۴- اهمیت دریا در جهان

- ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا واقع شده است.
- ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا واقع شده است.
- ۶۵ درصد شهرهای جهان که بیش از ۶ میلیون نفر جمعیت دارند در ۶۰ کیلومتری سواحل و نزدیک دریا ساکن هستند.
- حدود ۲۸۰۰ بندر در جهان ساخته شده است که عامل توسعه هستند (در منطقه ما کراچی و جبل علی جزو مهم‌ترین‌هاست).
- ۹ شهر از ۱۰ کلان‌شهر نخست جهان، شهر بندری محسوب می‌شوند.
- ۹۰ درصد تجارت جهانی کالا و حمل‌ونقل از طریق دریا انجام می‌شود و بدون وجود آن، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است، امکان‌پذیر نیست.
- حدود ۳۵ درصد تولید نفت خام تا سال ۱۴۰۴ در دریا صورت می‌گیرد.
- از میان ۱۰ شهر نخست مقصد گردشگری جهان، همگی شهرهای ساحلی هستند.
- حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص جهان مربوط به گردشگری دریایی است.
- از کل گردشگران جهان، ۵۰ درصد، به دریا و مناطق ساحلی سفر می‌کنند.
- میانگین سهم بخش دریایی جهان در تولید ناخالص ملی برابر ۹ درصد است.

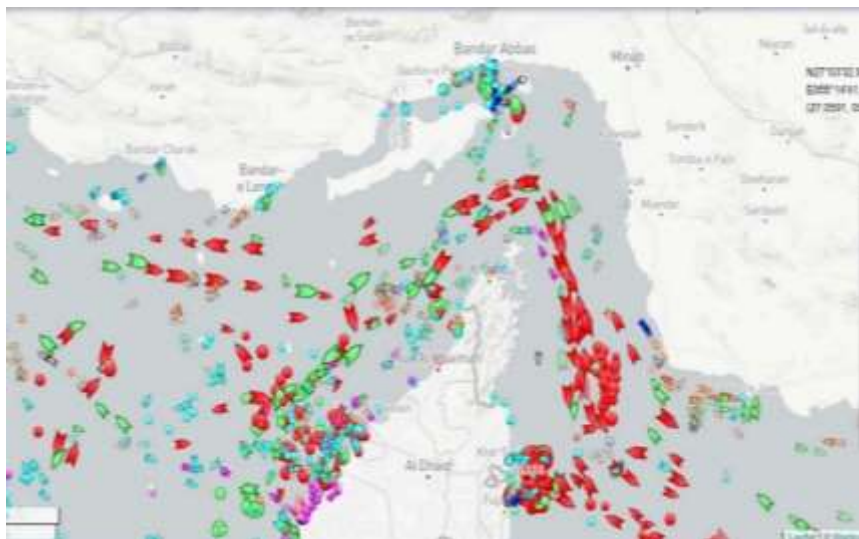
- تقریباً ۴۰۰ میلیون شغل در سراسر جهان با شیلات مرتبط است. ۲۰۰ میلیون شغل در اروپا، دریامحور است.
- حدود ۱۰ میلیون گونه دریایی در اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند.
- ۹۰ درصد از موجودات زنده روی زمین در اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند.



شکل (۲): نقشه تردهای دریایی در منطقه براساس سایت مارین ترافیک



شکل (۳): نقشه تردهای دریایی در خلیج فارس براساس سایت مارین ترافیک



شکل (۴): نقشه تردد‌های دریایی در تنگه هرمز براساس سایت مارین ترافیک (میانگین تردد: هر ساعت سه فروند شناور)

بخش دوم: میزان استفاده از ظرفیت دریا توسط کشورهای جهان و منطقه

- صنایع دریایی در جهان (کشتی‌سازی، بندرسازی، اسقاط و اوراق نمودن کشتی و...) سالیانه حدود ۵۴۰ میلیارد یورو درآمد جهانی دارد.
- خدمات دریایی (سوخت‌رسانی، مدیریت بنادر، بانک و بیمه و...) سالیانه ۱۰۰۰ میلیارد یورو درآمد جهانی دارد.
- کشتیرانی و بهره‌برداری دریایی (۱۴۰۰ میلیارد یورو سالیانه درآمد جهانی دارد).
- منابع در دریا (ماهیگیری، توریسم و...) سالیانه ۱۳۰۰ میلیارد یورو در سال درآمد جهانی دارد.
- ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد که چیزی حدود ۸/۸ میلیارد تن در سال است.

۱- نمونه‌هایی از تجربیات موفق

الف- سنگاپور؛ نمونه موفق توسعه دریامحور جهانی است.

- جمعیت: پنج و نیم میلیون نفر
- طول سواحل: ۱۷۶ کیلومتر (وسعت کمتر از جزیره قشم)
- ۵۰ سال قبل به استقلال رسیده است.
- دومین بندر پرتراфик کانتینری جهان (۴۰ میلیون کانتینر در سال)
- بزرگ‌ترین بندر سوخت‌رسان به کشتی‌ها با حجم ۵۰ میلیون متریک (درآمد ۵۰ میلیارد دلار) این در حالی است که این کشور اصلاً نفتی نیست؛ یعنی نفت را از کشورهای دیگر می‌برد.
- پنجمین کشور دارای کشتی‌های کانتینری جهان با ۲۵۰ کشتی (۷ درصد کشتی‌های جهان) است.
- پذیرش سالیانه ۵ میلیون گردشگر دریایی
- ۲۰ درصد از سهم پرورش و صادرات ماهیان آبزی دانی جهان
- ۲۰ درصد از سهم تعمیرات کشتی جهان

ب- چین

- یکی از اصلی‌ترین علل توسعه چین، توجه به سواحل است. این کشور یک شعاری دارد: یک کمر بند، یک جاده که در نقشه زیر مشخص است. در مسیر زمینی، یک بخش منتهی به دریای خزر و سواحل ما در شمال می‌شود و در بخش دریایی هم ختم به سواحل مکران که می‌شود یک شاهراه هم به سمت جنوب و هم داخل خلیج فارس.
- بندر شانگهای بزرگ‌ترین بندر در چین و جهان محسوب می‌شود. این بندر افتخارات بین‌المللی متعددی کسب کرده است که یکی از برجسته‌ترین آن‌ها کسب عنوان «بهترین بندر متصل» آنکتاد (اجلاس تجارت و توسعه سازمان ملل) است. بندر شانگهای بیش از ۳۵۰۰ کیلومترمربع مساحت دارد.

۲- وضعیت کشورهای همسایه ایران در دریا

خلیج فارس سومین خلیج وسیع دنیاست، چهل درصد انرژی جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند (روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت خام). طول کل سواحل خلیج فارس ۵۱۱۷ کیلومتر با احتساب جزایر است. شش بندر کشورهای خلیج فارس (دبی، جدّه، سلاله، ابوظبی، ملک عبدالله و دمام) جزء ۱۰۰ بندر بزرگ کانتینری جهان هستند. جمعیت کشورهای حاشیه خلیج فارس حدود ۲/۳ درصد از جمعیت جهان، معادل ۸۰ میلیون نفر. تولید ناخالص داخلی ۸ کشور حوزه خلیج فارس، رقمی بالغ بر ۵ هزار میلیارد دلار است یعنی ۵ درصد کل دنیا.



الف - امارات

جمعیت: ده میلیون نفر. وسعت: ۸۳ هزار کیلومتر مربع (کم‌تر از استان کرمان). دو بندر از ۵۰ بندر کانتینری جهان، متعلق به امارات است (بندر جبل علی، در بین ۱۰ بندر برتر جهان قرار دارد). ۷۰ درصد از محموله‌های کشورهای خلیج فارس از طریق بندر امارات جابه‌جا می‌شود. بندر فجیره امارات سومین بندر خدمات‌دهی به کشتی‌های دنیا به شمار می‌رود (درآمد سالانه ۳۰ میلیارد دلار). در دبی ۵۵۰۰ شرکت بین‌المللی دریایی حضور دارد. در سال ۲۰۲۰، نفت تنها ۱ درصد تولید ناخالص داخلی امارات بود، ۲۰ درصد از آن مربوط به گردشگری، به‌ویژه گردشگری دریایی بوده است. امارات با صرف بیش از

۷۰ میلیارد دلار، با ساخت جزایر مصنوعی، ۴۰ کیلومترمربع برای خود مکان استقرار ایجاد کرده است. ظرفیت کل بنادر امارات بالغ بر ۴۰ میلیون تی ای یو است (حدود پنج برابر کل بنادر ایران). شرکت‌های دریایی امارات اپراتور حدود ۱۰ بندر جهان هستند. در نقشه زیر، جزایر و تاسیسات مصنوعی امارات و فاصله آن‌ها تا آب‌های سرزمین ایران مشخص است که این‌ها البته برای ما مشکلات حقوق دریایی پیش خواهد آورد که حتماً باید روی این حوزه هم دقت لازم بشود.



از جزیره ابوموسی و جزیره سیری تا امارات را با جزایر مصنوعی پر کرده‌اند. برابر قانون بین‌المللی دریایی اگر یک محدوده آبی بین دو بخش خاکی ایجاد بشود در نهایت باید از نظر مرز دریایی تقسیم‌بر دو بشود. این‌ها تمام تلاششان این است که خودشان را نزدیک‌تر بکنند به جزایر ما و ادعای واهی که دارند را یک‌جوری در جامعه جهانی شکل بدهند. جزیره مصنوعی دیگری ساخته‌اند که فاصله‌اش با جزیره سید ابو نعیم خودشان ۲۲ مایل دریایی، با جزیره سیری تقریباً ۲۲ مایل دریایی و با جزیره ابوموسی ۲۶ مایل است؛ یعنی از دو طرف دارند توسعه می‌دهند و تلاش می‌کنند که خودشان را به این دو جزیره ما نزدیک بکنند. کشورها حق دارند جزایر مصنوعی ایجاد کنند اما در حقوق بین‌الملل دریا، کمیسیون حقوق بین‌الملل دریا در خطوط آب ساحلی و آب سرزمینی و انحصاری تغییری ایجاد نمی‌کند. به این دلیل دارند می‌گویند ما که به شما کار نداریم، اما در صورت توسعه

این‌ها و اتصالاتشان و حقوق مترتب بر آن‌ها، در طول زمان خواهند توانست ادعاهایی را بکنند. آرایش این جزایر مصنوعی طوری است که ساحل حدود ۴۰ کیلومتر جلوتر آمده است. جالب‌تر اینکه خاک این جزایر را از ایران می‌برند و آنجا را می‌سازند.

چینی‌ها این کار جزیره‌سازی را در حد ۸۰۰ کیلومتر انجام دادند. دریای جنوبی چین عمقش کم است. یک قسمت‌هایی، ۸۰۰ کیلومتر رفتند جلوتر، جزایر را احیا کردند و با جرتقیل، خاک آوردند، کوبیدند، باند فرودگاه درست کردند و به هم متصل کردند. الان ناوگان امریکا می‌خواهد سواحل چین را تهدید کند، هزار کیلومتر از ساحل شانگهای و گوانگجو و شنزن فاصله دارد. دنیا یک سیاست چینی وجود دارد، این‌ها در حد خودشان دارند این کار را پیش می‌برند.

ب- عراق

۴۴ میلیون نفر جمعیت دارد. وسعت عراق ۴۳۷ هزار کیلومترمربع است. در سال ۲۰۲۲ به‌عنوان دومین کشور صادرکننده نفت، ۱۱۵ میلیارد دلار صادرات انرژی داشته است (میزان ذخایر نفت ۱۴۵ میلیارد بشکه برآورد شده است). عراق از استان بصره به خلیج فارس راه دارد و تنها راه ارتباطی آن به دریاست و فقط ۵۸ کیلومتر خط ساحلی دارد. با این حال ۸۰ درصد واردات عراق از اینجا در بندر ام‌القصر صورت می‌گیرد (ماهانه ۱۰۰ کشتی به این بندر تردد می‌کند). بندر نفتی بصره پایانه صادرات نفت کشور عراق است و ۸۰ درصد تولید ناخالص داخلی عراق در این بندر صورت می‌گیرد. بندر بصره توانایی تولید روزانه سه میلیون بشکه نفت را دارد.

در طرح توسعه بندر فاو، قرار است که این بندر نقش بزرگ‌ترین بندر منطقه جهت ایجاد کریدور ترانزیتی و انتقال کالا به اروپا باشد. عملیات والفجر هشت، جلوتر از شهر فاو در همین منطقه شبه جزیره فاو انجام شد. جنوب فاو که هیچ وجود نداشت؛ عراقی‌ها یک بندری دارند طراحی می‌کنند که سرمایه‌گذاری‌اش آغاز شده و این بالاتر از تمام بنادر امارات، عمان، قطر و بحرین خواهد بود و ۲۰ سال دیگر انتظارش را دارند که عراق پیشرفته‌تر از این کشورها بشود. این بندری است که در آینده بزرگ‌ترین بندر کانتینری

منطقه خواهد شد. اینکه برای راه‌آهن شلمچه-بصره مقاومت می‌کنند، یکی از دلایلش شاید این باشد که می‌گویند اگر این زده بشود، بندر فاو کم‌اهمیت می‌شود و ایران به مدیترانه از جهت راه‌آهن متصل می‌شود و بنادر ایران توسعه پیدا می‌کند.

ایران ۲۲۰۰ کیلومتر در خلیج فارس و دریای عمان و تنگه هرمز ساحل دارد که در دنیا نظیر ندارد. ساحل چابهار، ساحل اقیانوسی است، عمق آب در منطقه چابهار، دوست متر جلوتر از ساحل، ۳۰۰ تا ۴۰۰ متر است؛ یعنی بزرگ‌ترین ناوها می‌توانند پهلو بگیرند. ناوهای هواپیمابر امریکا قرار بود در بندر چابهار مستقر شوند. طرحش در ارتش وجود دارد. سه بندرگاه برای استقرار ناوهای هواپیمابر امریکا قرار بود طراحی شود و ناوگان پنجم اینجا باشد که حالا به بحرین رفته است.

در بحرین عمق آب کم است، همیشه هم دارد لایروبی می‌شود. یک شناور راهنما جلو می‌افتد که این شناور به گل نخورد و به‌سختی خودش را می‌رساند به بندرگاه. ام‌القصر هم کاملاً در داخل به اصطلاح یک آبرو است و به‌نوعی می‌شود گفت بسته است. آن‌هم دچار خفگی ژئوپلیتیکی است و می‌خواهند از این طریق از خفگی ژئوپلیتیکی دربیایند.

ج - کویت

۴ میلیون جمعیت دارد و ۱۷ هزار کیلومتر مربع به‌اندازه استان اردبیل وسعت دارد. پنجمین کشور غنی از لحاظ ذخایر نفتی است. این کشور می‌خواهد تا پایان سال جاری میلادی بزرگ‌ترین مرکز تحقیقات نفت جهان را راه‌اندازی کند. بندرهای مهم این کشور عبارت‌اند از: بندر نفتی الاحمدی، بندر کانتینری شعبیه و بندر قدیمی الشیوخ و بندر الزوری. کویت قصد دارد تا سال ۲۰۴۰ میلادی، روزانه ۳,۶۵ میلیون بشکه نفت و ۱,۵ میلیارد فوت مکعب گاز تولید بکند. دولت کویت ظرفیت سرمایه‌گذاری در بنادر خود و اجرای طرح توسعه اقتصاد کلان را بالغ بر ۱۰۰ میلیارد دلار اعلام کرده است و شرکت‌های چینی مذاکرات گسترده را برای تعامل با طرف کویتی در این زمینه انجام داده‌اند.

د- بحرین

یک و نیم میلیون نفر جمعیت دارد، ۷۸۸ کیلومتر مربع به‌اندازه شهرستان پاکدشت وسعت دارد. سه بندر اصلی بحرین عبارت‌اند از: بندر کانتینری مینا سلمان، بندر نفتی سیترا و بندر گردشگری المنامه. بحرین رتبه نخست تولید آلومینیوم منطقه و پنجم جهان را دارد. به‌طور متوسط سالانه ۲ میلیون گردشگر جذب می‌کند و از این محل درآمدی حدود یک میلیارد دلار در سال دارد. ناوگان پنجم نیروی دریایی امریکا در بحرین مستقر است. کشورهای اروپایی و امریکا سرمایه‌گذاری زیادی برای توسعه بنادر برای تعمیرات کشتی کرده‌اند.

ه- عربستان

۳۶ میلیون جمعیت دارد و ۲ میلیون کیلومتر مربع وسعت دارد (بزرگ‌ترین کشور غرب آسیا). عربستان بنادر متعددی دارد. بندر جدده، بندر نفتی دمام، بندر جیران و بندر رأس تنوره. عربستان روزانه حدود شش میلیون بشکه صادرات نفت دارد. عربستان در تلاش است که به کانون لجستیکی دریایی بین‌قاره‌ای و قطب جذب سرمایه‌گذاری در بنادر تبدیل شود. در سال ۲۰۲۰، پنجمین کشور سریع جهان در زمینه تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری بوده است. عربستان با کمک شرکت‌های ژاپنی، امریکایی و سنگاپوری مشغول اجرای پروژه راه‌آهن لندبریج و بنادر خشک مرتبط با آن است؛ که از یک‌طرف بندر دمام در خلیج فارس را به بندر جدده در دریای سرخ متصل کند. از سمت دیگر اتصال راه‌آهن عربستان را به شبکه ریلی امارات و سپس عمان برای اتصال به بندر صحار در سواحل اقیانوس هند و خارج از تنگه هرمز فراهم آورد.

سازمان بنادر عربستان برای ایجاد بزرگ‌ترین پارک لجستیکی دریایی در خاورمیانه را با سرمایه‌گذاری شرکت مرسک توافق کرده است. شهر نیوم عربستان با مساحت تقریبی ۲۶ هزار کیلومتر مربع در امتداد دریای سرخ و خلیج عقبه، در تقاطع سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا و در امتداد یکی از شلوغ‌ترین شریان‌های اقتصادی جهان قرار دارد؛ جایی که بیش از ۷۰

درصد از جمعیت جهان می‌توانند تنها با یک پرواز تقریباً هشت‌ساعته خودشان را به آنجا برسانند. شهر عمودی لاین یکی از پروژه‌های بلندپروازانه عربستان در شهر جدید نیوم است. در این منطقه شهری تا سال ۲۰۲۶ میلادی، حدود ۴۵۰ هزار نفر، مستقر خواهند شد. پیش‌بینی است در ۲۰۳۰ این رقم به دو میلیون نفر و تا سال ۲۰۴۵، نه میلیون نفر را در خودش جای بدهد؛ که طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، این پروژه بین سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۳۰ تکمیل خواهد شد.

و- قطر

۲,۵ میلیون جمعیت و ۱۱ هزار کیلومتر مربع وسعت دارد (به‌اندازه استان قم). سومین دارنده گاز طبیعی مایع و اولین صادرکننده LNG است. درآمد گردشگری‌اش چهار میلیون دلار است. بندر حمد، بندر اصلی تجاری قطر با ظرفیت جابجایی ۸ میلیون کانتینر در سال است. بندر انرژی رأس‌الافان قطر، بزرگ‌ترین بندر مصنوعی جهان است که سالانه به ۱۰۰۰ کشتی خدمات می‌دهد. یکی از بزرگ‌ترین بنادر تعمیرات و ساخت کشتی در قطر ایجاد شده است.

ز- عمان

۵ میلیون نفر جمعیت و ۳۱۰ هزار کیلومتر مربع به‌اندازه خراسان قدیم ما وسعت دارد. ۵۳ درصد تجارت دریایی عمان، صادرات انرژی است (۵,۵ میلیارد بشکه ذخایر نفتی). بندر دقم و سلاله به‌عنوان ویتترین عمان در نظم ژئوپلیتیک منطقه است و می‌خواهند این را به‌عنوان یک کریدور بین‌المللی دریایی مطرح کنند و تفاهم‌نامه‌ها و توافق‌نامه‌های زیادی هم دارند منعقد می‌کنند و از این فرصت استفاده می‌نمایند.

ح- ترکیه

این کشور با جمعیت حدود ۸۴ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر و مساحت ۷۸۳,۳۵۶ کیلومتر مربع، علاوه بر توسعه بنادر واقع در دریای سیاه، در حال سرمایه‌گذاری برای یک کانال دومی برای اتصال دریای سیاه با دریای مدیترانه، در موازات با بسفر است. حدود چهل و پنج کیلومتر طول این کانال است. بحث توسعه منابع عظیم نفت و گازش را در دریای مدیترانه در دستور کار

دارد. این کشور در انتظار است که به یکی از ده اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شود و در همکاری با شرکت‌های امریکایی، اسرائیلی، روسی و چینی برای توسعه منافع نفت و گاز اقدامات وسیعی انجام می‌دهد. در عکس زیر، آن بخش نقطه‌چین، همان کانالی است که قرار است به‌موازات بسفر کشیده شود. بسفر یک و بسفر دو که یکی برای رفتن و دیگری برای آمدن باشد و با سرعت و بدون معطلی حمل‌ونقل انجام شود.



ط - پاکستان

جمعیتش ۲۴۰ میلیون نفر است، ۸۸۱ هزار کیلومترمربع، مساحت دارد. بندر مهمش کراچی است که ۱۶ میلیون جمعیت در آن ساکن است. ۶۰ درصد تجارت دریایی پاکستان از طریق کراچی است (با ظرفیت ۶۵ میلیون تن و سه هزار شناور در طول سال). ۲۵ حوضچه اوراق کشتی در سواحل پاکستان وجود دارد (رتبه سوم جهان). صنعت اوراق کشتی در این کشور حدود ۱۰۰ هزار شغل ایجاد کرده است.

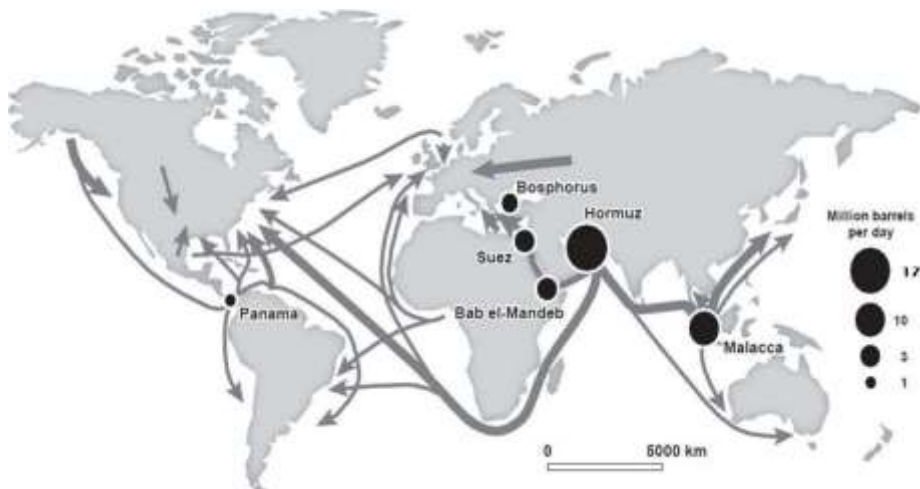
بندر گوادر نیز که از بندر چابهار، ۷۲ کیلومتر فاصله دارد، نقش مهمی در طرح «یک کمربند- یک جاده» چین دارد. چینی‌ها پنجاه میلیارد دلار، در اینجا سرمایه‌گذاری کرده‌اند. سه بندر اصلی کراچی، گوادر و محمدبن‌قاسم بیش از ۹۵ درصد تجارت دریایی پاکستان را

به عهده دارد. بندر گوادر در حال تبدیل شدن به شهر بندری هوشمند و توسعه کشتی‌های هوشمند بندری توسط چین است. پاکستان دارای ماهیگیری و شیلات سنتی و محلی است. برنامه توسعه دریایی پاکستان را می‌توان در محورهای زیر خلاصه کرد: توسعه بندر گوادر با همکاری چین، توسعه ایالت بلوچستان، شکستن انحصار بندر کراچی، ارتباطات گسترده با منطقه خلیج فارس، ایفای نقش در بازار جهانی نفت، جبران عقب‌ماندگی نیروی دریایی، گسترش روابط تجاری با افغانستان و آسیای مرکزی، توسعه روابط تجاری با ایران، ایفای نقش ترانشیپ برای دسترسی چین به آب‌های جنوب پاکستان و دریای آزاد و بازارهای پررونق اروپا، خاورمیانه و افریقا، تلاش برای رفع دغدغه‌های امنیتی و نظامی.

بخش سوم: ظرفیت‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران و میزان استفاده از آن‌ها

۱- از نظر منابع انرژی

روزانه ۱۷ میلیون بشکه از تنگه هرمز عبور می‌کند که سه میلیون بشکه از این میزان، از تنگه باب‌المندب و نهایتاً از کانال سوئز متصل می‌شود. بالغ بر ۶۰ درصد نفت و ۴۵ درصد گاز جهان هم در منطقه خلیج فارس قرار دارد. ژاپن، هند و چین به منابع انرژی ایران وابسته هستند.



۲- از نظر ژئوپلیتیکی

کشور ما هم‌زمان در دو منطقه ژئوپلیتیکی حساس هارتلند و ریملند قرار گرفته است و در همه تئوری‌های ژئوپلیتیکی، جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در منطقه غرب آسیا و اقیانوس اطلس شناخته شده است.

در تئوری‌های ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی آخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰، برخی افراد نظریاتی را ارائه کرده‌اند از جمله «ماهان» که قدرت دریایی را بیان کرد و «مکیندر» که قدرت زمینی را مطرح کرد. این‌ها اصطلاحی را تحت عنوان هارتلند پایه‌گذاری کردند. منطقه‌ای بین کوه‌های البرز ما به سمت شمال تا اقیانوس منجمد شمالی، از سمت غرب رودخانه ولگا و از سمت شرق، رودخانه لنا. گفتند این منطقه چون شمالش منجمد است و اطرافش دو هزار کیلومتر با دریا فاصله دارد، قدرت حاکم بر این خشکی (روسیه آن زمان)، هیچ قدرت دریایی نمی‌تواند شکستش دهد و آن کشور می‌تواند بر کل دنیا حاکم شود. به این منطقه اصطلاحاً گفتند هارتلند یعنی قلب زمین. فرد دیگری به نام «اسپایکمن» اواسط قرن بیستم، این نظر را مطرح کرد که در کنار قدرت دریایی منطقه دیگری که دارای ارزش حیاطی است، منطقه حاشیه‌ای اوراسیا است؛ یعنی از اروپا و جنوب آسیا تا ژاپن، این ریملند یا سرزمین حاشیه‌ای نسبت به آن هارتلند است و نسبت به هر دو ارزش بیشتری دارد؛ زیرا دوسوم جمعیت جهان در اروپا و آسیا است و دوسوم منابع هم اینجاست و همه چیز اینجاست. این سرزمین حاشیه را اگر داشته باشید، مسلط بر جهان هستید. لذا امریکا چهار پیمان نظامی: ناتو، سنت، سیتو، آسه‌آن در پایان جنگ جهانی دوم درست کرد. از ۱۹۴۹ تا ۱۹۵۵ و این‌ها را با یک زنجیره به هم وصل کرد. ما زمانی عضو سنتو بودیم که مسئولیت همه ما کشورها این بود که شوروی‌ها به آب‌های گرم دسترسی پیدا نکنند. این حاشیه دست امریکا و هم‌پیمان‌های او باقی بماند. در هر دوی این تئوری‌ها که هنوز ارتش‌های دنیا و قدرت جهانی از این‌ها استفاده می‌کنند، کشور ما جایگاهی استثنایی دارد. هیچ کشوری در همه نظریه‌ها حضور ندارد و همه غبطه یک چنین جایگاهی را می‌خورند که ایران دارد.

علاوه بر قرار گرفتن در بیضی انرژی، موضوع موقعیت گذرگاهی و موقعیت دریایی ما بسیار حائز اهمیت است. شمال اقیانوس هند مثلی بسیار پر اهمیت قرار دارد. از تنگه هرمز تا باب‌المندب و از آنجا تا مالاکا. ۹۰ درصد صادرات و ۸۵ درصد واردات ایران از همین منطقه است. یک سوم حمل‌ونقل دریایی کالا از اینجا است. دو سوم نفت خام جهان به‌وسیله کشتی‌های تانکر حمل می‌شود. پنج گذرگاه راهبردی جهان نیز در این منطقه است که عبارت‌اند از مالاکا، تنگه هرمز، باب‌المندب، سوئز و دماغه امیدنیک در جنوب افریقا.

۳- از نظر انواع دریا و جمعیت‌شناسی

از جمله ظرفیت‌های ایران وجود سه نوع دریا است. دریای عمان که دریای آزاد محسوب می‌شود. خلیج فارس که یک دریای نیمه‌بسته است و دریای خزر است که یک دریای بسته است. ما از طریق سواحل مکران، بدون واسطه به همه اقیانوس‌ها و به‌طور خاص هند و دریای آزاد ارتباط دارد. ایران هفت استان ساحلی دارد که در خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر قرار دارند و دارای ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب است. ۲۲,۵ درصد جمعیت کشور در این هفت استان ساحلی مستقر هستند.

۴- اهمیت دریای خزر

از نظر منابع نفت و گاز، حدود چهار درصد ذخایر دنیا را داراست. صد نوع انواع ماهی را دارد. ۹۰ درصد خاویار جهان را دارد، ۳۳ رود به آن متصل است و ۲۸ متر پایین‌تر از سطح آب‌های آزاد است. عمق این بزرگ‌ترین دریاچه جهان بین ۵ تا ۱۰۰۰ متر است که آن بخش عمیقش خوشبختانه سمت ماست. مساحت این دریاچه یک‌ونیم برابر خلیج فارس است و کشورهای همسایه آن دارای اهمیت اقتصادی بالایی هستند (۸,۴ درصد از مجموع ذخایر نفتی و ۳۲,۳ درصد از ذخایر گازی، ۱۷,۸ درصد از ذخایر ذغال سنگ جهان). البته با شرایط موجود همه کشورهای همسایه که اطراف دریای خزر هستند به‌نوعی دچار خفگی ژئوپلیتیکی هستند که تمایلشان این است که به آب‌های گرم بیشتر دسترسی داشته باشند.

۵- وضعیت کنونی ایران در دریا

- ۳۴ جزیره ایرانی در خلیج فارس با مجموع مساحتی حدود ۱۸۸۴ کیلومترمربع که بیشتر از مساحت سرزمینی ۲۸ کشور دنیا است.
- ۹۶ درصد از واردات و ۸۵ درصد از صادرات ایران از طریق دریا انجام می‌شود.
- تراکم جمعیتی در سواحل جنوبی ایران به‌طور میانگین ۳۷ نفر در هر کیلومترمربع است.
- ۱۲ بندر در سواحل ایران وجود دارد.
- در حدود ۳۰ هزار شناور صیادی، باری و تفریحی در اختیار ایران است.
- در بین ۱۰۰ بندر بزرگ دنیا، بندرعباس رتبه ۹۷ را دارد.
- سهم ناچیز نزدیک به صفر در گردشگری دریایی.
- رتبه ۲۴ جهان به لحاظ ظرفیت حمل‌ونقل دریایی.

۶- مقایسه وضعیت ایران در تطبیق با کشورهای منطقه

- تعداد آب‌شیرین‌کن‌های ایران در خلیج فارس ۷۵ طرح با ظرفیت ۵۰۰ هزار مترمکعب در مقایسه با عربستان با ظرفیت ۳,۳ میلیون مترمکعب که ۲۴ درصد از آب‌شیرین‌کن‌های جهان را در اختیار دارد.
- در بین ۱۰۰ بندر مهم جهان، ایران فقط بندر شهید رجایی را در رتبه ۹۷ دارد، درحالی‌که عربستان ۳ بندر و امارات ۲ بندر را در این فهرست دارد (بندر جبل‌علی امارات رتبه ۹).
- ناوگان تجاری امارات با ۱۰۸۷ کشتی، رتبه ۱۹ و سهم ۱,۲ درصد را دارد و عربستان با ۲۶۹ کشتی رتبه ۲۴ و سهم ۰,۸ درصد را دارد. در مقایسه با ایران که با ۲۵۵ کشتی در رتبه ۲۲ قرار دارد و دارای سهم ۰,۸۹ درصدی است.
- در سال ۲۰۱۵ گردشگری امارات به ۵۰ میلیارد دلار رسید که عمدتاً مرتبط با گردشگری دریایی است. در مقابل درآمد نزدیک به صفر این صنعت در ایران.
- چین برنامه دارد که ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر گوادر را به ۴۰۰ میلیون تن کالا با ۵۰ کشتی غول‌آسا افزایش دهند؛ یعنی بیش از پنج برابر ظرفیت فعلی همه بنادر ایران.

- ظرفیت فعلی ۸,۵ میلیون کانتینر کل بنادر ایران برابر با ظرفیت تنها یک بندر حمد قطر است (ظرفیت جبل‌علی امارات ۲۰ میلیون کانتینر است).
- شرکت اماراتی دی پی ورلد، اپراتور شصت بندر جهان است. در مقابل در این زمینه ما هیچ اقدامی انجام نداده‌ایم.
- تراکم جمعیتی در بندر کراچی ۲۳۵ نفر در هر کیلومترمربع است، اما در ایران ۳۷ نفر است.
- صنعت بازیافت در بندر کراچی حدود ۱۰۰ هزار شغل ایجاد کرده است که در مقابل ایران با داشتن پتانسیل، جغرافیا و نیروی انسانی مشابه در بندر چابهار، درآمد و اشتغال نزدیک به صفر در این صنعت است.
- جایگاه منطقه‌ای ایران در ترانشیپ^۲ بنادر: (امارات ۵۸٪، عمان ۱۸٪، عربستان ۱۲٪، قطر ۹٪، ایران ۳٪)

۷- غفلت‌های ایران در توسعه دریامحور

- کرانه‌های مکران، در همه جوانب فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی از کمبودهایی رنج می‌برد. این مشکل را می‌توان در ضعف زیربناهای حمل‌ونقل، بهداشت و درمان، کار و آموزش و ضعف زیرساخت‌های صنعتی نسبت به دو ساحل دیگر در خلیج فارس و دریای خزر مشاهده نمود.
- ۴ استان ساحلی جنوب ایران، ۲۰ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، اما تنها دربرگیرنده ۱۲ درصد جمعیت کشور هستند (در دنیا این رقم برابر ۶۰ درصد است).
- سهم ۲ درصدی اقتصاد دریایی ایران از تولید ناخالص ملی داخلی در مقایسه با سهم ۵۰ درصدی برخی از کشورهای دنیا در اقتصاد دریا
- سهم نیم درصدی در آبی‌پروری با رتبه ۲۳ جهانی
- سهم کم‌تر از یک‌درصدی ناوگان تجارتي با ۲۲۵ ناوگان تجاری با رتبه ۲۲ جهانی.

^۲ حمل‌ونقل دریایی محموله در مسیر غیرمستقیم به مقصد میانی و سپس به مقصد اصلی (واردات کالا به یک کشور و صادرات همان کالا به مقصد دیگر)

- ظرفیت استقرار جمعیت فعال اقتصادی در چابهار ۵ میلیون است که در حال حاضر ۴۰۰ هزار نفر در این منطقه سکونت دارند.
- ظرفیت ترانزیتی کشور، قابلیت درآمد ۲۰ میلیارد دلاری در سال و ایجاد یک میلیون فرصت شغلی را دارد. این در حالی است که درصد بیکاری در ۴ استان جنوبی حدود ۱۲ درصد است و سهم ایران در حوزه کشتی‌سازی، یک‌دهم درصد است.
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ شرکت نخست ناوگان تجاری در جهان (دانمارک، ایتالیا، چین، فرانسه، آلمان، ژاپن، تایوان، سنگاپور، کره جنوبی)
- عدم حضور ایران در بین ۳۰ اپراتور برتر جهان در بازار اپراتورهای پایانه‌های بندری (ژاپن، چین، امارات و...)
- عدم حضور ایران در بین ۳۰ کشور برتر جهان در بازار سازندگان کشتی (چین، کره جنوبی، ژاپن، فیلیپین و...)
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ کشور برتر جهان در بازار سوخت‌رسانی و خدمات کشتی (دانمارک، امریکا، ایرلند، سوئیس، سنگاپور، ایتالیا، امارات و عربستان)
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ کشور برتر صاحب کشتی (براساس ارزش) (یونان، ژاپن، چین، سنگاپور، نروژ، امریکا، آلمان، کره جنوبی، انگلستان و دانمارک)
- عدم حضور ایران در بین ۲۰ دانشگاه برتر در حوزه مهندسی دریایی و کشتی‌سازی (چین، نروژ، پرتغال، هلند، اسپانیا، انگلستان، سنگاپور، استرالیا، کره جنوبی، امریکا و...).
- سهم رشته‌های علوم دریایی از کل رشته‌های آموزش عالی فقط یک‌دهم درصد است.
- جایگاه ۲۴ در دنیا برای تولید محصولات غذایی دریایی (چین، اندونزی، هند، ویتنام، فیلیپین، بنگلادش، کره جنوبی، مصر، نروژ و ژاپن). سهم هر ایرانی از مصرف غذاهای دریایی، به‌طور میانگین سالیانه کمتر از ۱۰ کیلوگرم است در حالی که متوسط سرانه مصرف دنیا هم‌اکنون حدود ۲۰ کیلوگرم است.
- جایگاه ۲۶ در دنیا برای میزان صید آبزیان (چین، اندونزی، پرو، هند، روسیه، امریکا، ویتنام، ژاپن، نروژ و شیلی).

۸- فرصت‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران در دریا

- ویژگی چشم‌گیرتر و اصلی منطقه مکران، اتصال مستقیم به اقیانوس هند است و همین ویژگی موجب می‌شود کشتی‌های تجاری و گردشگری از سراسر جهان به راحتی به آن دسترسی داشته باشند. در نتیجه با اتخاذ یک راهبرد توسعه‌ای و برنامه‌ریزی درست، مکران می‌تواند دروازه بازرگانی و گردشگری دریایی ایران و خلیج فارس شود و شرایط منحصر به فردی را برای تبدیل شدن به قطب اقتصادی و گردشگری فراهم کند.
- با توجه به افزایش گردشگری در کشورهای جنوبی خلیج فارس و همچنین عدم وجود صنعت شیلات در این کشورها، فرصت مناسب ارتقای صنعتی شیلات و آبرزی پروری جهت صادرات به کشورهای جنوبی خلیج فارس
- اسکراب و اوراق نمودن کشتی‌های فرسوده و استفاده مجدد از مواد بازیافت آن‌ها، با توجه به فقدان چنین صنعتی در خلیج فارس و وجود چند هزار کشتی در خلیج فارس جهت اوراق
- با توجه به افزایش جهانی قیمت نفت، بنادر فجیره امارات و سنگاپور نرخ جهانی سوخت‌دهی به کشتی‌ها را افزایش دادند، تخفیف‌های ایران می‌تواند این صنعت را در سواحل جنوبی احیا و پررونق کند.

بخش چهارم: جمع‌بندی و راه‌کارها

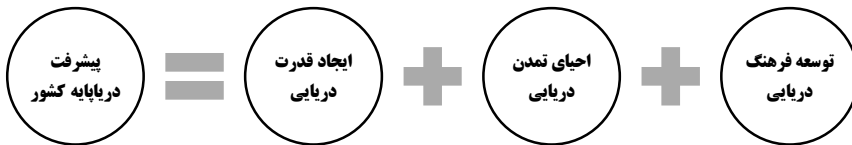
- اغلب کشورها تلاش می‌کنند از سواحل و بخش مشاع دریایی کره زمین حداکثر استفاده را برای توسعه همه‌جانبه کشور خودشان داشته باشند. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در ایران، با وجود قریب به سه هزار کیلومتر نوار ساحلی، فقط ۲ درصد است.
- دریا قابلیت اشتغال بسیار بالایی دارد و کشورهایمانند هند، ژاپن، امریکا و چین به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی هم ایجاد کرده‌اند. ایران با وجود داشتن سواحل طولانی، ظرفیت بالای انسانی و درصد بالای بیکاری، سهم ناچیزی از صنعت کشتی‌سازی جهان دارد؛ سهم ایران از تولید کشتی در جهان تنها یک درصد است.

- کشورهای منطقه بخصوص حاشیه خلیج فارس با سرعت و شدت هرچه تمام‌تر در جهت توسعه بنادر و سواحل و کسب درصد قابل توجهی از اقتصاد دریا هستند. عقب‌ماندگی در این رقابت باعث خواهد شد در آینده سهم بازار دریایی را از دست بدهیم. از ۵۶ جزیره کشورهای عربی، همه آن‌ها در راستای تولید ثروت (گردشگری، تجارت، جذب سرمایه خارجی و...) به کار گرفته شده‌اند، لیکن ایران از ۳۴ جزیره، تنها موفق به توسعه ۲ جزیره قشم و کیش بوده است.
- با انتقال حوزه مأموریت نیروی دریایی ارتش در سال ۱۳۸۶ تاکنون از خلیج فارس به دریای مکران، نیروی انسانی به همراه خانواده و برخی تجهیزات به جاسک منتقل شدند ولی همچنان پشتیبانی‌های اولیه و اساسی برای نیروی انسانی و تجهیزات عمده (به علت کندی روند توسعه زیرساخت‌های موردنیاز)، متکی به بندرعباس و سواحل خلیج فارس هست. کندی و تأخیر دستگاه‌های مربوطه در پیشرفت زیرساخت‌های موردنیاز در سواحل مکران (از جمله شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، تاسیسات بندری، خدمات رفاهی و...) هزینه‌های گزافی را طی ۱۵ سال تاکنون به نیروهای مسلح به‌ویژه نداجا تحمیل نموده است.
- سواحل طولانی خالی از سکنه، نبود امکانات اساسی و مشوق‌های لازم برای ماندگاری و حضور بیشتر مردم در کنار سواحل، فراهم‌نکردن تسهیلات برای ساخت‌وساز آسان در سواحل، عدم توسعه جزایر ایرانی حوزه خلیج فارس؛ علیرغم عدم زمینه‌سازی برای افزایش کار و تولید ثروت، اثرات جبران‌ناپذیری را بر کمیت و کیفیت رزم نیروهای مسلح گذاشته است.
- همچنین دریای خزر در شمال ایران که پل ارتباطی مستقیم میان ۵ کشور است و نقش مهمی را در تجارت میان این کشورها ایفا می‌کند. پنج کشور به همراه ۲۰ استان یا ایالت و افزون بر ۷۰ شهر در اطراف این دریا وجود دارد که با جمعیتی حدود ۱۷ میلیون نفر آن را احاطه کرده‌اند. بدون شک افزایش رونق تجارت در خزر برای ایران در راستای دور زدن تحریم‌ها و دستیابی به منابع اقتصادی غنی امری ضروری به نظر

می‌آید و به تبع آن و با توجه روند تلاش بیگانگان برای حضور در این دریا، نیاز به تقویت نیروهای مسلح به‌ویژه نیروهای دریایی ضروری است.

- براساس سند چشم‌انداز نیز در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی، باید ایران جایگاه اول اقتصادی منطقه را داشته باشد و در این راستا مدل اقتصاد مقاومتی تعریف شده است که تحقق رویکرد درون‌زا و برون‌گرا به‌عنوان یکی از راهبردهای این مدل اقتصادی متعالی در کشور دریایی همچون ایران، نیازمند رشد همگن «توسعه دریامحور» است.
- وضعیت موجود مولفه‌های توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران، در مقایسه با متوسط جهانی و کشورهای منطقه، در اغلب ابعاد ناوگان تجاری، نظامی و صنعت دریایی مطلوب نیست و تنها اشکال موجود در این حوزه ضعف فرهنگ دریایی کشور شامل روحیه دریایی مردم و باورآگاهانه و شناخت مسئولین از فرصت‌های توسعه دریامحور است و نیاز است این مهم با همت مسئولین تراز اول کشور سیاست‌گذاری و راهبری شود؛ تا غفلت چندین ساله توجه به دریا در کشور جبران شود.

برخی راه‌کارها



- ۱- تمرکز جدی دولت در جهت اجرایی‌شدن پروژه‌های مصوب توسعه سواحل مکران و توجه عملی به توسعه دریامحور کشور
- ۲- توسعه زیرساخت‌های لازم از جمله راه‌های ارتباطی، مراکز درمانی، مراکز آموزشی، مراکز تفریحی و اقامتی و... به‌منظور ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری و استقرار جمعیتی در سواحل به‌خصوص سواحل مکران
- ۳- ارائه تسهیلات و مشوق‌های دولتی و معافیت‌های مالیاتی به شرکت‌های سرمایه‌گذار داخلی در توسعه سواحل مکران در راستای ایجاد مزیت رقابتی

- ۴- احیای ظرفیت ارزشمند ترانزیتی شمال به جنوب از طریق بندر چابهار برای کسب سهم قابل توجهی از ظرفیت ترانزیتی کشورهای آسیای میانه
- ۵- توسعه دانشگاه‌های دریایی با رشته‌های خاص اقیانوس‌شناسی و مدیریت منابع دریایی و هنرستان رشته‌های دریایی در شهرهای ساحلی و روستاهای تابعه
- ۶- توسعه خطوط کشتیرانی مسافربری و پایانه‌های مربوطه جهت تردد بین سواحل ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان
- ۷- کمک به توسعه و گسترش مزارع شیلات و تولید آبزیان
- ۸- اصلاح قانون محیط‌زیست برای ایجاد کارخانه‌های اوراق و تعمیرات کشتی
- ۹- اصلاح قوانین مربوط به صدور مجوزهای شناورهای صید و آبی‌پروری
- ۱۰- تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم
- ۱۱- تدوین راهبردهای مناسب جهت ایجاد کریدورهای سواحل جنوبی به کشورهای شمالی و غرب کشور
- ۱۲- طراحی بسته‌های مشوق برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت توسعه سواحل و جزایر
- ۱۳- بسترسازی برای مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات بانکرینگ (سوخت‌رسانی و سوخت‌دهی) و خدمات جانبی در بنادر و جزایر کشور
- ۱۴- تدوین طرح‌های افزایش استان‌های ساحلی در تقسیمات کشوری جهت رونق سرمایه‌گذاری و توسعه
- ۱۵- ارائه تسهیلات مالی و تخفیفات مالیاتی برای بخش خصوصی جهت مشارکت در طرح‌های حمل‌ونقل دریایی

- ۱۶- ایجاد و توسعه بنادر خشک جهت توزیع کالا با مکان‌یابی متناسب با تقاضای داخل، کریدور شمال - جنوب و اتصال کشورهای حوزه آسیای میانه و قفقاز و افغانستان به دریا و ایجاد راه ابریشم دریایی نوین توسط جمهوری اسلامی ایران
- ۱۷- توسعه ظرفیت سواحل مکران با اولویت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی
- ۱۸- اصلاح قوانین گردشگری در راستای افزایش سهم گردشگری دریایی کشور
- ۱۹- بهبود نگرش و رویکرد مسئولین و جامعه در جهت ارتقای فرهنگ زیست دریا محور در ایران