سرآمد اقتصاد
دوشنبه-۲۹ آبان ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۷۸۷

کشورهای خلیج فارس
بخش ششم

اختلافات سرزمینی در منطقه خلیج فارس

دکتر همایون الهی – عراق خود را در رهبری جهان عرب در رقابت با مصر می‌بیند و به همین جهت با گسترش دفاتر حزب بعث در کشورهای مختلف عربی منطقه سعی در گسترش نفوذ در این کشورها داشته است. پس از پیمان «کمپ دیوید» بین مصر و اسرائیل و تضعیف موقعیت مصر در جهان عرب، عراق زمینه بلامنازعی برای به دست گرفتن رهبری جهان عرب را یافت، هر چند در اجرای اهداف خود هرگز موفق نبود. جالب است که بدانیم عراق پس از ۸ سال جنگ بی‌حاصل با ایران، برای انعطاف افکار عمومی مردم خود از این شکست، بلافاصله جنگ دیگری را این بار با کویت به راه انداخت و ادعاهای خود علیه کویت و سایر کشورهای منطقه خلیج فارس را تکرار کرد، به طوری که صدام حسین رئیس جمهور سابق عراق چند روز قبل از حمله به کویت یعنی در ۹ مرداد ۱۳۶۹ (۳۰ ژوئیه ۱۹۹۰) در نامه‌ای به رئیس جمهور ایران تذکر می‌دهد که مرزهای خشکی عراق با ایران ۱۲۰۰ کیلومتر و مرزهای آبی آن با ایران ۸۰۰ کیلومتر است (طول خلیج فارس)، هرچند پس از شکست در کویت فعلاً این ادعاها در ابهام قرار گرفته‌اند.

ح – اختلافات مرزی عربستان با کشورهای حوزه خلیج فارس

بطور کلی عربستان با توجه به وسعت و موقعیت جغرافیایی خود، استیلا بر تمام شبه جزیره عربستان را از اهداف اصلی سیاست خارجی خود قرار داده است.

۱– مطامع عربستان در کویت

عربستان در چارچوب گسترش سرزمین خود و سلطه بر شبه جزیره عربستان از قدیم الایام نسبت به کویت دارای مطامع تجاوزکارانه بوده است، چنانچه در آغاز جنگ جهانی اول در سال ۱۲۹۳ (۱۹۱۴) اقدامات نظامی برای تصرف کویت به عمل آورد که با تهدید انگلستان این کار عملی نشد. در سال ۱۲۹۹ (۱۹۲۰) نیروهای عربستان عملاً کویت را تصرف نمودند ولی کویت با کمک نیروهای انگلیسی توانست نیروهای عربستان را از کشور خارج نماید. این حرکت‌های تجاوزکارانه بالاخره منجر به معاهده عقیر در سال ۱۳۰۱ (۱۹۲۲) شد که طبق آن حدود مرزهای دو کشور مشخص گردید (در این زمان کویت تحت الحمایه انگلستان بود و قرارداد توسط سرپرسی کاکس منعقد گردید). طبق این قرارداد یک منطقه بیطرف به وسعت ۲۲۰۰ میل مربع ایجاد شد. هر چند انعقاد این معاهده پایان اهداف توسعه طلبانه عربستان در کویت نبود. در ۱۷ تیر ماه ۱۳۴۴ (۷ ژوئیه ۱۹۶۵) دو کشور معاهده مزبور را لغو و منطقه بیطرف را به طور مساوی بین خود تقسیم نمودند و در ۲۸ آذر ۱۳۴۸ (۱۸ دسامبر ۱۹۶۹) نیز یک موافقتنامه دیگر بین کویت و عربستان به امضاء رسید که حدود مرزهای دو کشور را معین کرد. در قرارداد اخیر، دریای سرزمینی منطقه بی‌طرف نیز به طور تساوی میان دو کشور تقسیم شد. اما با وجود این در خصوص دو جزیره قارو و ام‌الموادم که به ترتیب در فاصله ۴۰ و ۲۴ کیلومتری ساحل منطقه بی‌طرف سابق قرار دارند اختلافات ادامه دارد. عربستان این جزایر را در سال ۱۳۵۶ (۱۹۷۷) تصرف نمود و کویت همچنان ادعای حاکمیت بر آن‌ها را دارد. علاوه بر این کویت و عربستان به علت اختلاف در نحوه ترسیم خطوط مبدا، برای تعیین عرض دریای سرزمینی هنوز نتوانسته‌اند در خصوص تعیین محدوده فلات قاره در خلیج فارس به توافق برسند. مطامع عربستان در کویت حتی بعد از خنثی شدن تجاوز عراق نه تنها از بین نرفته بلکه همچنان باقی است.

۲– اختلاف عربستان با یمن

محدوده اختلاف عربستان با یمن بسیار گسترده است و مناطق وسیعی را دربر می‌گیرد. یمن نسبت به سه استان نفت خیز یعنی عسیر، نجران و جیزان که در تصرف عربستان است ادعای ارضی دارد. عربستان در سال ۱۳۱۳ (۱۹۳۴) با حمله به خاک یمن ناحیه عسیر را تصرف نمود و طبق معاهده ۲ مرداد ۱۳۱۲ (۲۳ ژوئیه ۱۹۳۴) این ناحیه در تصرف عربستان باقی ماند.

در مقابل عربستان، مناطق نفت خیز یمن یعنی مآرب، جوف، ربع الخالی و حضرالموت می‌باشد. برخی از این مناطق از نظر استراتژیکی نیز مهم هستند؛ به گونه‌ای که حضرالموت که در ساحل اقیانوس هند قرار دارد می‌تواند وابستگی عربستان به تنگه هرمز و باب المندب برای صدور نفت را کاهش دهد. البته عربستان طرح احداث یک خط لوله نفت از منطقه را در دستور کار خود داد، ولی با وجود مذاکرات متعدد و از جمله مذاکرات ۱۳۷۱ (۱۹۹۲) در ژنو و سپس در ریاض و صنعا، این اختلافات حل نشده است.

«اقتصادسرآمد» تحلیل می‌کند

نرخ اقتصاد دریاپایه در انتظار رشد دو برابری

نرخ رشد دریایی ایران تابعی است از کل رشد اقتصادی

گروه راهبردی – ایرج گلشنی – بند دوم سیاست‌های ابلاغی توسعه دریایی ایران به مقوله «میزان نرخ رشد اقتصادی دریایی ایران» توجه کرده است و آن را حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور تعیین می کند. اگر نرخ رشد اقتصادی کشور را در نظر بگیریم، نکات مهمی برای مداقه و تحلیل فراهم می‌شود که به طور کلی با ابهام روبروست. به چند نکته اشاره می کنیم:

اول: نرخ رشد اقتصادی کشور

این نرخ با آمارهای چندگانه‌ای روبروست و تعیین دقیق آن، ممکن نیست. اما برای ایجاد یک نکته برای مقایسه، تنها راه این است که آمار رسمی کشور را مد نظر قرار دهیم. بر این اساس، در دوره اول سال جاری، نرخ رشدی معادل ۶۰۲ اعلام شده است. بنابراین، نرخ رشد توسعه دریایی ایران باید ۱۲,٤ باشد. آیا چنین چیزی ممکن است؟

بی شک، نرخ رشد دریایی ایران تابعی است از کل. چگونه می توان با نرخ کلی ۶,۲ انتظار رشد ۱۲,٤ را داشت؟

تحقق توسعه دریایی ایران، تابعی است از توسعه کل کشور. چگونه می‌توان یک جزء بیشتر از کل خود شود؟ تحقق دو برابری نرخ رشد اقتصادی دریاپایه به چه معناست؟

بودجه ای که لازم است تا وضعیت کنونی اقتصاد دریاپایه ایران را به تحول برساند و رشد نرخ آن را دو برابر کشور کند، از کجا می آید؟ آیا سهم کل کشور به نفع بخش دریایی مصادره می شود؟ در این صورت، نرخ رشد اقتصادی کشور کاهش نمی‌یابد؟

آیا از استقراض بانک مرکزی تامین می شود و در این صورت، با مساله تورم و چاپ پول مواجه نمی‌شویم؟

آیا از استقراض خارجی تامین می شود؟ در این صورت با بازی هندی دیگری مواجه نمی‌شویم؟

سهم سرمایه‌های مردمی در کجای سند است و مردم چگونه می‌توانند در توسعه اقتصادی دریایی کشور مشارکت کنند؟

سرمایه‌های سرگردان

در فضای تورمی، همواره مقدار زیادی سرمایه در دست مردم است که سرگردان از بازاری به بازار دیگر کوچ می‌کنند. در صورتی که بتوان به این سرمایه‌ها جهت داد، می توان انتظار داشت که بودجه بزرگی برای کارهای بزرگی مانند توسعه اقتصاد دریایی کشور فراهم شود. مشوق‌ها و انگیزاننده های جهت دهی به سرمایه‌های مردمی کدام‌ها هستند؟ مردم به چه شکلی می توانند وارد وادی سرمایه گذاری در حوزه دریا شوند؟ این‌ها از دیگر سوالاتی است که مخاطبان روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد پرسیده و می پرسند.

زیرساخت مهاجرت معکوس

باید اذعان داشت که سواحل کشورمان تا زمانی که لخت و عور هستند و برای سکونت گسترده فراهم نیستند، توسعه دریایی محقق نخواهد شد. وجود جمعیت یک بخش مهم برای حصول توسعه دریایی است. تراکم جمعیت در سواحل ما بسیار پایین است و مهاجرت همچنان از سواحل به سمت شهرهای بزرگ است. تحقق رشد حداقل دو برابر اقتصاد دریاپایه نسبت به رشد کل کشور در چنین حالتی میسر است که با صرف هزینه اندک، زیرساخت اسکان و مهاجرت معکوس ایجاد شود، آن‌گاه درآمد حاصله از این اقدام، رشد نه دو برابری بلکه چند برابری در حوزه دریا خواهد بود.

گردش گری دریایی

مورد دیگر توجه به گردش گری دریایی است که اگر زیرساخت آن حاصل شود، کشور از ناحیه دریا، به رشد اقتصادی مافوق تصور خواهد رسید. عایدات ایران از گردش گری دریایی از دو سه جهت خواهد بود:

اول: ممانعت از خروج ارز به دبی و آنتالیا و....

دوم: هجوم گسترده مردم به سمت سواحل جنوبی برای تفریح و گردش

سوم: بازشدن پای توریست‌های دلاری و یورویی به سواحل و شهرهای ایران

با توجه به آمارهای جهانی، ایران قابلیت دارد که تا ۱۰ برابر درآمد حاصل از صادرات نفتی را از مسیر گردشگری به دست آورد. این یعنی سرمایه‌گذاری اندک در ایجاد زیرساخت‌های گردشگری دریایی و برداشت بسیار بالا از آن. در چنین صورت‌هایی است که تحقق حداقل دو برابری رشد و توسعه دریایی ایران ممکن خواهد شد.

ظرفیت بکر دریایی ایران

همه این‌ها از آن جهت است که سواحل ایران تقریبا بکر و دست نخورده هستند و ظرفیت بسیار بالایی برای رشد و شکوفایی دارند. مانند زمین قوی و پرانرژی است که اگر در آن کاشت صورت بگیرد، یک دانه صد دانه می شود.

استفاده از ظرفیت‌هایی که طی چند قرن بلا استفاده رها شده‌اند و «به آن‌ها توجهی نشده است» به راحتی می‌تواند توسعه دریایی را به حد اعلی برساند.

تا امروز همه چیز در سایه آمار و ارقام سازمان‌های دولتی گم شده بود. چنان از موفقیت خود سخن می‌گفتند و آمار می‌ساختند که انگار توسعه دریایی ایران در عالی ترین سطح ممکن است؛ اما زمانی که رهبر فرمودند که «هنوز به حوزه دریایی کشور توجه نشده است» انگار آب بر آتش ریختند. آمارها و گزارش‌ها یک باره فرو افتادند. مدعیان توسعه دریایی ایران خاموش شدند. سند ابلاغی که منتشر شد، تازه متوجه شدیم که واقعا به حوزه دریایی ایران توجهی نشده است و ما از چه نعمت بزرگی محروم بوده ایم.

برنامه عملیاتی دولت

همه چیز الان در گرو برنامه عملیاتی دولت است که قرار است تا اواسط دی‌ماه نهایی شود. آن چه رییس جمهور خواسته است، یک برنامه کامل، بی عیب و مترقی است که سازمان‌های مرتبط با حوزه دریا تا نیمه دی ماه فرصت دارند همه داشته های چندین ساله خود را در بوته آزمایش قرار دهند. اگر این آزمون سربلندی آن‌ها را درپی داشته باشد، به زودی شاهد شروع تلاش‌های عملی برای ایجاد ساختار مناسب، بستر مناسب و زیرساخت‌های لازم برای توسعه دریایی ایران با کمک حاکمیت، قوای سه گانه و مردم خواهیم بود. درچنین حالتی است که به رشد دو برابری بسنده نخواهیم کرد و روی «حداقل دو برابری» انگشت خواهیم گذاشت.

افزایش نرخ رشد اقتصادی کشور

با تحول در دریا، شاهد افزایش چشمگیر نرخ رشد اقتصادی کل کشور خواهیم بود. اقتصاددریا، نسبت به سایر حوزه‌ها، بزرگ‌تر و پایدارتر است و همین باعث ثبات رشد اقتصادی کل کشور خواهد شد.

ظرفیت‌های اقتصادی دریا برای ایران در شرایط کنونی قابل تصور نیست. از هر جهت گسترده و پر جذبه است. هم برای سرمایه‌گذار داخلی و هم برای سرمایه‌گذار خارجی معنا دارد و گرایش به سمت آن زیاد خواهد بود. همه این‌ها منوط است به برنامه عملیاتی دولت. اگر این برنامه کارآ و روشن باشد، مسیر سرمایه‌ها به سمت دریا را باز خواهد کرد. کافی است دل‌نگرانی ها را برطرف کرد. بخش مهمی از عدم ورود سرمایه ها به سمت دریا، مسائل روانی است. دوری از دریا و غریبگی با دریا از مهم ترین مسائل روحی–روانی مردم ماست. اینجاست که جای فعالیت رسانه ملی و دیگر رسانه‌ها بسیار مهم خواهد بود.

پیوست فرهنگی

هیچ برنامه ای نمی تواند بدون پیوست فرهنگی باشد. در سند ابلاغی به مقوله فرهنگ و فرهنگ‌سازی دریایی توجه روشنی نشده است و گمان می کنیم که این مهم را به عهده برنامه عملیاتی گذاشته است. انتظار داریم که برنامه دولت، یک پیوست فرهنگی مفید و قوی و فراگیر داشته باشد تا فرهنگ خشکی را به فرهنگ دریایی تبدیل کند و این گونه ما به آینده توسعه دریایی کشورمان کاملا امیدوار باشیم.

تحقق توسعه دریایی ایران، تابعی است از توسعه کل کشور. چگونه می‌توان یک جزء بیشتر از کل خود شود؟ تحقق دو برابری نرخ رشد اقتصادی دریاپایه به چه معناست؟ بودجه ای که لازم است تا وضعیت کنونی اقتصاد دریاپایه ایران را به تحول برساند و رشد نرخ آن را دو برابر کشور کند، از کجا می آید؟ آیا سهم کل کشور به نفع بخش دریایی مصادره می شود؟ در این صورت، نرخ رشد اقتصادی کشور کاهش نمی‌یابد؟

بازتاب

نماینده مردم جیرفت در مجلسد:

اقتصاد دریامحور از ظرفیت بالایی برخوردار است

نماینده مردم در مجلس یازدهم با بیان اینکه اقتصاد دریا محور از ظرفیت بالایی برخوردار است، گفت:بی تردید توجه به اقتصاد دریا محور و احداث صنایع آب‌بَر در کنار دریاها تسهیلات و مشوق‌هایی جهت تولید، توسعه کسب و کارها و همچنین فرصت‌های شغلی در این مناطق ایجاد خواهد کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، ذبیح الله اعظمی ساردوئی پیرامون منویات مقام معظم رهبری در خصوص استفاده از زیرساخت ظرفیت دریاها و دریاهای آزاد در اقتصاد کشور، گفت: با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری در مورد مسأله اقتصاد دریاپایه که مرکز برکت است و ذخایر سرشاری برای رشد و علم و فنّاوری، افزایش کار، ثروت، تأمین نیازهای حیاتی، تولید، اقتدار و ... را دارند، لذا باید توجه ویژه‌ای به اقتصاد دریا محور در کشور صورت گیرد.نماینده عنبر آباد و جیرفت در ادامه تأکید کرد: ما در حدود ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای در ایران اسلامی و اتصال به دو دریای جنوب و شمال، کشور را داریم که هر کدام ظرفیت خاص خود را از جمله حمل‌ونقل و محصولات صادراتی دارند، از طرفی دریاهای جنوب، دریای عمان و خلیج فارس در توسعه سواحل جنوبی نقش بسزایی دارند و منجر به حضور پرقدرت ما در منطقه می‌شوند که ارزآوری را برای کشور به همراه خواهد داشت.وی ضمن اشاره به برنامه هفتم توسعه پیرامون اقتصاد دریا محور، افزود: در برنامه هفتم توسعه در خصوص حوزه اقتصاد دریامحور مصوباتی صورت گرفت که یکی از فرصت‌های اساسی ما اقتصاد دریامحور است، اگر در این حوزه غفلت شود، دیگران از آن استفاده خواهند کرد، لذا ابلاغیه رهبر معظم انقلاب در این رابطه بسیار مهم و حیاتی است، بی تردید استفاده از ظرفیت دریاها و آب‌های آزاد ایران که مستعد توسعه در حوزه اقتصاد دریامحور است، توجه ویژه و همت مضاعف مسئولان و متولیان مربوطه را می‌طلبد.

نماینده مردم در مجلس یازدهم یادآور شد: بدیهی است که سازمان بنادر و دریانوردی از ظرفیت‌های بسیار بالایی برخوردار است و می‌تواند در اقتصاد کشور نقش قدرتمند و کلیدی را ایفا کند، ضمن اینکه در برنامه هفتم توسعه استفاده از آب دریاها برای انتقال آب شیرین به استان سیستان بلوچستان تا خراسان جنوبی و کرمان که تنها یک خط لوله به استان کرمان می‌رود، مصوباتی صورت گرفته است.

عضو کمیسیون کشاورزی در ادامه اظهار داشت: بدیهی است که اهمیت دریاها بسیار بالاست، متأسفانه ما تا به حال از این ظرفیت استفاده نکرده‌ایم، اما براساس فرمایشات مقام معظم رهبری در برنامه هفتم توسعه توجه ویژه‌ای به اقتصاد دریا محور صورت گرفته است.وی تصریح کرد: با تأکیدات مقام معظم رهبری، ایجاد خط ریلی در جنوب کشور از سواحل مکران به خوزستان تا سیستان و بلوچستان به جاسک و چابهار و در نهایت بندرعباس جهت توسعه گردشگری، اقتصادی، فرهنگی، تجاری با ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقلی از جمله راه و راه آهن شکل می گیرد که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و برای جابه‌جایی کالاها می‌تواند منجر به کاهش هزینه های حمل‌ونقل شود، از سویی دیگر صنایع آب‌بَر از جمله پتروشیمی و فولاد در کنار سواحل دریاها احداث می‌شوند، بی تردید احداث صنایع در کنار دریاها تسهیلات و مشوق‌هایی جهت تولید، توسعه کسب و کارها و فرصت‌های شغلی در این مناطق ایجاد خواهد کرد.

دریچه

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران پیشنهاد کرد:

ضرورت تشکیل کمیته‌ویژه توسعه دریامحور با محوریت وزارت راه و سازمان بنادر و دریانوردی

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با تاکید بر اینکه برای تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور باید کمیته‌ای ویژه حول محور وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شود، گفت: برنامه‌ها و فعالیت‌ها در این خصوص باید یکپارچه باشد و هیچ ارگانی ساز خودش را نزند.

به گزارش اقتصادسرآمد، یحیی ضیایی مهرجردی درباره ابلاغ سیاست‌های کلی ۹ گانه توسعه دریامحور و الزامات تحقق این سیاست‌ها، اظهار داشت: سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بالاترین سند ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری است و بر اساس این سند، جهت‌گیری‌ها مشخص شده و باید در مسیر رهنمودهای رهبر انقلاب گام برداشت.وی ادامه داد: باید کمیته ویژه تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به محوریت وزارت راه و شهرسازی تشکیل شود و در بخش دریایی و بندری نیز سازمان بنادر و دریانوردی، متولی باشد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به اینکه ۹ بند ابلاغی، بخش‌های مختلفی را در بر می‌گیرد و به تمامی مسائل جهت تحقق توسعه دریامحور اشاره دارد، عنوان کرد: وزارت راه و شهرسازی باید در سریع‌ترین زمان ممکن کمیته ویژه تحقق توسعه دریامحور را تشکیل دهد و فعالیت‌ها را آغاز کند.

ضیایی با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی باید به عنوان محور فعالیت‌ها، ماموریت‌های محول شده را پیگیری کند و پیش ببرد، گفت: باید برنامه‌ریزی مدون و منجسمی از سوی این وزارتخانه صورت گیرد و شاهد یکپارچگی فعالیت‌ها از سوی دستگاه‌ها و ارگان‌های مختلف باشیم؛ نباید هر بخشی به صورت جزیره‌ای و مستقل اقدام کند و خود را محور فعالیت‌ها بداند، بنابراین وزارت راه و شهرسازی باید به عنوان پیشانی فعالیت‌ها و اقدامات تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور شناخته شود.

وی افزود: باید برای وزیر راه و شهرسازی به عنوان محور از سوی رییس جمهور حکمی صادر شود و اینگونه هیچ دستگاه یا وزارتخانه‌ای ساز خودش را کوک نکند و تمامی فعالیت‌ها و اقدامات یکپارچه، همگام و همسو باشد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با تاکید بر اینکه ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، برجستگی خاص و ویژه‌ای به مقوله دریا در کشور خواهد بخشید، بیان کرد: علاوه بر سند ابلاغی مذکور، برنامه هفتم توسعه ظرفیت ویژه‌ای برای بهره‌مندی از پتانسیل‌های دریایی کشور به شمار می‌رود؛ طی سالیان گذشته و در برنامه‌های قبلی توسعه، سایه‌ای از توجه به توسعه دریامحور وجود داشت اما خوشبختانه در برنامه هفتم توسعه، مقوله توسعه دریامحور به صورت ویژه دیده شده است.

ضیایی با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی می‌تواند شرایطی را رقم بزند که توسعه دریامحور در برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه پررنگ‌تر دیده شود، اظهار داشت: برنامه هفتم توسعه و سیاست‌های کلی توسعه دریامحور می‌توانند به عنوان یک فرصت ویژه برای استفاده حداکثری از ظرفیت دریا، بندر، سواحل و...مدنظر قرار گیرند و باید به بهترین شکل از این ظرفیت استفاده کرد.