



دانشگاه صنعتی شاهرود
معاونت فرهنگی و اجتماعی
مدیریت انجمن‌های علمی دانشجویی



نوسان

NAVASAN

آنچه در
این جلد درباره
خلیج فارس
خواهید خواند:

هویت و حافظه تاریخی
ژئوپلیتیک و حقوق بین‌الملل
اقتصاد و انرژی
بوم‌نظام و جامعه

هویت و
حافظه تاریخی

ژئوپلیتیک و
حقوق بین‌الملل

اقتصاد و
انرژی

بوم‌نظام
و جامعه

تابستان ۱۴۰۵
دانشگاه صنعتی شاهرود

انجمن علمی
دانشجویی اقتصاد

نشریه نوسان
شماره هجدهم



فهرست

دانشگاه صنعتی شاهرود
انجمن علمی دانشجویی اقتصاد
نشریه نوسان شماره هجدهم: تابستان ۱۴۰۵



۱

سخن سردبیر

۲

خلیج فارس، چهارراهی که قدرت‌های بزرگ نتوانستند صاحب آن شوند.

۷

خلیج فارس در ادبیات سفرنامه نویسی و کتب درسی کشورهای عربی

۱۱

کنوانسیون حقوق دریاها و تحدید و حدود در خلیج فارس

۱۸

سیر تحول پیمان‌های امنیتی و منطقه‌ای برای خلیج فارس

۲۲

تحلیل رفتار بازیگران فرامنطقه‌ای در قبال امنیت دریانوردی در خلیج فارس

۲۵

بررسی اثر تنش‌های ژئوپلیتیکی در تنگه هرمز بر قیمت جهانی نفت و حامل‌های انرژی

۳۱

امنیت عرضه و مسیرهای جایگزین انتقال انرژی

۳۷

اقتصاد بنادر استراتژیک

۴۴

آینده خلیج فارس در عصر گذار انرژی

۴۹

طیف سکونتگاه‌های ساحلی

۵۴

تغییرات شغلی سنتی

۵۷

رد پای اکولوژیک توسعه سواحل

۶۴

مردم‌نگاری خلیج فارس: روایتی از انسان، دریا و اقتصادی که در حال تغییر است



صاحب امتیاز: انجمن علمی دانشجویی اقتصاد

دانشگاه صنعتی شاهرود

مدیر مسئول:

ابوالفضل جورابچی

سردبیر: ابوالفضل جورابچی

مشاور علمی: دکتر عاطفه مزینانی

(عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شاهرود)

مدیر اجرایی: محدثه ذاقلی

ویراستار: فاطمه علی‌پور

طراح و صفحه‌آرا: ندا جلیل‌وند

سرپرست تحریریه: زهرا ابراهیمی

هیئت تحریریه:

(اسامی به ترتیب حروف الفبا)

زینب آقایی، ابوالفضل جورابچی

محدثه ذاقلی، نرگس عرب

فاطمه علی‌پور، بهنوش عزیزاده

هدیه قاسمی، ملینا مژده، علی نوریان

-از کلیه نویسندگان و صاحبان اندیشه

دعوت به عمل می‌آوریم در صورت

تمایل به همکاری، ما را با ارسال آثار خود

در هر چه غنی‌تر کردن محتوای نشریه یاری دهند.

-آراء و نظرات نویسندگان نظر نشریه نیست.

-نشریه در ویرایش و

خلاصه کردن آثار ارسالی آزاد است.

-مقالات و عکس‌های ارسالی

به هیچ عنوان مسترد نخواهد شد.

آدرس دانشگاه: شاهرود، میدان هفتم تیر،

دانشگاه صنعتی شاهرود

شماره تماس دانشگاه: ۰۲۳۳۲۳۹۲۲۰۴-۹

شماره تماس سردبیر: ۰۹۱۹۲۲۵۶۳۶۶

ایمیل سردبیر:

abolfazljoorabchi@shahroodut.ac.ir

سخن سردبیر



ابوالفضل جوراجچی

خلیج فارس

چهارراهی که قدرت‌های بزرگ نتوانستند صاحب آن شوند.

خلیج فارس؛ فراتر از یک نام گاهی یک موضوع، خود را به تحریریه تحمیل می‌کند؛ نه از مسیر تقویم و مناسبت، بلکه از دل اتفاقات روز. تصمیم انتشار این شماره با موضوع «خلیج فارس» نیز از همین جنس بود. روز خلیج فارس بود؛ دهم اردیبهشت، روزی که در تقویم ایرانی فرصتی است برای یادآوری تاریخ و هویت این پهنه آبی. اما هم‌زمان، لحن تهدیدها، ادعاها و رجزخوانی‌های دونالد ترامپ درباره منطقه و به‌ویژه خلیج فارس و تنگه هرمز، بار دیگر نشان داد که خلیج فارس تنها یک موضوع تاریخی یا جغرافیایی نیست؛ یک مسئله زنده اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیک است. حتی در روزهای اخیر، ترامپ تهدید کرده است که تنگه هرمز را «قلمرو ایالات متحده» اعلام خواهد کرد؛ اظهارنظری که به‌خوبی نشان می‌دهد اهمیت این آبراه تا چه اندازه فراتر از مرزهای منطقه است. همین‌جا بود که تصمیم گرفتیم شماره‌ای را به خلیج فارس اختصاص دهیم؛ نه برای تکرار شعارهایی که بارها شنیده‌ایم، بلکه برای پرسیدن سؤال‌هایی که شاید کمتر درباره آنها صحبت کرده‌ایم.

خلیج فارس برای ما دقیقاً چه معنایی دارد؟ اگر از قاب تاریخ و جغرافیا فاصله بگیریم، با یکی از مهم‌ترین کانون‌های اقتصاد جهانی روبه‌رو می‌شویم؛ پهنه‌ای که نفت و گاز، تجارت دریایی، بندر، کریدورهای ترانزیتی، سرمایه‌گذاری، صنایع پتروشیمی، گردشگری، شیلات و حتی آینده انرژی جهان در آن به یکدیگر گره خورده‌اند. تنگه هرمز نیز یکی از حساس‌ترین گلوگاه‌های تجارت انرژی جهان است و هرگونه تنش در آن می‌تواند خیلی فراتر از سواحل خلیج فارس، بر بازارهای انرژی و اقتصاد جهانی اثر بگذارد.

از همین منظر، خلیج فارس را نمی‌توان صرفاً با عینک «تهدید» دید. شاید مهم‌تر از آن، باید درباره «فرصت» صحبت کرد.

در جهانی که نظم اقتصادی و ژئوپلیتیک آن در حال تغییر است، کشورهای پیرامون خلیج فارس با پرسش‌های بزرگی روبه‌رو هستند: آینده اقتصاد نفتی چه خواهد شد؟ رقابت بر سر بندر و مسیرهای تجاری به کجا می‌رسد؟ اقتصادهای منطقه چگونه می‌توانند از مزیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به هاب تجارت، سرمایه و فناوری استفاده کنند؟ و مهم‌تر از همه، آیا می‌توان خلیج فارس را از میدان رقابت و تنش به بستری برای همکاری اقتصادی تبدیل کرد؟

این پرسش‌ها برای یک نشریه اقتصادی، پرسش‌های حاشیه‌ای نیستند؛ در قلب مأموریت ما قرار دارند. خلیج فارس در حافظه تاریخی ایرانیان یک نام است، اما در اقتصاد امروز جهان یک «دارایی راهبردی» نیز محسوب می‌شود؛ دارایی‌ای که ارزش آن فقط به ذخایر زیرزمینی‌اش محدود نیست. موقعیت جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد، شبکه بندر و ظرفیت‌های عظیم تجاری و صنعتی، مجموعه‌ای از مزیت‌ها را شکل داده‌اند که می‌تواند آینده اقتصادی منطقه را برای دهه‌های آینده تحت تأثیر قرار دهد.

بنابراین، این شماره را نه صرفاً برای پاسخ به یک تهدید، بلکه برای بازخوانی یک فرصت منتشر کرده‌ایم. تهدیدها و رجزخوانی‌های سیاستمداران ممکن است خبر یک روز باشند؛ اما جغرافیا باقی می‌ماند، اقتصاد باقی می‌ماند و منافع ملت‌ها باقی می‌ماند.

خلیج فارس پیش از آنکه موضوع مناقشه قدرت‌ها باشد، خانه‌ای اقتصادی برای میلیون‌ها انسان و یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های تجارت جهان است. شاید زمان آن رسیده باشد که درباره آن، بیش از آنکه از منظر «چه کسی تهدید می‌کند؟» بپرسیم، از خود بپرسیم: «ما با این موقعیت استثنایی چه کرده‌ایم و چه می‌توانیم بکنیم؟» این شماره تلاشی است برای پاسخ دادن به همین پرسش.

به خلیج فارس خوش آمدید؛ جایی که تاریخ، جغرافیا و اقتصاد، بیش از هر نقطه دیگری به یکدیگر گره خورده‌اند.

ارادتمند؛

سردبیر، ابوالفضل جوراجچی

چهار راهی که قدرت‌های بزرگ نتوانستند صاحب آن شوند.



ابوالفضل جوراچی
دانشجوی کارشناسی اقتصاد، ورودی ۱۴۰۲

خلیج فارس فقط یک پهنه آبی میان فلات ایران و شبه جزیره عربستان نیست؛ در طول تاریخ، یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ارتباطی میان ایران، بین‌النهرین، شبه‌قاره هند، شبه جزیره عربستان و اقیانوس هند بوده است. تنگه هرمز، دروازه طبیعی این آبراه به دریای عمان و اقیانوس هند، به خلیج فارس اهمیتی داده که بسیار فراتر از جغرافیای آن است. از همین رو، هرگاه تجارت دریایی، قدرت نظامی و ارتباط میان شرق و غرب اهمیت یافته، این آبراه نیز به یکی از میدان‌های اصلی رقابت قدرت‌ها تبدیل شده است.

اهمیت خلیج فارس البته پدیده‌ای متعلق به عصر نفت نیست. شواهد تاریخی نشان می‌دهد که این منطقه از هزاره‌های پیش از میلاد در شبکه تجارت دریایی خاور نزدیک حضور داشته است. در منابع یونانی و لاتین نیز نام‌هایی چون Persikos Kolpos و Sinus Persicus برای این آبراه به کار رفته و سنت نام‌گذاری آن در دوره‌های بعدی نیز ادامه یافته است. پژوهش‌های تاریخی درباره نام خلیج فارس، سابقه کاربرد این نام را در منابع کلاسیک و سپس در متون دوره اسلامی نشان می‌دهند.

در دوره هخامنشی، این آبراه بخشی از قلمرو امپراتوری ایران و یکی از مسیرهای ارتباطی آن با سرزمین‌های جنوبی و شرقی بود. کتیبه داریوش بزرگ در مصر نیز از دریایی سخن می‌گوید که «از پارس» می‌آید؛ عبارتی که نشان می‌دهد در تصور سیاسی و جغرافیایی عصر هخامنشی، پیوند میان سرزمین پارس و این پهنه آبی کاملاً شناخته‌شده بوده است. اهمیت این موضوع فقط در نام‌گذاری خلاصه نمی‌شد؛ کنترل مسیرهای دریایی و بنادر، بخشی از قدرت اقتصادی و سیاسی امپراتوری‌های باستان بود؛ اما اهمیت خلیج فارس در سده‌های بعد تنها به سیاست محدود نماند. بندهایی همچون سیراف در دوره اسلامی به مراکز مهم تجارت میان ایران، هند، شرق آفریقا و جنوب شرق آسیا تبدیل شدند و کالاهایی چون ادویه، عاج، عطر، مروارید و دیگر محصولات از طریق این مسیر جابه‌جا

می‌شدند. مروارید نیز برای قرن‌ها یکی از مهم‌ترین ثروت‌های طبیعی خلیج فارس بود و صنعت صید آن در سده‌های بعد چنان گسترده شد که پیش از ظهور نفت و رواج مروارید پرورشی، از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی منطقه به شمار می‌آمد. بنابراین، خلیج فارس را نمی‌توان صرفاً یک مرز طبیعی میان ایران و سرزمین‌های عربی دانست؛ این آبراه از دیرباز یک کریدور اقتصادی بوده است. هر قدرتی که می‌توانست بر بنادر، جزایر و تنگه هرمز تسلط پیدا کند، امکان اثرگذاری بر بخش مهمی از تجارت میان شرق و غرب را به دست می‌آورد. همین ویژگی بعدها خلیج فارس را به یکی از اهداف اصلی قدرت‌های دریایی اروپا تبدیل کرد.

پرتغال، نخستین قدرت اروپایی عصر استعمار

از اواخر سده پانزدهم میلادی، با گسترش دریانوردی اروپایی و آغاز عصر اکتشافات، معادلات قدرت در اقیانوس هند دگرگون شد. پرتغالی‌ها که راه دریایی اروپا به هند را گشوده بودند، به تدریج دریافتند که برای حفظ تجارت خود با هند باید نقاط کلیدی مسیر دریایی را نیز در اختیار داشته باشند. خلیج فارس و تنگه هرمز در این میان جایگاهی استثنایی داشتند. آلفونسو د آلبوکرک، دریاسالار پرتغالی، در ۱۵۰۷ به هرمز حمله کرد و پرتغالی‌ها در سال‌های بعد پایگاه خود را در این جزیره تثبیت کردند. هرمز برای آنان تنها یک جزیره نبود؛ دروازه‌ای برای نظارت بر تجارت دریایی خلیج فارس بود. پرتغالی‌ها تلاش کردند با ایجاد استحکامات و کنترل مسیرهای دریایی، تجارت منطقه را در چارچوب منافع خود سازمان دهند. به این ترتیب، برای نخستین بار یک قدرت اروپایی توانست برای بیش از یک قرن حضور نظامی و تجاری قدرتمندی در خلیج فارس ایجاد کند؛ اما این سلطه پایدار نبود.

با قدرت گرفتن صفویان و به‌ویژه در دوره شاه عباس اول، سیاست ایران

در برابر حضور پرتغالی‌ها تغییر کرد. شاه عباس دریافت که برای پایان دادن به برتری پرتغال، لازم نیست ایران به‌تنهایی با یک قدرت دریایی مجهز به کشتی‌های سنگین و توپخانه بجنگد؛ بلکه می‌توان از رقابت میان قدرت‌های اروپایی نیز استفاده کرد. در این میان، کمپانی هند شرقی انگلیس که خود رقیب پرتغالی‌ها بود، وارد معادله شد.

در ۱۶۲۲، نیروهای ایرانی به فرماندهی امام‌قلی‌خان با پشتیبانی دریایی انگلیسی‌ها به قشم و سپس هرمز حمله کردند. هرمز پس از نبردی سخت سقوط کرد و مهم‌ترین پایگاه پرتغال در خلیج فارس از دست این کشور خارج شد. این رخداد را باید یکی از نمونه‌های مهم استفاده ایران از رقابت قدرت‌های خارجی علیه یکدیگر دانست؛ قدرتی اروپایی که برای سلطه بر خلیج فارس آمده بود؛ سرانجام نه در نتیجه یک لشکرکشی اروپایی، بلکه در نتیجه ائتلاف موقت ایران با رقیب اروپایی خود از منطقه عقب رانده شد. پایان حضور پرتغال به معنای پایان رقابت اروپاییان نبود؛ بلکه تنها جای بازیگران تغییر کرد.

هلندی‌ها، انگلیسی‌ها و اقتصاد خلیج فارس

پس از پرتغالی‌ها، هلندی‌ها و انگلیسی‌ها وارد رقابت جدی برای تجارت خلیج فارس شدند. کمپانی هند شرقی هلند در سده هفدهم به یکی از قدرت‌های بزرگ تجاری جهان تبدیل شد و در کنار انگلیسی‌ها برای دسترسی به بازارهای ایران و هند رقابت می‌کرد؛ اما نکته مهم اینجاست که حتی در دوره اوج قدرت اروپاییان، هیچ‌یک از این کشورها نتوانستند ساختار سیاسی و اقتصادی خلیج فارس را به‌طور کامل و دائمی در اختیار بگیرند.

در واقع، قدرت دریایی با حاکمیت سرزمینی یکسان نبود. اروپاییان می‌توانستند جزیره‌ای را تصرف کنند، در بندری دژ بسازند یا امتیاز تجاری بگیرند؛ اما برای تبدیل این حضور به سلطه پایدار، باید با حکومت‌های

محلی، قدرت‌های ایرانی، قبایل ساحلی و شبکه‌های تجاری منطقه نیز کنار می‌آمدند. همین مسئله یکی از مهم‌ترین دلایل تفاوت میان «نفوذ» و «سلطه کامل» در تاریخ خلیج فارس است.

پس از مرگ نادرشاه در ۱۷۴۷، رقابت قدرت‌های اروپایی بار دیگر شدت گرفت. در همین دوره، میرمهنا در دهه ۱۷۶۰ به حضور هلندی‌ها در خارک و خارگو ضربه زد و آنان را از این پایگاه‌ها بیرون راند؛ اما این پیروزی نیز به معنای پایان رقابت خارجی نبود. انگلیسی‌ها به تدریج جایگاه مهم‌تری پیدا کردند و از طریق تجارت، دیپلماسی و شبکه کمپانی هند شرقی نفوذ خود را افزایش دادند. در این میان، بریتانیا یک تفاوت اساسی با پرتغال داشت؛ هدف آن صرفاً تصرف یک جزیره یا بندر نبود. امنیت هندوستان که مهم‌ترین دارایی امپراتوری بریتانیا بود، باعث می‌شد لندن تحولات ایران و خلیج فارس را بخشی از مسئله بزرگ‌تر امنیت هند بداند. به همین دلیل، سیاست بریتانیا در خلیج فارس بیشتر بر نفوذ، فشار سیاسی، قراردادهای تجارت و کنترل مسیرهای دریایی استوار شد تا تلاش برای تبدیل مستقیم ایران به یک مستعمره. منابع تاریخی نیز تأکید می‌کنند که بریتانیا در قرن نوزدهم به این نتیجه رسیده بود که تبدیل ایران به مستعمره یا تحت‌الحمایه، نه عملی و نه لزوماً مطلوب است؛ در عوض، نفوذ غیرمستقیم برای تأمین منافع امپراتوری کارآمدتر بود.

نادرشاه و تلاش برای بازسازی قدرت دریایی

پیش از آنکه این نفوذ بریتانیا به اوج برسد، نادرشاه کوشید ایران را به قدرتی مؤثر در خلیج فارس تبدیل کند. پس از فروپاشی صفویان، ایران از چند سو تحت فشار قرار گرفته

بود و روسیه و عثمانی بخش‌هایی از سرزمین‌های ایران را در اختیار گرفته بودند. لشکرکشی‌های نادر در دهه‌های ۱۷۲۰ و ۱۷۳۰ به بازپس‌گیری بخش بزرگی از این سرزمین‌ها انجامید.

در اینجا یک نکته تاریخی مهم وجود دارد؛ گاه در روایت‌های عامه گفته می‌شود که پتر کبیر قصد رسیدن به خلیج فارس را داشت و نادرشاه او را از این هدف بازداشت. واقعیت پیچیده‌تر است. پتر کبیر در ۱۷۲۵ درگذشت، درحالیکه نادر هنوز درحال صعود به قدرت بود. روسیه در دوره پتر در جنگ با ایران وارد سواحل جنوبی دریای خزر شد و بخش‌هایی از سرزمین‌های ایران را در اختیار گرفت؛ اما بازپس‌گیری این مناطق در دهه بعد، نتیجه قدرت‌گیری نادر و تحولات نظامی و دیپلماتیک پس از مرگ پتر بود. بنابراین، بهتر است این دوره را نه رویارویی مستقیم نادر و پتر، بلکه بخشی از رقابت ایران و روسیه بر سر دسترسی و نفوذ در شمال و جنوب فلات ایران بدانیم.

نادرشاه همچنین دریافت که بدون نیروی دریایی، قدرت زمینی ایران نمی‌تواند به نفوذ پایدار در خلیج فارس تبدیل شود. به همین دلیل از اوایل دهه ۱۷۳۰ تلاش برای ایجاد ناوگان ایرانی را آغاز کرد. او محمدلطیف‌خان را به‌عنوان فرمانده نیروی دریایی منصوب کرد و کوشید از توان و تجربه هلندی‌ها و انگلیسی‌ها برای خرید کشتی و ایجاد پایگاه دریایی در بوشهر استفاده کند. در سال‌های بعد، این نیروی دریایی در عملیات ایران در خلیج فارس و عمان نقش ایفا کرد.

این تلاش اگرچه به یک نیروی دریایی کاملاً پایدار و مستقل منجر نشد؛ اما اهمیت آن در این بود که حکومت ایران برای نخستین بار پس از آشفتنگی‌های پس از صفویه، مسئله قدرت دریایی را به‌صورت سازمان‌یافته در دستور کار قرار داد. نادرشاه نشان داد که در خلیج فارس، قدرت زمینی بدون قدرت دریایی نمی‌تواند به معنای کامل خود به قدرت منطقه‌ای تبدیل شود.

بریتانیا؛ از تجارت تا نفوذ سیاسی

در سده نوزدهم، بریتانیا به مهم‌ترین قدرت خارجی خلیج فارس تبدیل شد؛ اما این بار نیز داستان با یک اشغال ساده و دائمی تفاوت داشت. بریتانیا بیشتر می‌کوشید شبکه‌ای از قرارداده‌ا، پایگاه‌ها، روابط تجاری و نفوذ سیاسی ایجاد کند تا هزینه‌های اداره مستقیم منطقه را نپردازد.

در جریان لشکرکشی محمدشاه قاجار به هرات در ۱۸۳۸، نیروی دریایی بریتانیا جزیره خارک را تصرف کرد و فشار نظامی آن باعث شد ایران از محاصره هرات عقب‌نشینی کند. نزدیک به دو دهه بعد، در جنگ ایران و انگلیس در سال‌های ۱۸۵۶ و ۱۸۵۷، نیروهای بریتانیا بار دیگر در خلیج فارس عملیات کردند، بوشهر را تصرف کردند و ایران سرانجام با قرارداد پاریس از ادعای خود بر هرات و افغانستان دست کشید.

این بخش از تاریخ خلیج فارس نشان می‌دهد که نمی‌توان از یک سو، حضور بریتانیا را کم‌اهمیت جلوه داد و از سوی دیگر، آن را با «تصرف کامل خلیج فارس» یکی دانست. بریتانیا در سده نوزدهم نفوذی بسیار گسترده به دست آورد و عملاً در بسیاری از مناسبات سیاسی و دریایی منطقه نقش تعیین‌کننده داشت؛ اما ایران به مستعمره بریتانیا تبدیل نشد و لندن نیز به جای اشغال مستقیم سراسر ایران، عمدتاً از ابزارهای اقتصادی، سیاسی و نظامی محدود برای تأمین منافع خود استفاده کرد.

حتی در مورد بحرین نیز تاریخ نشان می‌دهد که مسئله پیچیده‌تر از یک روایت ساده «تصرف خارجی» بود. پس از دوره‌هایی از نفوذ و حاکمیت ایران، خاندان آل‌خلیفه در ۱۷۸۳ کنترل بحرین را به دست گرفت و بریتانیا از دهه ۱۸۲۰ روابط قراردادی خود را با آنان گسترش داد؛ این روابط در نیمه دوم قرن نوزدهم به کنترل گسترده بریتانیا بر روابط خارجی بحرین انجامید.

بنابراین، قرن نوزدهم را باید دوره‌ای دانست که در آن بریتانیا موفق شد

نفوذ خود را بسیار عمیق کند؛ اما نتوانست خلیج فارس را به یک قلمرو استعماری یکپارچه و مستقیم تبدیل کند.

جنگ جهانی اول، خلیج فارس در متن رقابت امپراتوری ها

با آغاز قرن بیستم، اهمیت خلیج فارس وارد مرحله تازه‌ای شد. نفت به عامل جدیدی در محاسبات قدرت‌های بزرگ تبدیل شد و امنیت جنوب ایران بیش از گذشته با منافع بریتانیا پیوند خورد. در آستانه جنگ جهانی اول، ایران میان رقابت روسیه و بریتانیا گرفتار شده بود و قرارِداد ۱۹۰۷ میان دو قدرت، کشور را عملاً به حوزه‌های نفوذ تقسیم کرد؛ جنوب در حوزه نفوذ بریتانیا و شمال در حوزه نفوذ روسیه قرار گرفت.

در جریان جنگ جهانی اول نیز با وجود اعلام بی‌طرفی ایران، بخش‌هایی از کشور به عرصه عملیات قدرت‌های خارجی تبدیل شد. نیروهای روس و بریتانیا در مناطق مختلف ایران حضور نظامی پیدا کردند و در جنوب، نیروهای بریتانیایی و نیروی موسوم به تفنگداران جنوب ایران به تثبیت نفوذ لندن کمک کردند.

این دوره یکی از روشن‌ترین نمونه‌های فاصله میان بی‌طرفی حقوقی و واقعیت ژئوپلیتیکی است. ایران بی‌طرف بود؛ اما موقعیت جغرافیایی آن اجازه نمی‌داد قدرت‌های درگیر جنگ، سرزمینش را از محاسبات نظامی خود کنار بگذارند.

جنگ جهانی دوم، بار دیگر ایران، بار دیگر خلیج فارس

جنگ جهانی دوم این وضعیت را تکرار کرد. در ۲۵ اوت ۱۹۴۱، نیروهای بریتانیا و اتحاد شوروی وارد ایران شدند. نیروهای شوروی از شمال و نیروهای بریتانیا از جنوب وارد کشور شدند و یکی از اهداف اصلی متفقین، ایجاد مسیر انتقال تجهیزات به شوروی و

حفاظت از تأسیسات نفتی جنوب بود. در طول جنگ، ایران به یکی از مهم‌ترین مسیرهای انتقال تدارکات متفقین به اتحاد شوروی تبدیل شد و میلیون‌ها تُن کالا از طریق این مسیر منتقل شد.

رضاشاه در پی این اشغال از سلطنت کناره‌گیری کرد و محمدرضاشاه بر تخت نشست؛ اما نکته مهم این است که حضور متفقین نیز دائمی نشد. با پایان جنگ، مسئله خروج نیروهای خارجی از ایران به یکی از مسائل مهم دیپلماتیک تبدیل شد و نیروهای بریتانیایی و آمریکایی عقب‌نشینی کردند. خروج نیروهای شوروی از شمال ایران نیز پس از فشارهای سیاسی و بین‌المللی در سال ۱۹۴۶ انجام گرفت.

از امپراتوری بریتانیا تا قدرت‌های جدید

در نیمه دوم قرن بیستم، ساختار قدرت در خلیج فارس بار دیگر تغییر کرد. بریتانیا که برای بیش از یک قرن مهم‌ترین قدرت خارجی منطقه بود، سرانجام در سال ۱۹۷۱ نیروهای خود را از «شرق سوئز» خارج کرد؛ اما این عقب‌نشینی به معنای پایان اهمیت ژئوپلیتیکی خلیج فارس نبود؛ برعکس، اهمیت نفت، تجارت دریایی و تنگه هرمز باعث شد قدرت‌های جدیدی جای بریتانیا را در معادلات امنیتی منطقه بگیرند.

پس از جنگ جهانی دوم، ایالات متحده به تدریج نقش مهم‌تری در امنیت خلیج فارس پیدا کرد و در دهه‌های بعد حضور نظامی و سیاسی آن در منطقه گسترش یافت. بنابراین، اگر تاریخ خلیج فارس را صرفاً داستان «شکست یک قدرت خارجی پس از قدرت خارجی دیگر» بدانیم، بخشی از واقعیت را از دست داده‌ایم. آنچه تکرار شده، بیشتر تغییر بازیگران و شکل نفوذ است؛ پرتغال با قلعه و ناوگان، هلند با کمپانی تجاری، بریتانیا با شبکه‌ای از قرارداده‌ا و قدرت دریایی، و سپس آمریکا با ساختارهای جدید امنیتی و نظامی.

با وجود این تغییرات، یک واقعیت تاریخی ثابت باقی مانده است؛ هیچ

قدرت فرامنطقه‌ای نتوانسته خلیج فارس را برای همیشه به قلمرو انحصاری خود تبدیل کند.

خلیج فارس، آزمون ماندگاری قدرت‌ها

تاریخ خلیج فارس در حقیقت تاریخ رقابت بر سر یک «فضای حیاتی» است؛ فضایی که ارزش آن از موقعیت جغرافیایی، بنادر، تجارت، منابع طبیعی و دسترسی به اقیانوس هند سرچشمه می‌گیرد. به همین دلیل، قدرت‌های بزرگ همواره به آن توجه داشته‌اند؛ اما تجربه چند سده گذشته نشان می‌دهد که حضور در خلیج فارس با مالکیت بر خلیج فارس یکسان نیست. پرتغالی‌ها بیش از یک قرن در هرمز ماندند؛ اما سرانجام در برابر ائتلاف ایران و رقیب اروپایی خود شکست خوردند. هلندی‌ها در جزایر خلیج فارس پایگاه‌هایی ایجاد کردند؛ اما نتوانستند جایگاه خود را برای همیشه حفظ کنند. بریتانیا از همه قدرت‌های اروپایی موفق‌تر بود و نفوذی کم‌سابقه در منطقه ایجاد کرد؛ اما حتی این امپراتوری نیز سرانجام از خلیج فارس عقب نشست. روسیه و بریتانیا در دو جنگ جهانی بخش‌هایی از ایران را اشغال کردند؛ اما حضور نظامی آنان نیز دائمی نشد. این روند نشان می‌دهد که خلیج فارس بارها میزبان قدرت‌های بزرگ بوده؛ اما کمتر به آنان اجازه داده است که حضور موقت خود را به حاکمیتی دائمی تبدیل کنند.

شاید مهم‌ترین درس این تاریخ نیز همین باشد، «ارزش یک منطقه، تنها به منابع زیرزمینی آن وابسته نیست؛ جغرافیا نیز می‌تواند سرمایه‌ای راهبردی باشد.» خلیج فارس از هزاران سال پیش محل تلاقی مسیرهای تجاری بوده و امروز نیز تنگه هرمز یکی از حساس‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان است. اهمیت اقتصادی آن باعث شده است که هر قدرت بزرگ، دیر یا زود، برای حضور و نفوذ در آن تلاش کند؛ اما تجربه تاریخی نشان داده است که میان «نفوذ»، «سلطه» و «حاکمیت» تفاوتی بنیادین وجود دارد.

قدرت‌های بزرگ می‌آیند، پایگاه می‌سازند، قرارداد می‌بندند، ناوگان می‌فرستند و گاه حتی سرزمین‌هایی را اشغال می‌کنند؛ اما ماندگاری آنان به شرایطی فراتر از قدرت نظامی وابسته است. در خلیج فارس، جغرافیا، تجارت، دولت‌های منطقه‌ای، رقابت قدرت‌ها و مقاومت جوامع محلی بارها معادلات را تغییر داده‌اند. از همین رو، تاریخ این آبراه را شاید بتوان نه تاریخ شکست همیشگی قدرت‌های بزرگ، بلکه تاریخ ناتوانی قدرت‌های بزرگ در تبدیل حضور خود به سلطه‌ای دائمی و انحصاری دانست.

همین ویژگی است که خلیج فارس را در طول قرن‌ها، از عصر کشتی‌های بادبانی تا عصر نفت و کشتیرانی مدرن، همچنان به یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های اقتصاد و سیاست جهان تبدیل کرده است.

منبع

۱. صفی‌پور، علی. چرا هیچ قدرت خارجی نمی‌تواند خلیج فارس را تصرف کند؟. سایت ایسنا. شناسه خبر: ۱۴۰۵۰۲۰۸۰۴۷۹۲.



خلیج فارس در ادبیات سفرنامه نویسی و کتب درسی کشورهای عربی

در ادبیات سفرنامه نویسی و کتب درسی کشورهای عربی



محدثه ذاقلی
دانشجوی کارشناسی اقتصاد؛ ورودی ۴۰۲



فاطمه علی پور
دانشجوی کارشناسی اقتصاد؛ ورودی ۴۰۲



در سال‌های اخیر، بحث تحریف نام حقیقی خلیج فارس توسط برخی از کشورهای غربی و عربی با اهداف خاصی به وجود آمده و تلاش‌هایی در این باره صورت گرفته است.

هرچند نام خلیج فارس انقدر کهن است که حتی در سنگ نبشته‌ای که در هنگام حفاری کانال سوئز به دست آمد و مربوط به عهد شاپور یکم است، واژه‌ی دریای فارس در آن حک شده است؛ اما کشورهای سودجوی غربی در تلاش برای تغییر در نام این دریای کهن برآمدند؛ درحالی‌که اسناد و مدارک زیادی درباره نام خلیج فارس وجود دارد.

امروزه هزاران سند معتبر در این رابطه موجود است که یکی از این گروه اسناد، صدها سفرنامه ایرانی اروپایی و عربی است که بر نام خلیج فارس صحه گذاشته‌اند.

پس از رنسانس، طوفانی در جهت شناخت بیشتر سرزمین‌هایی از جمله پهنه آبی تاریخی و جهانی خلیج فارس به وجود آمد و این دریا بارها و بارها مورد بازدید سیاحان قرار گرفت.

جالب است که بسیاری از مسافران خارجی بدون برنامه و طرح قبلی از خلیج فارس دیدار کرده‌اند که عموماً ناخدا، بازرگان و یا حادثه‌جویانی بودند که دست تصادف آنان را به خلیج فارس کشانید.

در هر صورت به نظر می‌رسد، یکی از علت‌های توجه اروپاییان به ایران، از زمان صفویه به بعد است که اهمیت سوق‌الجیشی خلیج فارس بیشتر شد.

در این زمان خلیج فارس در دست پرتغالی‌ها بود و شاه عباس با کمک انگلیسی‌ها آن را بازپس گرفت.

در سفرنامه‌های بسیاری از اروپاییان که به ایران مسافرت کرده‌اند، نام خلیج فارس ذکر شده است، اولین فرد از یونانی‌ها که در سفرنامه خود نام خلیج فارس را ذکر نموده، فلاریوس اریانوس است که در قرن دوم میلادی می‌زیست.

وی در کتاب سفرهای جنگی اسکندر از خلیج فارس به نام پرسیکون کیت که محلی جز خلیج فارس نیست، نام می‌برد. اولین سیاحی که در دوره صفوی از خود سفرنامه‌ای بر جای گذاشته و در آن به خلیج فارس پرداخته‌شده، الفونسو دو البو کرک، دریانورد پرتغالی است. وی اولین فردی بود که بر جزیره هرمز تسلط پیدا کرد و خلیج فارس را زیر سیطره پرتغال درآورد.

البو کرک در سفرنامه‌ی خود به‌صراحت به نام خلیج فارس اشاره دارد و می‌نویسد: اعلی حضرت! اگر جهان چون انگشتی باشد، هرمز نگین آن است و برای حفظ تسلط بر هندوستان و راه‌های آبی آن تسلط به سه نقطه الزامی است؛ اول، جزیره هرمز در خلیج فارس؛ دوم، عدن و تنگه باب‌المندب و سوم، تنگه مالاکا در منتهی‌علیه مجمع‌الجزایر سنگاپور.

با توجه به سفرنامه‌های اروپاییان، نام خلیج فارس در اولین نوشته‌های آنان از مشرق زمین آمده است.

بسیاری از سیاحان غربی به ایران مسافرت کردند.

مشرق زمین را مورد مطالعه و معرفی قرار داده و نقشه‌هایی ترسیم کردند که در آن‌ها بر حقانیت نام خلیج فارس تأکید شده است.

همچنین خلیج فارس به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و ژئوپلیتیکی و اهمیت اقتصادی

و تجاری همواره مورد توجه قدرت‌های بزرگ بود. بعد از جنگ‌های صلیبی و ورود مسیحیان و بازرگانان غربی به مشرق و انتشار نوشته‌های آنان، انگیزه مسافرت بیشتر شد و از جمله نقاطی که بیشتر مدنظر اروپاییان قرار گرفت، خلیج فارس بود.

ورود آن‌ها از شروع سلطنت شاه اسماعیل صفوی آغاز گردید. با سقوط قسطنطنیه توسط عثمانی، کشف راه دریایی به دماغه امیدنیک، سرانجام ماجراجویان و بازرگانان اروپایی به خلیج فارس رسیدند تا از آن طریق ابریشم و ادویه و دیگر کالاهای شرقی را به قاره خود برسانند.

از مجموع این سفرنامه‌ها می‌توان دریافت که خلیج فارس در نگاه اروپاییان چند جایگاه مهم داشته است.

اول، یک مسیر ارتباطی مهم بین ایران، هند و عربستان. دوم، یک فضای اقتصادی و تجاری، سوم، منطقه‌ای مهم برای منابع مختلف و آخرین مورد نیز پهنه‌ای با اهمیت سیاسی و راهبردی که قدرت‌های اروپایی به تدریج برای حضور و نفوذ در آن تلاش کردند.

در روایت تاریخی و جغرافیایی ایران، خلیج فارس نام تاریخی و رایج این پهنه است.

در مقابل، بسیاری از کشورهای عربی حاشیه خلیج، از عنوان خلیج عربی استفاده می‌کنند. بنابراین، اختلاف بر سر نام خلیج تنها یک اختلاف واژگانی نیست.

در شماری از کشورهای عربی به‌خصوص کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، عنوان خلیج عربی در منابع آموزشی و رسمی مورد استفاده قرار گرفته است.

یک نمونه واضح از آن کشور بحرین است.

در سال ۲۰۱۸، پس از مشخص شدن اینکه ۱۷۰۰۰ نسخه از یک کتاب درسی انگلیسی مدارس این کشور، از عنوان (persian gulf) استفاده کرده است؛ وزارت آموزش بحرین دستور چاپ مجدد این کتاب‌ها را صادر کرد. مقامات آموزشی بحرین اعلام کردند که نقشه باید با عنوان (arabian gulf) اصلاح شود.

نمونه‌دیگر نیز مربوط به امارات متحده عربی است. در سال ۲۰۱۷، وزارت آموزش امارات پس از اعتراض استفاده از عبارت (persian gulf) در یک کتاب درسی پایه چهارم، دستور اصلاح کتاب را صادر کرد.

منابع

- ۱- ایرانیکا (جون امرسون) شاردن سرجان
- ۲- ایرانیکا (خوزه کوتیلاس فرر) روابط با ایران در قرون ۱۷ و ۱۶

کنوانسیون حقوق دریاها و تحدید و حدود در خلیج فارس



حقوق دریاها و تعدید و حدود در خلیج فارس



بهنوش علیزاده

دانشجوی کارشناسی اقتصاد - ورودی ۴۰۳



نرگس عرب

دانشجوی کارشناسی اقتصاد - ورودی ۴۰۳

کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، یکی از مهم‌ترین اسناد حقوق بین‌الملل در زمینه تعیین حدود و صلاحیت دولت‌ها در فضاهای دریایی است. این کنوانسیون با تفکیک مناطق مختلف دریایی از جمله دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره، چارچوبی برای تعیین حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی ایجاد کرده است. منطقه مجاور یا خیزاب در این میان جایگاه ویژه‌ای دارد؛ زیرا دولت ساحلی در آن برخلاف دریای سرزمینی دارای حاکمیت کامل نیست؛ اما برای پیشگیری یا مجازات نقض برخی قوانین داخلی، از صلاحیت‌های مشخصی برخوردار است.

اهمیت این موضوع در خلیج فارس بیشتر آشکار می‌شود. محدود بودن عرض خلیج، مجاورت سواحل کشورهای مختلف، وجود جزایر و منابع عظیم نفت و گاز باعث شده است که تعیین حدود مناطق دریایی با منافع اقتصادی دولت‌های ساحلی ارتباط مستقیمی پیدا کند. در چنین شرایطی، قواعد مربوط به تحدید حدود دریایی تنها مسئله مربوط به حاکمیت و صلاحیت نیست، بلکه می‌تواند بر محدوده بهره‌برداری از منابع طبیعی بستر دریا نیز اثر بگذارد. میدان گازی مشترک میان ایران و قطر که در ایران «پارس جنوبی» و در قطر «نورث فیلد» نامیده می‌شود، نمونه روشنی از پیوند میان جغرافیای طبیعی منابع و مرزهای دریایی است و همچنین تنگه هرمز به دلیل جایگاه آن در اتصال خلیج فارس به دریای عمان و اهمیت آن برای تجارت و انتقال انرژی، نمونه دیگری از ارتباط میان حقوق دریاها و اقتصاد است.

کنوانسیون حقوق دریاها

دریاها بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی و ارتباطی دولت‌ها را در خود جای داده‌اند. بخش بزرگی از تجارت جهانی از مسیرهای دریایی انجام می‌شود و در بسیاری از مناطق، منابع نفت و گاز نیز در بستر دریا قرار گرفته‌اند. به همین دلیل، مشخص

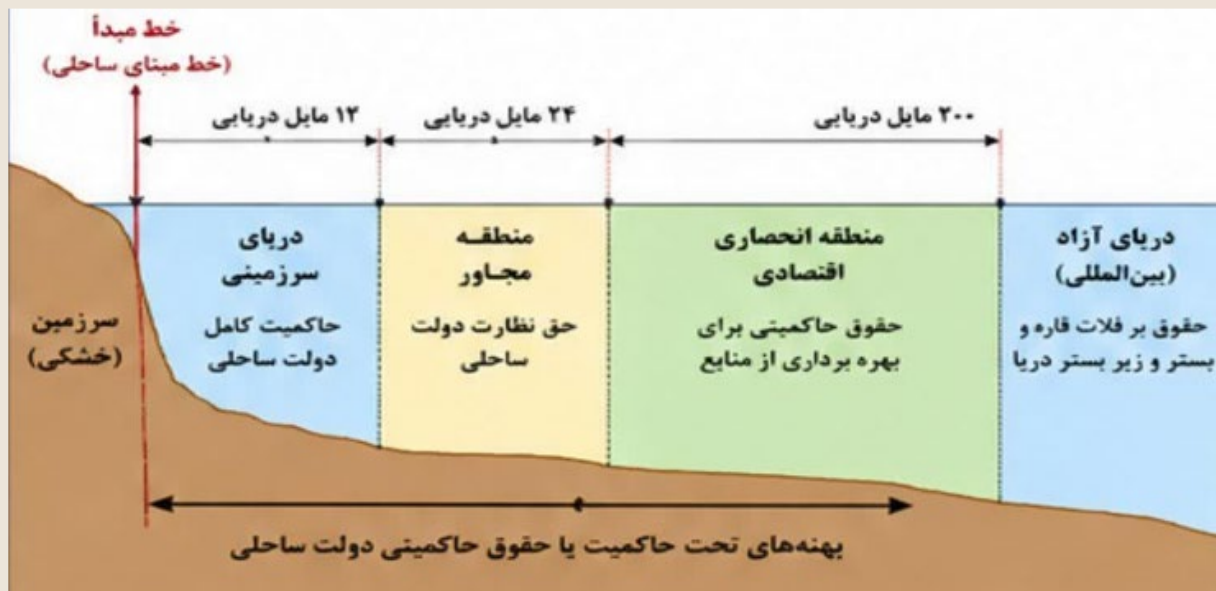
بودن حدود صلاحیت دولت‌ها در دریا فقط یک مسئله حقوقی نیست و می‌تواند پیامدهای مستقیم اقتصادی داشته باشد.

کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها با هدف ایجاد یک نظام جامع برای استفاده از دریاها و تعیین حقوق و تعهدات دولت‌ها شکل گرفت. این کنوانسیون مناطق مختلف دریایی را از یکدیگر تفکیک کرده و برای هر منطقه رژیم حقوقی متفاوتی در نظر گرفته است. مطابق ماده ۳ کنوانسیون، دولت ساحلی می‌تواند دریای سرزمینی خود را تا حداکثر ۱۲ مایل دریایی از خطوط مبدأ تعیین کند. پس از آن، در شرایط مقرر، منطقه مجاور می‌تواند تا ۲۴ مایل دریایی از خطوط مبدأ امتداد پیدا کند.

این موضوع در خلیج فارس اهمیت‌ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بیشتری پیدا می‌کند. خلیج فارس از دریاها، حد خارجی آن نمی‌تواند بیش‌نظر جغرافیایی پهنه‌ای نسبتاً محدود از ۲۴ مایل دریایی از خط مبدأ باشد. است و کشورهای متعددی در اطراف بنابراین، اگر دریای سرزمینی تا ۱۲ آن قرار دارند. بنابراین، در بسیاری مایل دریایی امتداد داشته باشد، منطقه از نقاط، ادعاهای دریایی کشورها باخیزاب عملاً محدوده‌ای فراتر از آن تا یکدیگر تداخل پیدا می‌کند و تعیین سقف ۲۴ مایل دریایی را دربرمی‌گیرد. مرز دریایی اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. در این منطقه، دولت ساحلی برخلاف در چنین شرایطی، تعیین اینکه کدام دریای سرزمینی حاکمیت کامل ندارد، دولت در یک محدوده مشخص دارای بلکه می‌تواند برای جلوگیری یا صلاحیت است، می‌تواند بر بهره‌برداری مجازات نقض قوانین گمرکی، مالی، از منابع طبیعی نیز اثر بگذارد. مهاجرتی و بهداشتی خود در قلمرو یا دریای سرزمینی، کنترل‌های لازم را اعمال کند.

خیزاب

منطقه خیزاب یا منطقه مجاور، ناحیه‌ای دریایی است که در مجاورت دریای سرزمینی قرار دارد و بر اساس



پهنه‌های دریایی بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها

عمدتاً در چارچوب منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره مطرح می‌شود. در خلیج فارس، اهمیت منطقه خیزاب به دلیل نزدیکی سواحل کشورهای مختلف بیشتر است. محدود بودن فضای دریایی موجب می‌شود محدوده‌های دریایی کشورها در برخی نقاط با یکدیگر تداخل پیدا کنند و در نتیجه، تعیین خطوط مبدأ و تحدید حدود اهمیت ویژه‌ای داشته باشد.

از این‌رو، منطقه خیزاب را می‌توان یکی از ابزارهای حقوقی دولت ساحلی برای

طریق کنترل و نظارت بر فعالیت‌های دریایی اهمیت پیدا می‌کند. کنترل گمرکی و مالی می‌تواند در مقابله با قاچاق کالا و فرار از مقررات مالی مؤثر باشد و کنترل‌های مهاجرتی و بهداشتی نیز می‌تواند از ورود غیرقانونی اشخاص یا تهدیدهای بهداشتی ناشی از رفت‌وآمد دریایی جلوگیری کند. بنابراین، این منطقه به صورت غیرمستقیم در حفاظت از منافع اقتصادی و تجاری دولت ساحلی نقش دارد. البته منابع نفت و گاز را نباید مستقیماً به منطقه خیزاب نسبت داد. حقوق بهره‌برداری از منابع طبیعی

اهمیت منطقه خیزاب در همین محدود بودن صلاحیت دولت ساحلی است. این منطقه نه بخشی از قلمرو سرزمینی دولت محسوب می‌شود و نه می‌توان آن را با دریای آزاد یکسان دانست، بلکه یک منطقه با صلاحیت عملکردی و مشخص است. به همین دلیل، دولت ساحلی نمی‌تواند صرفاً به استناد وجود منطقه خیزاب، تمام فعالیت‌های کشتی‌های خارجی را کنترل کند و صلاحیت آن باید در چارچوب موارد پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون اعمال شود. همچنین منطقه خیزاب بیشتر از

دریاها



نظارت بر فعالیت‌های دریایی در خارج از دریای سرزمینی دانست؛ ابزاری که در کنار آثار حقوقی، می‌تواند پیامدهای اقتصادی و امنیتی نیز داشته باشد.

خلیج فارس

خلیج فارس از نظر حقوق دریاهای یک پهنه دریایی نیمه‌بسته و محدود است که سواحل چند دولت را دربرمی‌گیرد. همین ویژگی جغرافیایی باعث شده تعیین حدود دریای سرزمینی، منطقه مجاور، فلات قاره و سایر مناطق دریایی در آن اهمیت زیادی داشته باشد. بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای سرزمینی می‌تواند تا ۱۲

مایل دریایی از خط مبدأ امتداد داشته باشد و در مناطقی که سواحل کشورها به یکدیگر نزدیک است، تعیین مرز دریایی نیازمند توافق و تحدید حدود میان دولت‌هاست.

اهمیت خلیج فارس بیشتر در ارتباط میان تحدید حدود و صلاحیت دولت‌های ساحلی دیده می‌شود. مرزهای دریایی مشخص می‌کنند که هر کشور در چه محدوده‌ای می‌تواند حقوق حاکمه خود را نسبت به منابع طبیعی بستر و زیر بستر دریا اعمال کند. به همین دلیل، توافق‌های مربوط به تحدید فلات قاره میان ایران و کشورهای همسایه، در کنار

قواعد کنوانسیون حقوق دریاهای، اهمیت زیادی دارند.

همچنین نیز خلیج فارس یکی از مهم‌ترین مناطق انرژی جهان است. وجود ذخایر گسترده نفت و گاز و تأسیسات فراساحلی باعث شده تعیین حدود دریایی فقط یک موضوع حاکمیتی نباشد و مستقیماً با اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری از منابع ارتباط پیدا کند. در این زمینه، میدان پارس جنوبی – گنبد شمالی نمونه مناسبی برای نشان دادن ارتباط میان مرزهای دریایی، حقوق دولت‌ها و منافع اقتصادی است.



نقشه خلیج فارس و محدوده‌های دریایی ایران براساس کنوانسیون حقوق دریاهای

است در محدوده دریایی دو یا چند کشور قرار داشته باشد و همین موضوع، مسئله بهره‌برداری، تحدید حدود و همکاری میان دولت‌ها را به یک موضوع همزمان حقوقی و اقتصادی تبدیل می‌کند. ایران نیز با چند کشور همسایه دارای میادین مشترک نفت و گاز در خلیج فارس است.

مهم‌ترین نمونه، میدان گازی پارس جنوبی – گنبد شمالی است که میان ایران و قطر مشترک است. بخش ایرانی این ساختار «پارس جنوبی» و بخش قطری آن «گنبد شمالی» نامیده می‌شود. این میدان بزرگ‌ترین ساختار گازی مشترک ایران و قطر و یکی از مهم‌ترین ذخایر جهان است.



میدان بزرگ‌ترین ساختار گازی مشترک ایران و قطر و یکی از مهم‌ترین ذخایر گازی جهان است.

خفجی و وفرا در آن قرار دارند و منابع آن میان این دو کشور مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

تنگه هرمز

تنگه هرمز، آبراهی باریک است که خلیج فارس را به دریای عمان و از آن طریق به آب‌های اقیانوسی متصل می‌کند. این تنگه از نظر جغرافیایی میان ایران در شمال و عمان در جنوب قرار گرفته و در باریک‌ترین قسمت حدود ۲۱ مایل دریایی عرض دارد. نکته مهم این است که تنگه هرمز را نمی‌توان به‌سادگی «آب‌های بین‌المللی» یا «آب‌های آزاد» نامید. با توجه به عرض تنگه و ادعای دریای سرزمینی ۱۲ مایلی ایران و عمان، در بخش باریک آن آب‌ها در محدوده دریای سرزمینی دو کشور قرار می‌گیرند و یک نوار مستقل از آب‌های آزاد در وسط تنگه باقی نمی‌ماند.

با این حال، قرار گرفتن آب در دریای سرزمینی ایران یا عمان به معنای ممنوع بودن عبور کشتی‌های خارجی نیست. برای تنگه‌هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی هستند، کنوانسیون حقوق دریاهای رژیم خاص «عبور ترانزیتی» را پیش‌بینی کرده است. بنابراین، باید میان حاکمیت سرزمینی کشورهای ساحلی و حق

نکته مهم این است که میدان طبیعی با مرز سیاسی یکسان نیست؛ یعنی وجود یک مخزن مشترک به این معنا نیست که دو کشور مالکیت مشترک بر تمام آن دارند، بلکه هر کشور نسبت به بخشی که در محدوده صلاحیت دریایی آن قرار گرفته، حقوق حاکمه مربوط به اکتشاف و بهره‌برداری از منابع را اعمال می‌کند. به همین دلیل، تحدید حدود فلات قاره و توافق‌های میان کشورهای ساحلی اهمیت زیادی پیدا می‌کند.

نمونه‌های دیگری نیز در بخش جنوبی خلیج فارس وجود دارد. ایران و عربستان در چند میدان نفتی مشترک از جمله فروزان – مرجان و اسفندیار – لولو منافع مشترک دارند. همچنین میدان آرش – الدره میان ایران، کویت و عربستان از موضوعات مورد اختلاف و مذاکره در زمینه منابع مشترک است. در مورد ایران و قطر نیز علاوه بر پارس جنوبی، برخی منابع به ساختارهای نفتی مشترک دیگری مانند لایه نفتی پارس جنوبی و میدان رشادت اشاره کرده‌اند.

از طرف دیگر، در شمال خلیج فارس، منطقه بی‌طرف یا تقسیم‌شده ایران و عربستان نیست. یک نمونه مهم دیگر از بهره‌برداری مشترک در خود خلیج فارس، منطقه بی‌طرف عربستان و کویت است که میدان‌هایی مانند

سیر تحول پیمان‌های امنیتی و منطقه‌ای برای خلیج فارس



تنگه هرمز، وضعیت حقوقی و اقتصادی

بهره‌برداری از منابع نفت و گاز ارتباط دارد. وجود میادین مشترک مانند ساختار گازی پارس جنوبی و گنبد شمالی میان ایران و قطر، نشان می‌دهد که مرزهای دریایی تنها خطوطی روی نقشه نیستند، بلکه می‌توانند بر نحوه دسترسی دولت‌ها به منابع طبیعی بستر و زیر بستر دریا اثر بگذارند. به همین دلیل، توافقاتی مربوط به تحدید حدود و همکاری در مورد منابع مشترک اهمیت زیادی دارند.

تنگه هرمز نیز نمونه دیگری از پیوند حقوق و اقتصاد است. این تنگه از نظر جغرافیایی میان ایران و عمان قرار دارد و به دلیل اهمیت آن برای کشتیرانی و انتقال انرژی، وضعیت حقوقی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در قسمت‌های باریک تنگه، مسئله دریای سرزمینی ایران و عمان مطرح می‌شود؛ اما این موضوع را باید از رژیم حقوقی عبور از تنگه جدا کرد.

بنابراین، استفاده از عبارت «آب‌های بین‌المللی» برای توصیف وضعیت تنگه هرمز نیازمند دقت حقوقی است و نمی‌توان آن را به سادگی معادل آب‌های آزاد دانست.

در مجموع، بررسی منابع نشان می‌دهد که وضعیت حقوقی خلیج

بررسی مطالعات انجام‌شده درباره کنوانسیون حقوق دریاهای و وضعیت دریایی خلیج فارس نشان می‌دهد که قواعد حقوق دریاهای فقط به تعیین محدوده حاکمیت کشورها در دریا محدود نمی‌شود، بلکه با مسائل اقتصادی، منابع طبیعی و امنیت کشتیرانی نیز ارتباط مستقیمی دارد. کنوانسیون ۱۹۸۲ با تفکیک دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره، چارچوبی برای تعیین حقوق و صلاحیت دولت‌های ساحلی ایجاد کرده است.

در این میان، منطقه خیزاب یا منطقه مجاور جایگاه متفاوتی دارد. دولت ساحلی در این منطقه حاکمیت کامل ندارد؛ اما می‌تواند در زمینه‌هایی مانند گمرک، امور مالی، مهاجرت و بهداشت، کنترل‌های مشخصی اعمال کند. اهمیت این منطقه در خلیج فارس به دلیل نزدیکی سواحل کشورها و محدود بودن فضای دریایی بیشتر می‌شود و تعیین دقیق حدود آن می‌تواند با صلاحیت‌ها و منافع کشورهای ساحلی ارتباط پیدا کند.

از نظر اقتصادی، یکی از مهم‌ترین نتایج بررسی این است که تحدید حدود دریایی در خلیج فارس با

منابع
۱. کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای
۲. عالی، جمشید؛ رحیم‌پورناب، حمید و کمالی، محمدرضا. «ژئوشیمی و منشأ بزرگ‌ترین میدان گازی جهان در خلیج فارس، ایران». مجله علوم و مهندسی نفت
۳. مؤسسه خاورمیانه، «تمرکز دوباره ایران بر میادین گازی مشترک». ۲۰۲۲

سیر تحول پیمان های امنیتی و منطقه ای برای



علی نوریان
دانشجوی کارشناسی اقتصاد؛ ورودی ۴۰۳

خلیج فارس از دیرباز نه تنها به دلیل موقعیت ارتباطی منحصربه فرد خود که سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به هم پیوند می دهد، بلکه به واسطه پیوند عمیق آن با امنیت انرژی جهانی، همواره در کانون رقابت های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک قدرت های بزرگ قرار داشته است. از زمان ورود پرتغالی ها به عنوان نخستین قدرت غربی به این منطقه در قرن شانزدهم تا ظهور و افول امپراتوری های هلند، فرانسه و نهایتاً بریتانیا، خلیج فارس صحنه رقابت های تجاری و سیاسی بی وقفه بود. با کشف نفت در آغاز قرن بیستم، تحولی بنیادین در ماهیت این رقابت ها ایجاد شد و خلیج فارس از یک شاهراه ارتباطی صرف به مهم ترین منبع تأمین انرژی جهان صنعتی تبدیل شد. این تحول، جایگاه منطقه را در نظریه های ژئوپلیتیک نیز دگرگون ساخت؛ چنانکه در مفاهیم قدیمی، خلیج فارس به عنوان بخشی از «ریملند» یا حاشیه دریا محسوب می شد؛ اما در مفاهیم جدید ژئوپلیتیکی، خلیج فارس به یکی از مهم ترین کانون های ژئوپلیتیکی جهان تبدیل شد.

این ارتقای جایگاه که مدیون موقعیت تنگه هرمز به عنوان تنها راه اتصال خلیج فارس به اقیانوس هند و نیز تمرکز عظیم منابع انرژی در این منطقه است، خلیج فارس را به کانون استراتژیک تبدیل کرد که هرگونه تحول در آن بر امنیت و رفاه کشورهای صنعتی تأثیر می گذارد.

این اهمیت راهبردی و تغییر در نگاه ژئوپلیتیکی، به شکل گیری و تحول پیمان ها و ترتیبات امنیتی منطقه ای انجامید که همواره با حضور یا نفوذ قدرت های فرامنطقه ای همراه بوده است. در دوران جنگ سرد، خلیج فارس به یکی از صحنه های اصلی رقابت بلوک شرق و غرب تبدیل شد. دکتر بن ترومن در سال ۱۹۴۷ و به دنبال آن دکترترین آیزنهاور در سال ۱۹۵۷، نشان دهنده عزم ایالات متحده برای جلوگیری از نفوذ کمونیسم در این منطقه حیاتی بود. همزمان، تلاش های غرب برای ایجاد یک نظام امنیتی منسجم در منطقه، به شکل گیری پیمان بغداد در سال ۱۹۵۵ انجامید که با مشارکت ترکیه، عراق، ایران، پاکستان و بریتانیا و با حمایت ایالات متحده

شکل گرفت. این پیمان که بعدها به سازمان پیمان مرکزی (سنتو) تبدیل شد، ماهیتاً یک اتحاد نظامی متعارف در فضای جنگ سرد بود که به عنوان حلقه ای در زنجیره پیمان های دفاعی غرب علیه اتحاد جماهیر شوروی عمل می کرد. با این حال، این پیمان هرگز نتوانست محبوبیت قابل توجهی در میان کشورهای عربی کسب کند؛ چراکه شخصیت هایی مانند جمال عبدالناصر آن را تهدیدی برای آرمان ناسیونالیسم عربی و ابزاری در خدمت منافع غرب می دانستند. خروج عراق از این پیمان در سال ۱۹۵۸ پس از سقوط سلطنت طرفدار غرب در این کشور، ضربه ای مهلک بر پیکره آن وارد کرد و اگرچه پیمان با نام سنتو و با انتقال دبیرخانه به آنکارا به کار خود ادامه داد؛ اما هرگز نتوانست از یک اتحاد حاشیه ای فراتر رود. سنتو علی رغم برگزاری رزمایش های نظامی و اجرای پروژه های همکاری اقتصادی و فنی، در برآوردن نیازهای امنیتی واقعی اعضای خود ناکام ماند؛ نمونه بارز آن هنگام بود که در جنگ ۱۹۶۵ پاکستان و هند، اعضای غربی پیمان از حمایت عملی از پاکستان خودداری کردند. نهایتاً با وقوع انقلاب اسلامی در ایران و خروج این کشور از سنتو در سال ۱۹۷۹، این سازمان رسماً منحل شد و عملاً تلاش اولیه برای ایجاد یک نظام امنیت جمعی در خلیج فارس به شکست انجامید.

با افول بریتانیا و خروج نظامی آن از شرق سوئز و خلیج فارس در سال ۱۹۷۱، خلاء قدرت محسوسی در منطقه ایجاد شد که ایالات متحده را بر آن داشت تا الگوی جدیدی از تأمین امنیت را طراحی کند. این الگو که به «سیاست دو ستونی» معروف شد، مبتنی بر تکیه بر دو قدرت منطقه ای ایران و عربستان سعودی بود تا به عنوان متحدان واشنگتن، امنیت منطقه را تأمین و از نفوذ شوروی جلوگیری کنند. در این میان، به دلیل توانمندی نظامی و ثبات سیاسی بیشتر، ایران به عنوان «پلیس خلیج فارس» شناخته شد و دسترسی نامحدودی به پیشرفته ترین تجهیزات نظامی آمریکایی پیدا کرد. با این حال، دو تحول اساسی در سال ۱۹۷۹ یعنی سقوط رژیم پهلوی در ایران و استقرار نظام جمهوری اسلامی و همچنین حمله نظامی شوروی به افغانستان، این

سیاست را به کلی دگرگون ساخت. در پاسخ به این تحولات، دکتر بن کارتر در ژانویه ۱۹۸۰ اعلام کرد که هرگونه تلاش قدرت های خارجی برای کسب کنترل بر خلیج فارس، به منزله حمله به منافع حیاتی ایالات متحده تلقی شده و با هر وسیله لازم، از جمله نیروی نظامی، دفع خواهد شد. این دکترین نقطه عطفی در سیاست آمریکا بود و نشان دهنده گذار از اتکا به قدرت های منطقه ای به آمادگی برای مداخله نظامی مستقیم بود. در ادامه، تأسیس فرماندهی مرکزی ایالات متحده (سنتکام) و تشدید حضور نظامی در منطقه، حضور آمریکا در منطقه را تداوم بخشید.

برخی پژوهشگران معتقدند جنگ تحمیلی عراق علیه ایران در سال ۱۹۸۰، استراتژی موازنه سازی میان قدرت های منطقه ای را در دستور کار واشنگتن قرار داد. آمریکا که نگران پیروزی قاطع هر یک از طرفین بود، با ارائه اطلاعات نظامی به هر دو کشور، سعی در تداوم جنگ و تضعیف هر دو طرف داشت؛ اما در میان این کمک اطلاعاتی تفاوت اساسی وجود دارد، حمایت اطلاعاتی آمریکا از عراق (از طریق برنامه هایی مانند Operation Staunch) و همکاری مستقیم (CIA) با استخبارات عراق، رسمی، پیوسته، ساختارمند و بسیار گسترده بود. سازمان (CIA)، تصاویر دقیق ماهواره ای از خطوط مقدم ایران، نقاط ضعف سنگرها و حتی داده های هدف گیری برای حملات شیمیایی عراق را در اختیار صدام می گذاشت؛ اما کمک اطلاعاتی به ایران مقطعی، پنهانی، بسیار محدود و مشروط به معاملات سیاسی (معامله سلاح در برابر گروگان) بود. این سیاست، هرچند مانع از پیروزی قاطع یکی از طرفین شد؛ اما به عراق اجازه داد تا به یک قدرت نظامی تهاجمی تبدیل شود و ضمن سرکوب مردم خود، از سلاح های شیمیایی علیه ایران استفاده کند که نشانه ای آشکار از تهدید جدی او برای امنیت منطقه بود. با این حال، ایالات متحده که دغدغه اصلی خود را مهار انقلاب نوپای ایران می دید، بسیاری از اقدامات صدام حسین را نادیده گرفت تا اینکه سرانجام این استراتژی با حمله عراق به کویت در سال ۱۹۹۱ به فاجعه بارترین شکل ممکن شکست خورد. واکنش شدید آمریکا در قالب

عملیات «طوفان صحرا» و تشکیل ائتلافی گسترده بین المللی، نه تنها ارتش عراق را از کویت بیرون راند، بلکه دو درس مهم برای سیاست گذاران آمریکایی به همراه داشت؛ اول اینکه توانمندسازی بی رویه قدرت های منطقه ای ممکن است از کنترل خارج شده و به تهدیدی برای منافع غرب تبدیل شود، دوم اینکه واشنگتن نمی تواند صرفاً بر متحدان محلی خود برای تأمین امنیت منطقه تکیه کند و حضور مستقیم نظامی آمریکا در خلیج فارس اجتنابناپذیر است. از همین رو، در دهه ۱۹۹۰، سیاست «مهار دوگانه» در قبال ایران و عراق در پیش گرفته شد تا هر دو کشور تضعیف شده و قدرت تعادل برانگیز آنها در منطقه حفظ شود. اگرچه این سیاست در کنترل کامل فعالیت های ایران و عراق موفق نبود؛ اما چارچوب کلی حضور نظامی آمریکا در منطقه را تثبیت کرد.

حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ و متعاقب آن، استقرار گسترده نیروهای آمریکایی در افغانستان و عراق، فصل جدیدی در ترتیبات امنیتی خلیج فارس گشود. ایالات متحده با حذف رژیم صدام حسین، عملاً عراق را که یکی از وزنه های تعادل در منطقه بود از معادلات امنیتی حذف کرد و با اشغال این کشور، عملاً بار تأمین امنیت منطقه را یک جانبه و مطابق با خواست خود بر دوش گرفت. کشورهای کلیدی منطقه ای چون ایران در این ترتیبات جدید جایی نداشتند و این سیاست، زمینه های تنش آفرین بعدی را فراهم کرد. در این میان، گفتگوی امنیتی خلیج فارس که از سال ۲۰۰۷ شکل گرفت، همکاری های دفاعی و رزمایش های نظامی مشترک با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را در راستای مقابله با تهدیدات نوظهور از جمله تروریسم، گسترش سلاح های کشتار جمعی و تأمین امنیت زیرساخت های انرژی تقویت کرد. با این حال، مداخلات نظامی ایالات متحده نه تنها به ثبات پایدار منطقه نیانجامید، بلکه به افزایش تنش ها، دامن زدن به مقاومت بومی

تحلیل رفتار بازیگران فرامنطقه‌ای در قبال امنیت دریانوردی در خلیج فارس

چین در مارس ۲۰۲۳، حضور فعال‌تر قدرت‌هایی چون چین و هند در حوزه ژئواکونومیک و انرژی و تغییر رویکرد اتحادیه اروپا به سمت امنیت غیرنظامی و ثبات دریانوردی، همگی نشان‌دهنده گذار ترتیبات امنیتی خلیج فارس از یک‌جانبه‌گرایی نظامی به سمت موازنه‌های پیچیده، چندوجهی و چندجانبه‌گرا هستند.

منابع

1. The Impact of the Geopolitical Position of the Strait of Hormuz on Iran's Political Economy Challenges in the Persian Gulf Farhad. Sarkhosh pour^۱, Ghaffar. Zarei^{۱*}, Amin. Revanbod^۱
^۱ Department of Political Science, Lam.C., Islamic Azad University, Lamerd, Iran
۲. Soft Balancing and the Challenges to U.S. Hegemony in the Persian Gulf after September ۱۱ Hassan. Deilamipour^۱, Mohammad Ali. Khosravi^{۲*}, Hossein. Karimifard^۱
^۱ Department of Political Science, Ahv.C., Islamic Azad University, Ahvaz, Iran
^۲ Department of Political Science, CT.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran
۳. BAGHDAD PACT Article by Joseph A. Kechichian
۴. CENTRAL TREATY ORGANIZATION Article by Joseph A. Kechichian
۵. GEOPOLITICS OF THE PERSIAN GULF SECURITY: IRAN AND THE UNITED STATES Dr.Amir Sajedi
۶. REBALANCING REGIONAL SECURITY IN THE PERSIAN GULF Kristian Coates Ulrichsen, Ph.D. Fellow for the Middle East
۷. The Milestones of the Persian Gulf Security Developments Seyed Mohsen Mirhosseini^{*}, Elham Rasoulisaniaba

پاراجاست؛ تا سال ۲۰۱۷، ارتش‌های کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از بیش از ۱۶ نوع تجهیزات زرهی از ۱۲ کشور مختلف استفاده می‌کردند و سیستم‌های دفاع هوایی و موشکی فاقد یکپارچگی هستند. تردیدهای اخیر در مورد قابل اعتماد بودن ضمانت‌های امنیتی ایالات متحده، گام‌های محدودی را در جهت همکاری بین مخالفان منطقه‌ای برداشته است. عربستان سعودی به مذاکره با مخالفان حوثی و ایرانی روی آورد، زیرا واکنش محدود ایالات متحده به حملات به تأسیسات نفتی عربستان در سپتامبر ۲۰۱۹ را مشاهده کرد. مقامات امارات متحده عربی نیز در سال ۲۰۱۹، مسائل امنیت دریایی را مستقیماً با ایران مورد بحث قرار دادند. امروزه نگرانی‌ها در مورد قابل اعتماد بودن ایالات متحده می‌تواند منجر به تغییرات تدریجی در رویکردهای عربستان و امارات برای کاهش تهدیدات ایران و ایجاد همکاری امنیتی بیشتر در درون شورای همکاری خلیج فارس شود.

در نهایت، تلاش‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای باز تعریف نظم امنیتی خلیج فارس ناکام ماندند. از یک سو، طرح‌های آمریکا مانند «گفتگوی امنیت خلیج فارس» در ۲۰۰۷ و «ناتوی عربی» در ۲۰۱۷ به دلیل خروج مصر، ترور سردار سلیمانی در ۲۰۲۰ و تمایل کشورهای مثل عمان، قطر و کویت به بی‌طرفی شکست خوردند. از سوی دیگر، پیشنهادهای جایگزین مانند «طرح امنیت جمعی روسیه» در ۲۰۱۹ و «طرح صلح هرمز ایران (HOPE)» نیز به دلیل بی‌اعتمادی عمیق میان ایران و شورای همکاری و اتکای مداوم عربستان به چتر حمایتی آمریکا، به نتیجه ملموسی نرسیدند.

در دوره اخیر، منطق راهبردی آمریکا بر اساس استراتژی‌های «چرخش به سمت آسیا» و «موازنه برون‌ساحلی (Offshore Balancing)» تغییر یافته است که به معنای واگذاری مسئولیت موازنه منطقه‌ای به متحدان و ایجاد ائتلاف‌ها است. همچنین ورود پیمان‌های ابراهیم در سال ۲۰۲۰ به‌عنوان روندی برای شکل‌دهی به نظم جدید، توافق آشتی ایران و عربستان با میانجی‌گری

و ظهور بازیگرانی که از ابزارهای غیرنظامی برای مقابله با هژمونی واشنگتن بهره می‌گیرند، انجامید و راه را برای شکل‌گیری «موازنه نرم» در برابر ایالات متحده هموار کرد. شورای همکاری خلیج فارس در سال ۱۹۸۱ با کشورهای عضو که ایران را تهدیدی مشترک می‌دانستند، تشکیل شد و در سال ۱۹۸۴، نیروی سپر شبه‌جزیره را برای دفاع مشترک تأسیس کرد؛ اما این نیرو نتوانست از حمله عراق به کویت در سال ۱۹۹۰ جلوگیری کند. تا سال ۱۹۸۶، این نیرو شامل ۷ هزار نیروی دائمی بود و در تضمین امنیت صادرات نفت و گاز از خلیج فارس ناتوان ماند. عمان پیشنهاد ایجاد یک ارتش دائمی صد هزار نفری را مطرح کرد؛ اما کشورهای کوچک خلیج فارس در برابر افزایش ادغام امنیتی مقاومت کردند و از تسلط عربستان سعودی بیم داشتند. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تا زمان تأسیس توافق‌نامه دفاع مشترک در سال ۲۰۰۰ به امنیت جمعی متعهد نبودند. اعلامیه دمشق در سال ۱۹۹۱ که به دنبال همکاری نظامی با مصر و سوریه بود، در سال ۱۹۹۲ کنار گذاشته شد. آغاز ناآرامی‌های مردمی در سال ۲۰۱۱، همکاری بیشتر و سطح نیروی سپر شبه‌جزیره را افزایش داد و این نیرو به قیام مردمی در بحرین واکنش نشان داد و آن را سرکوب کرد. در سال ۲۰۱۳، عربستان سعودی پیشنهاد ایجاد نیرویی متشکل از ۱۰۰ هزار سرباز را داد که عمان به‌شدت با آن مخالفت کرد و در سال ۲۰۱۸، این پیشنهاد به یک فرماندهی نظامی یکپارچه با صد هزار سرباز تبدیل شد که نیمی از آنها سعودی هستند.

رابطه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با ایالات متحده به‌عنوان ضامن امنیت، منجر به قابلیت همکاری نسبی در بین ارتش‌ها شده است، به‌طوری که کشورهای خلیج فارس به برخی از پلتفرم‌های مشترک از جمله جنگنده‌های اف ۱۶ و سیستم‌های دفاع هوایی پاتریوت دست یافته‌اند. با این وجود، موانع مهمی برای قابلیت همکاری همچنان

تحلیل رفتار بازیگران فرامنطقه‌ای در قبال امنیت دریانوردی در



علی نوریان
دانشجوی کارشناسی اقتصاد؛ ورودی ۴۰۳

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، استراتژی امنیتی ایالات متحده در خلیج فارس پس از خروج بریتانیا در سال ۱۹۷۱ شکل گرفت و با مرور زمان از سیاست دو ستونی (تکیه بر ایران و عربستان) به دکترین کارتر (مداخله مستقیم نظامی) و سپس مهار دوگانه تغییر یافت. پس از حوادث ۱۱ سپتامبر و بحران‌های هسته‌ای و تروریسم، واشنگتن رویکرد خود را به موازنه برون‌ساحلی، کاهش حضور مستقیم و شکل‌دهی ائتلاف‌های منطقه‌ای مانند پیمان‌های ابراهیم تغییر داد تا همچنان با حداقل هزینه، امنیت جریان انرژی، مقابله با نفوذ ایران و مهار قدرت‌های رقیب را تضمین کند.

رویکرد اتحادیه اروپا به امنیت دریانوردی در خلیج فارس نیز تحولی قابل‌توجه را تجربه کرده است. این رویکرد از یک همکاری محدود و تجارت‌محور به سمت یک گفتمان امنیتی-مجاورتی و غیرنظامی تغییر یافته است. اتحادیه اروپا امنیت دریایی، کاهش تنش، آزادی ناوبری و حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی را به‌عنوان کالاهای عمومی و مشترک منطقه‌ای تعریف می‌کند. این اتحادیه ثبات را از طریق نظارت دریایی مشترک، اتصال دیجیتالی، ایمنی دریایی و ایجاد کانال‌های ارتباطی برای جلوگیری از محاسبات اشتباه دنبال می‌کند. کشورهای اروپایی از موقعیت مناسبی برای آموزش پرسنل امنیتی محلی و ارائه کمک‌های غیرنظامی برخوردارند و در بسیاری از بخش‌های منطقه خلیج فارس ممکن است مؤثرتر از ایالات متحده عمل کنند؛ زیرا آنها بار تاریخی و سیاسی ناشی از حمایت‌های سرسختانه از رژیم صهیونیستی را بر دوش نمی‌کشند. الگوی مداخله قدرت‌های خارجی در حال حرکت از یک‌جانبه‌گرایی به سمت تعاملات مبتنی بر مشارکت و رویکردهای چندجانبه به امنیت منطقه‌ای است و حضور بازیگران فرامنطقه‌ای باید به‌عنوان تسهیل‌کننده، ضامن و سرمایه‌گذار برای حفظ ثبات بلندمدت عمل کنند.

چین تلاش کرده خود را به‌عنوان بازیگر ثبات‌بخش در تنگه هرمز و

خلیج فارس معرفی کند. این کشور به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده نفت از این منطقه، منافع مستقیمی در حفظ جریان آزاد انرژی از طریق تنگه هرمز دارد. خلیج فارس که بخشی از ذخایر نفت جهان و ذخایر گاز جهان را در خود جای داده است، جایگاه استراتژیک فزاینده‌ای در مسیر رشد بلندمدت چین دارد. طی دو دهه گذشته، چین منابع قابل‌توجهی را برای ایجاد مشارکت‌های قوی در خاورمیانه سرمایه‌گذاری کرده است و این منطقه به نقطه کانونی سیاست خارجی چین و یک گره کلیدی در امتداد ابتکار کمربند و جاده تبدیل شده است. با این حال، این امر چین را در معرض بی‌ثباتی منطقه‌ای، درگیری‌های متعدد و رقابت‌های ژئوپلیتیکی طولانی‌مدت قرار داده است. تلاش‌های میانجیگری اخیر چین برای ایجاد پیشرفت دیپلماتیک در روابط ایران و عربستان سعودی در مارس ۲۰۲۳ که شامل به رسمیت شناختن متقابل حاکمیت و منافع امنیتی یکدیگر، تعهد به عدم مداخله، همکاری در مسائل منطقه‌ای و نقشه راهی برای از سرگیری تجارت و روابط سرمایه‌گذاری بود، نشان‌دهنده تمایل بیشتر چین برای اعمال قدرت نرم خود در مناطق مهم استراتژیک است.

عربستان سعودی یکی از مهم‌ترین شرکای چین در منطقه و بزرگ‌ترین تأمین‌کننده نفت خام آن است و از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۲۲، واردات چین از عربستان سعودی از ۲۶۴ میلیون دلار به ۶۸ میلیارد دلار افزایش یافته است. روسیه نیز به‌عنوان یکی دیگر از بازیگران فرامنطقه‌ای مؤثر، سیاست خارجی خود را در خلیج فارس در چارچوب دیپلماسی گسترده‌تر خود در خاورمیانه دنبال می‌کند. از زمان آغاز استقرار نظامی روسیه در سوریه در سال ۲۰۱۵، اهمیت مسکو بر دو ستون استوار بوده است: گسترش حضور نظامی روسیه در خاورمیانه و ایجاد تعادل عمل‌گرایانه بین بازیگران کلیدی منطقه‌ای. رهبری روسیه خاورمیانه و خلیج فارس را عمدتاً از دریچه قدرت‌نمایی جهانی و مقابله با غرب می‌بیند. دخالت مسکو در درگیری‌های

سوریه و لیبی، تماس‌هایش با مقامات فلسطینی و تل‌آویو و تلاش برای حفظ روابط خوب با ایران از یک سو و شورای همکاری خلیج فارس از سوی دیگر، اهمیت روسیه را به‌عنوان یک بازیگر جهانی نشان می‌دهد. اگرچه خلیج فارس پس از اروپا و آسیا در اولویت‌های استراتژیک روسیه در رتبه سوم قرار دارد؛ اما این منطقه به دلایل مختلفی از جمله نزدیکی فیزیکی، تأثیر بالقوه ناآرامی‌های منطقه‌ای بر روسیه، منابع انرژی خلیج فارس و این واقعیت که حدود ۲۰ درصد از جمعیت یهودیان اسرائیل اصالتاً روسی هستند، از نظر استراتژیک همچنان مهم است. ایران و روسیه همکاری‌های خود را گسترش داده‌اند و در مخالفت با نظم بین‌المللی لیبرال و در پیگیری مشارکت‌های اقتصادی و نظامی جایگزین، به زمینه‌های مشترکی دست یافته‌اند؛ هرچند که دستورکارهای تجدیدنظرطلبانه آنها هم از نظر دامنه و هم از نظر استراتژی متفاوت است.

روسیه و ایران نیز سازوکارهای جایگزینی برای همکاری امنیتی پیشنهاد کرده‌اند. پیشنهاد روسیه در سال ۲۰۱۹ جهت برگزاری کنفرانسی بین‌المللی برای ایجاد یک سازمان امنیتی منطقه‌ای، حمایت قابل‌توجهی فراتر از ایران، سوریه و چین به دست نیاورده است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس نسبت به بی‌طرفی روسیه تردید داشته و از روابط امنیتی دیرینه خود با ایالات متحده آگاه بوده‌اند. استراتژی روسیه بر کاهش حضور ایالات متحده در خلیج فارس، تضعیف روابط آمریکا با متحدان منطقه‌ای و تقویت نقش روسیه به‌عنوان یک کارگزار قدرت منطقه‌ای متمرکز است. پیشنهاد ایران در سال ۲۰۱۹ با عنوان طرح صلح هرمز به‌عنوان جایگزینی برای تضمین‌های امنیتی ایالات متحده، فاقد حمایت کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس است. هرگونه چشم‌اندازی برای گفتگوی سازنده شورای همکاری خلیج فارس با ایران بدون تمایل عربستان سعودی برای تعامل مستقیم با ایران، دور از دسترس خواهد بود. انگیزه پیشنهاد ایران، حذف نیروهای آمریکایی از

خلیج فارس، به حداقل رساندن نفوذ ایالات متحده در همسایگان ایران و ایجاد روابط بهتر با آن همسایگان است. تا زمانی که کشورهای منطقه به پیشبرد منافع خود از منظر برد و باخت ادامه می‌دهند و تا زمانی که اعتماد بین کشورهای منطقه وجود ندارد و رقابت‌های درون منطقه‌ای ادامه دارد، چشم‌انداز موفقیت این طرح‌ها کم است.

در جمع‌بندی نهایی، امنیت دریانوردی در خلیج فارس محصل تعامل چهار بازیگر اصلی فرامنطقه‌ای است: ایالات متحده (حفظ حضور نظامی و کنترل جریان انرژی)، اتحادیه اروپا (دیپلماسی، نظارت دریایی و کاهش تنش)، چین (دیپلماسی اقتصادی، امنیت انرژی و طرح کمربند و جاده) و روسیه (تقابل با غرب و تضعیف نفوذ آمریکا).

با این حال، فقدان اعتماد متقابل، برداشته‌های امنیتی متفاوت و رقابت‌های ژئوپلیتیکی مانع از شکل‌گیری یک سازوکار امنیتی جامع و پایدار شده است. در نتیجه، آینده ثبات در این منطقه حیاتی و اقتصاد جهانی و امنیت بین‌المللی انرژی، به نحوه مدیریت این موازنه قدرت و تعاملات میان بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بستگی دارد.

منابع

1. Conflict at the Crossroads: Security Tensions in the Strait of Hormuz Dr. Vishnu Prakash Mangu
۲. The Middle East's Evolving Security Landscape: Prospects for Regional Cooperation and US Engagement by Daniel Kurtzer and Maira Seeley

بررسی اثر تنش های ژئوپلیتیکی
در تنگه هرمز
بر قیمت جهانی نفت و حامل های انرژی



بررسی اثر تنش‌های ژئوپلیتیکی در تنگه هرمز بر قیمت جهانی نفت



فاطمه مزده جوباری
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۱۴۰۴

امنیت انرژی یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های ثبات اقتصادی در جهان معاصر محسوب می‌شود. وابستگی اقتصاد جهانی به نفت و گاز طبیعی سبب شده است که مسیرهای انتقال انرژی به‌ویژه گذرگاه‌های راهبردی دریایی، اهمیت ویژه‌ای پیدا کنند. در میان این مسیرها، تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان، نقش تعیین‌کننده‌ای در انتقال نفت خام، فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی مایع (LNG) دارد. هرگونه افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در این منطقه می‌تواند با ایجاد نااطمینانی در بازار، افزایش ریسک عرضه و تغییر انتظارات فعالان اقتصادی، موجب افزایش قیمت جهانی نفت و سایر حامل‌های انرژی شود.

انرژی همواره یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر رشد اقتصادی، توسعه صنعتی و روابط اقتصادی بین کشورها بوده است. در میان منابع مختلف انرژی، نفت خام و گاز طبیعی همچنان سهم قابل‌توجهی از مصرف انرژی جهان را به خود اختصاص داده‌اند و بسیاری از صنایع، حمل‌ونقل و فعالیت‌های اقتصادی به این منابع وابسته هستند. ازاین‌رو، امنیت عرضه انرژی و اطمینان از انتقال پایدار آن، به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اقتصادی و سیاسی کشورها تبدیل شده است.

از دیدگاه اقتصاد انرژی، قیمت نفت تنها بر اساس عوامل اقتصادی مانند میزان عرضه و تقاضا تعیین نمی‌شود، بلکه عوامل سیاسی و امنیتی نیز نقش مهمی در نوسانات قیمت دارند. افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در مناطق تولیدکننده یا مسیرهای انتقال انرژی (Kilian, ۲۰۰۹) می‌تواند موجب افزایش نااطمینانی و شکل‌گیری «صرف ریسک ژئوپلیتیکی» در قیمت نفت شود. (

تجربه بحران‌های مختلف در دهه‌های گذشته نشان داده است که بازار انرژی نسبت به تحولات سیاسی در منطقه خلیج فارس حساس است. جنگ ایران و عراق، جنگ خلیج فارس، حملات به نفتکش‌ها و افزایش تنش‌های منطقه‌ای در سال‌های اخیر، نمونه‌هایی از رویدادهایی هستند که بر انتظارات بازار و قیمت انرژی اثر گذاشته‌اند.

مطالعات متعددی در حوزه اقتصاد انرژی، رابطه میان نااطمینانی‌های ژئوپلیتیکی، امنیت عرضه انرژی و نوسانات قیمت نفت را بررسی کرده‌اند. نتایج این پژوهش‌ها نشان می‌دهد که بازار نفت علاوه بر عوامل اقتصادی، به‌شدت تحت تأثیر عوامل سیاسی و امنیتی قرار دارد.

هامیلتون (Hamilton, ۲۰۰۹) در بررسی شوک‌های نفتی نشان داد که افزایش قیمت نفت در بسیاری از دوره‌ها تنها ناشی از کاهش عرضه واقعی نبوده، بلکه انتظارات بازار نسبت به کمبود احتمالی عرضه نیز نقش مهمی در افزایش قیمت‌ها داشته است.

کیلان (Kilian, ۲۰۰۹) با تفکیک انواع شوک‌های نفتی بیان می‌کند که شوک‌های ناشی از نااطمینانی سیاسی و اختلال احتمالی عرضه، آثار متفاوتی نسبت به شوک‌های ناشی از افزایش تقاضای جهانی دارند و می‌توانند نوسانات قابل‌توجهی در بازار نفت ایجاد کنند.

اثر تنش‌های تنگه هرمز بر بازار جهانی نفت

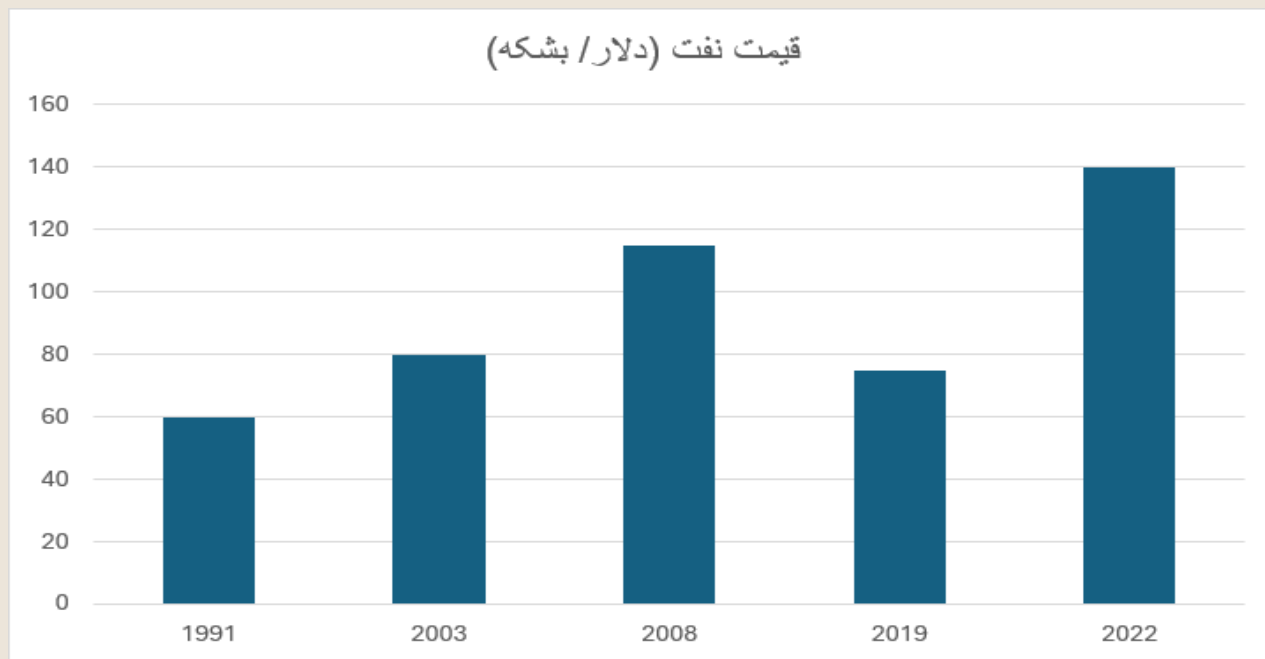
اثر مستقیم بر عرضه نفت
مهم‌ترین اثر اقتصادی تنش در تنگه هرمز، احتمال کاهش یا اختلال در عرضه نفت است. کشورهای صادرکننده نفت منطقه خلیج فارس بخش مهمی از صادرات خود را از طریق این مسیر انجام می‌دهند. بنابراین، هرگونه محدودیت در عبور نفتکش‌ها می‌تواند عرضه جهانی را تحت فشار قرار دهد. کاهش عرضه نفت در شرایطی که بازار با ظرفیت مازاد محدود مواجه باشد، می‌تواند موجب افزایش شدید قیمت‌ها شود. این افزایش قیمت، به‌خصوص برای کشورهای واردکننده انرژی، پیامدهای اقتصادی قابل‌توجهی مانند افزایش هزینه تولید و رشد تورم به همراه خواهد داشت.

اثر غیرمستقیم از طریق افزایش نااطمینانی
یکی از مهم‌ترین آثار تنش‌های ژئوپلیتیکی، افزایش نااطمینانی در بازار است. در شرایط بحرانی، شرکت‌های انرژی، سرمایه‌گذاران و معامله‌گران با ریسک بیشتری مواجه می‌شوند و این موضوع بر تصمیم‌های اقتصادی آن‌ها تأثیر می‌گذارد. افزایش نااطمینانی می‌تواند باعث:

- افزایش قیمت قراردادهای آتی نفت؛
 - رشد هزینه بیمه نفتکش‌ها؛
 - افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی؛
 - کاهش تمایل به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های انرژی منطقه شود.
- بنابراین، حتی اگر صادرات نفت به‌طور کامل متوقف نشود، افزایش ریسک سیاسی می‌تواند قیمت انرژی را افزایش دهد.

تأثیر بر گاز طبیعی و سایر حامل‌های انرژی
تأثیر تنش‌های تنگه هرمز تنها محدود به نفت نیست. بازار گاز طبیعی مایع (LNG) نیز تحت تأثیر شرایط امنیتی این منطقه قرار دارد. قطر به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان (LNG) جهان، برای انتقال بخش مهمی از صادرات خود به مسیر دریایی تنگه هرمز وابسته است. افزایش نااطمینانی در این مسیر می‌تواند باعث افزایش قیمت گاز در بازارهای جهانی، به‌ویژه در آسیا و اروپا شود. همچنین صنایع انرژی‌بر مانند فولاد، پتروشیمی و سیمان نیز با افزایش هزینه تولید مواجه خواهند شد.

روند تقریبی قیمت نفت در دوره‌های مهم تنش ژئوپلیتیکی (قیمت‌ها تقریبی و بر اساس میانگین سالانه نفت خام برنت، دلار به ازای هر بشکه)



منبع: Trading economics

- ۱۹۹۱ جنگ خلیج فارس: افزایش نگرانی درباره عرضه نفت منطقه.
- ۲۰۰۳ جنگ عراق: افزایش نااطمینانی در بازار انرژی.
- ۲۰۰۸ بحران مالی و شوک نفتی: افزایش شدید قیمت نفت به دلیل عوامل عرضه و تقاضا.
- ۲۰۱۹ تنش‌های خلیج فارس: افزایش موقت قیمت نفت به دلیل نگرانی از اختلال در انتقال انرژی.
- ۲۰۲۲ بحران روسیه و اوکراین: جهش قیمت انرژی به دلیل نگرانی درباره عرضه جهانی.

تنش‌های ایران و آمریکا (۲۰۲۵_۲۰۲۶) و پیامدهای آن

بر بازار جهانی انرژی

تنش‌های ژئوپلیتیکی میان جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحده آمریکا در سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶، بار دیگر اهمیت راهبردی خلیج فارس و به‌ویژه تنگه هرمز را در اقتصاد جهانی برجسته کرد. این منطقه به دلیل عبور بخش قابل‌توجهی از تجارت جهانی نفت و گاز، همواره یکی از حساس‌ترین نقاط جهان از نظر امنیت انرژی محسوب می‌شود. ازاین‌رو، هرگونه افزایش تنش نظامی یا سیاسی در این محدوده

می‌تواند بر رفتار فعالان بازار، قیمت انرژی و امنیت عرضه اثر بگذارد. در دوره تشدید تنش‌ها، نگرانی نسبت به احتمال اختلال در کشتیرانی و انتقال نفت از تنگه هرمز افزایش یافت. این نگرانی‌ها موجب رشد شاخص ریسک ژئوپلیتیکی در بازار انرژی شد و واکنش معامله‌گران در بازارهای نفت و قراردادهای آتی را به همراه داشت. در چنین شرایطی، حتی اگر کاهش قابل‌توجهی در تولید نفت رخ ندهد، انتظار کاهش عرضه می‌تواند باعث افزایش قیمت نفت شود؛ موضوعی که در اقتصاد انرژی از آن با عنوان «صرف ریسک ژئوپلیتیکی» یاد می‌شود. علاوه‌بر بازار نفت، تنش‌های منطقه‌ای بر بازار گاز طبیعی نیز اثرگذار بود. کشورهای آسیایی و اروپایی که بخشی از نیاز انرژی خود را از منطقه خلیج فارس تأمین می‌کنند، نسبت به امنیت عرضه حساسیت بیشتری نشان دادند. در نتیجه، هزینه حمل‌ونقل دریایی، حق بیمه نفتکش‌ها و هزینه تجارت انرژی افزایش یافت. این افزایش هزینه‌ها به تدریج به قیمت فرآورده‌های نفتی، کالاهای صنعتی و حتی هزینه تولید در بسیاری از کشورها منتقل شد.

از منظر اقتصاد کلان، افزایش قیمت انرژی می‌تواند به رشد نرخ تورم، کاهش قدرت خرید خانوارها و افزایش هزینه تولید بنگاه‌ها منجر شود. برای کشورهای واردکننده نفت، این وضعیت معمولاً موجب افزایش کسری تراز تجاری و فشار بر سیاست‌های پولی و مالی می‌شود. در مقابل، برخی کشورهای صادرکننده نفت ممکن است در کوتاه‌مدت از افزایش قیمت‌ها درآمد بیشتری کسب کنند؛ اما ادامه نااطمینانی و بی‌ثباتی منطقه‌ای می‌تواند سرمایه‌گذاری در بخش انرژی و رشد اقتصادی را نیز با چالش مواجه کند. بررسی گزارش‌های منتشرشده توسط آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) و صندوق بین‌المللی پول (IMF) نشان می‌دهد که مهم‌ترین پیامد اقتصادی چنین تنش‌هایی، افزایش نااطمینانی در بازار انرژی و نوسان قیمت نفت است. این گزارش‌ها تأکید می‌کنند که حتی اختلال‌های محدود در مسیرهای انتقال انرژی می‌تواند آثار قابل‌توجهی بر بازارهای جهانی داشته باشد و به همین دلیل، حفظ امنیت مسیرهای دریایی و کاهش تنش‌های ژئوپلیتیکی برای ثبات اقتصاد جهانی اهمیت فراوانی دارد.

سناریوهای احتمالی تشدید تنش ایران و آمریکا و اثر آن بر انرژی

اثر بر بازار انرژی	وضعیت احتمالی	سناریو
کاهش صرف ریسک ژئوپلیتیکی و کاهش فشار بر قیمت نفت	افزایش ثبات سیاسی	کاهش تنش و بازگشت مذاکرات
کاهش بخشی از عرضه و افزایش نسبی قیمت نفت	محدود شدن صادرات ایران	افزایش تحریم‌ها و فشار اقتصادی
افزایش شدید نگرانی بازار و رشد کوتاه‌مدت قیمت نفت	حمله به زیرساخت‌ها یا نفتکش‌ها	درگیری محدود منطقه‌ای
شوک بزرگ عرضه و افزایش شدید قیمت انرژی	کاهش عبور نفتکش‌ها	اختلال گسترده در تنگه هرمز

اقتصاد جهانی در دهه‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری به امنیت عرضه انرژی وابسته شده است و هرگونه اختلال در تولید یا انتقال منابع انرژی، پیامدهایی فراتر از مرزهای جغرافیایی کشورهای تولیدکننده به همراه دارد. در این میان، تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انتقال نفت و گاز جهان، جایگاهی راهبردی در نظام اقتصاد بین‌الملل دارد. عبور بخش قابل‌توجهی از صادرات نفت خام و گاز طبیعی مایع کشورهای حوزه خلیج فارس از این آبراه، موجب شده است که هرگونه تنش سیاسی، امنیتی یا نظامی در این منطقه به‌سرعت بر بازارهای جهانی انرژی اثرگذار باشد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که تنش‌های ژئوپلیتیکی در تنگه هرمز، علاوه بر احتمال ایجاد اختلال در عرضه فیزیکی نفت و گاز، از طریق افزایش نااطمینانی و شکل‌گیری «صرف ریسک ژئوپلیتیکی» نیز موجب نوسانات قابل‌توجه قیمت نفت می‌شوند. در چنین شرایطی، حتی اگر کاهش واقعی در تولید یا صادرات نفت رخ ندهد، انتظار فعالان بازار نسبت به کاهش احتمالی عرضه، می‌تواند باعث افزایش قیمت نفت، رشد هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی، افزایش حق بیمه نفتکش‌ها و در نهایت افزایش قیمت سایر حامل‌های انرژی شود. این تغییرات به مرور زمان بر هزینه تولید، نرخ تورم، تجارت بین‌الملل و رشد اقتصادی کشورهای واردکننده و صادرکننده انرژی تأثیر می‌گذارد. مطالعه موردی تنش‌های ایران و آمریکا در سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ نیز نشان داد که بازار جهانی انرژی نسبت به تحولات امنیتی منطقه خلیج فارس بسیار حساس است. افزایش تنش‌ها موجب رشد نااطمینانی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه دریایی و نوسانات قیمت نفت شد. هرچند شدت و ماندگاری این آثار به سطح درگیری، واکنش بازار و توان تولیدکنندگان برای جبران کاهش عرضه بستگی دارد؛ اما تجربه این دوره نشان داد که امنیت تنگه هرمز همچنان یکی از عوامل تعیین‌کننده در ثبات بازار جهانی انرژی است.

از منظر سیاست‌گذاری، نتایج این پژوهش بیانگر آن است که حفظ امنیت مسیرهای انتقال انرژی نیازمند همکاری منطقه‌ای، استفاده از ظرفیت نهادهای بین‌المللی، توسعه دیپلماسی انرژی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خطوط لوله جایگزین است. همچنین توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، افزایش بهره‌وری مصرف انرژی و تنوع‌بخشی به منابع تأمین انرژی می‌تواند در بلندمدت آسیب‌پذیری اقتصاد جهانی را در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی کاهش دهد.



امنیت عرضه و مسیرهای جایگزین انتقال انرژی



امنیت عرضه و مسیرهای جایگزین



فاطمه مزده جوباری
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۴

انرژی همواره یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر رشد اقتصادی، توسعه صنعتی و روابط اقتصادی بین کشورها بوده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که اهمیت تنگه هرمز تنها به حجم انتقال انرژی از این مسیر محدود نمی‌شود، بلکه نقش آن در شکل‌دهی انتظارات بازار و ایجاد صرف ریسک ژئوپلیتیکی نیز بسیار مهم است. اگرچه توسعه خطوط لوله جایگزین در برخی کشورهای منطقه توانسته بخشی از وابستگی به این مسیر را کاهش دهد؛ اما ظرفیت این مسیرها هنوز برای جایگزینی کامل تنگه هرمز کافی نیست. بنابراین، حفظ امنیت این گذرگاه همچنان یکی از عوامل کلیدی ثبات بازار جهانی انرژی به شمار می‌رود.

در اقتصاد جهانی، انتقال انرژی تنها به تولید منابع محدود نمی‌شود، بلکه مسیرهای انتقال و زیرساخت‌های مرتبط با آن نیز اهمیت فراوانی دارند. برخی مناطق جغرافیایی به دلیل تمرکز حجم بالایی از تجارت انرژی، به‌عنوان «گلوگاه‌های راهبردی انرژی» شناخته می‌شوند. تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین این گلوگاه‌ها است که به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، نقش مهمی در تجارت جهانی نفت و گاز ایفا می‌کند.

تنگه هرمز در ورودی خلیج فارس قرار دارد و کشورهای بزرگ تولیدکننده انرژی مانند ایران، عربستان سعودی، عراق، کویت، امارات متحده عربی و قطر برای صادرات بخش قابل توجهی از منابع انرژی خود به این مسیر وابسته هستند. بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA)، تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین نقاط عبور انرژی در جهان است و اختلال در آن می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای بازار جهانی نفت داشته باشد. (EIA, ۲۰۲۴)

کشورهای صادرکننده انرژی تلاش کرده‌اند با ایجاد مسیرهای جایگزین انتقال، میزان آسیب‌پذیری خود را کاهش دهند. ایجاد خطوط لوله‌ای که نفت را به بنادر خارج از محدوده خلیج فارس منتقل می‌کنند، از جمله این

اقدامات است. بااین‌حال، محدودیت ظرفیت این مسیرها باعث شده است که تنگه هرمز همچنان جایگاه راهبردی خود را حفظ کند. در مطالعات داخلی نیز موضوع امنیت انرژی و نقش مناطق راهبردی مانند خلیج فارس مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. برخی پژوهش‌های منتشرشده در حوزه اقتصاد انرژی ایران نشان داده‌اند که وابستگی اقتصاد جهانی به مسیرهای محدود انتقال انرژی، موجب افزایش حساسیت بازار نفت نسبت به تحولات ژئوپلیتیکی می‌شود. همچنین مطالعات داخلی تأکید دارند که توسعه زیرساخت‌های انتقال انرژی و تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی، از مهم‌ترین راهکارهای کاهش ریسک‌های ناشی از بحران‌های منطقه‌ای است.

گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز در زمینه امنیت انرژی منطقه، بر اهمیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز و تأثیر آن بر اقتصاد کشورهای صادرکننده و واردکننده انرژی تأکید کرده‌اند. این مطالعات نشان می‌دهند که هرگونه اختلال گسترده در این مسیر می‌تواند علاوه بر افزایش قیمت انرژی، موجب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، کاهش اطمینان سرمایه‌گذاران و ایجاد بی‌ثباتی در بازارهای جهانی شود.

امنیت انرژی و اهمیت آن در اقتصاد جهانی

امنیت انرژی یکی از مفاهیم کلیدی در اقتصاد انرژی است که به توانایی کشورها برای دسترسی پایدار، مطمئن و اقتصادی به منابع انرژی اشاره دارد. بر اساس دیدگاه‌های مطرح در این حوزه، امنیت انرژی دارای چهار مؤلفه اصلی است:

۱. دسترسی به منابع انرژی
 ۲. تنوع‌بخشی به منابع و مسیرهای تأمین
 ۳. قیمت مناسب و ثبات بازار
 ۴. پایداری زیرساخت‌های انتقال انرژی
- بر این اساس، وجود گلوگاه‌هایی مانند تنگه هرمز می‌تواند به دلیل تمرکز حجم بالایی از تجارت انرژی در یک مسیر محدود، آسیب‌پذیری سیستم انرژی جهانی را افزایش دهد.

نظریه شوک عرضه در بازار نفت

بر اساس نظریه اقتصادی عرضه و تقاضا، هر عاملی که موجب کاهش عرضه یک کالا شود، باعث افزایش قیمت آن خواهد شد. در بازار نفت، اختلال در مسیرهای انتقال می‌تواند به‌عنوان یک شوک عرضه عمل کند. بااین‌حال، بازار نفت ویژگی خاصی دارد؛ زیرا قیمت‌ها تنها بر اساس وضعیت فعلی عرضه تعیین نمی‌شوند، بلکه انتظارات درباره آینده نیز اهمیت زیادی دارند. به همین دلیل، حتی تهدید احتمالی بسته شدن یا محدود شدن فعالیت یک مسیر انتقال انرژی می‌تواند باعث افزایش قیمت نفت شود.

در مورد تنگه هرمز، افزایش تنش‌ها باعث می‌شود فعالان بازار احتمال کاهش عرضه آینده را در قیمت‌ها لحاظ کنند. این موضوع همان چیزی است که در اقتصاد انرژی با عنوان «صرف ریسک ژئوپلیتیکی» شناخته می‌شود.

بررسی مسیرهای جایگزین انتقال انرژی و نقش آن‌ها در کاهش ریسک تنگه هرمز

با توجه به اهمیت راهبردی تنگه هرمز و آسیب‌پذیری ناشی از تمرکز صادرات انرژی در این مسیر، برخی کشورهای منطقه طی سال‌های گذشته تلاش کرده‌اند با توسعه خطوط لوله و پایانه‌های صادراتی، مسیرهای جایگزینی برای انتقال نفت ایجاد کنند. هدف اصلی این اقدامات، افزایش انعطاف‌پذیری سیستم انرژی و کاهش اثرات احتمالی بحران‌های ژئوپلیتیکی است.

خط لوله شرق-غرب عربستان سعودی

یکی از مهم‌ترین مسیرهای جایگزین، خط لوله شرق-غرب عربستان سعودی (Petroline) است. این خط لوله نفت خام را از مناطق تولیدی شرق عربستان در ساحل خلیج فارس به بندر ینبع

در ساحل دریای سرخ منتقل می‌کند. مزیت اصلی این مسیر آن است که امکان صادرات نفت عربستان را بدون عبور کامل از تنگه هرمز فراهم می‌کند. بااین‌حال، ظرفیت این خط لوله محدود بوده و تنها بخشی از صادرات نفت منطقه را می‌تواند پوشش دهد. بنابراین، در صورت وقوع بحران گسترده، این مسیر قادر به جایگزینی کامل تنگه هرمز نخواهد بود.

خط لوله حبشان-فجیره امارات متحده عربی

امارات متحده عربی نیز برای کاهش وابستگی به تنگه هرمز، خط لوله‌ای از منطقه حبشان در ابوظبی به بندر فجیره در ساحل دریای عمان ایجاد کرده است. این مسیر به امارات اجازه می‌دهد بخشی از نفت خود را بدون عبور از تنگه هرمز صادر کند.

اهمیت اقتصادی این پروژه در افزایش امنیت صادرات نفت امارات است. بااین‌حال، ظرفیت آن محدود بوده و نمی‌تواند جایگزین کل حجم صادرات نفت منطقه شود.

مسیرهای جایگزین عراق و سایر کریدورهای انرژی

عراق نیز در سال‌های مختلف طرح‌هایی برای توسعه مسیرهای صادراتی جدید از جمله اتصال به بنادر دریای سرخ یا دریای مدیترانه مطرح کرده است. هدف این طرح‌ها کاهش وابستگی صادرات نفت عراق به پایانه‌های جنوبی و افزایش امنیت صادرات انرژی است.

با وجود اهمیت این پروژه‌ها، عواملی مانند هزینه بالای سرمایه‌گذاری، مسائل سیاسی، محدودیت‌های زیرساختی و شرایط امنیتی منطقه، توسعه آن‌ها را با چالش‌هایی مواجه کرده است.

مقایسه مسیرهای جایگزین انتقال انرژی

محدودیت	مزیت اصلی	مسیر انتقال
ظرفیت محدود نسبت به حجم صادرات منطقه	کاهش وابستگی عربستان به تنگه هرمز	خط لوله شرق-غرب عربستان
پوشش محدود صادرات امارات	دسترسی مستقیم به دریای عمان	خط لوله حبشان-فجیره امارات
مشکلات زیرساختی و امنیتی	افزایش تنوع مسیرهای صادراتی	مسیرهای پیشنهادی عراق
آسیب‌پذیری در برابر بحران‌های سیاسی	ظرفیت بالا و هزینه نسبی پایین	حمل‌ونقل دریایی از تنگه هرمز

بررسی این مسیرها نشان می‌دهد که اگرچه توسعه زیرساخت‌های جایگزین می‌تواند بخشی از ریسک‌های بازار انرژی را کاهش دهد؛ اما در شرایط فعلی هیچ‌کدام از این مسیرها توانایی جایگزینی کامل تنگه هرمز را ندارند.

اهمیت تنگه هرمز در انتقال انرژی جهان

اهمیت اقتصادی	مقدار تقریبی	شاخص
نزدیک به یک‌پنجم مصرف روزانه نفت جهان	حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز	حجم عبور نفت و فرآورده‌های نفتی از تنگه هرمز
تمرکز بالای منابع انرژی در منطقه	بیش از ۴۰ درصد	سهم خلیج فارس از ذخایر اثبات‌شده نفت جهان
صادرکنندگان مهم انرژی جهان	ایران، عربستان، عراق، کویت، قطر، امارات	کشورهای اصلی وابسته به تنگه هرمز
اهمیت تنگه برای بازار گاز طبیعی	حدود ۲۰ درصد	سهم قطر از صادرات جهانی LNG
مسیر جایگزین بخشی از صادرات نفت	حدود ۵ میلیون بشکه در روز	ظرفیت خط لوله شرق-غرب عربستان
کاهش وابستگی امارات به تنگه هرمز	حدود ۱.۵ تا ۱.۸ میلیون بشکه در روز	ظرفیت خط لوله حبشان-فجیره امارات

شاخص مقدار تقریبی اهمیت اقتصادی حجم عبور نفت و فرآورده‌های نفتی از تنگه هرمز حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز نزدیک به یک‌پنجم مصرف روزانه نفت جهان سهم خلیج فارس از ذخایر اثبات‌شده نفت جهان بیش از ۴۰ درصد تمرکز بالای منابع انرژی در منطقه کشورهای اصلی وابسته به تنگه

هرمز ایران، عربستان، عراق، کویت، قطر، امارات صادرکنندگان مهم انرژی جهان سهم قطر از صادرات جهانی LNG حدود ۲۰ درصد اهمیت تنگه برای بازار گاز طبیعی ظرفیت خط لوله شرق-غرب عربستان حدود ۵ میلیون بشکه در روز مسیر جایگزین بخشی از صادرات نفت ظرفیت خط لوله حبشان-فجیره

امارات حدود ۱.۵ تا ۱.۸ میلیون بشکه در روز کاهش وابستگی امارات به تنگه هرمز تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال اقتصاد انرژی جهان است و نقش آن فراتر از یک مسیر جغرافیایی ساده برای انتقال نفت و گاز محسوب می‌شود. این منطقه به دلیل تمرکز بخش قابل‌توجهی از تجارت انرژی جهان، همواره یکی از عوامل مهم

تعیین‌کننده در ثبات بازارهای جهانی انرژی بوده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در تنگه هرمز از دو مسیر اصلی بر بازار انرژی اثر می‌گذارد:

نخست، از طریق احتمال کاهش واقعی عرضه انرژی و اختلال در صادرات نفت و گاز.

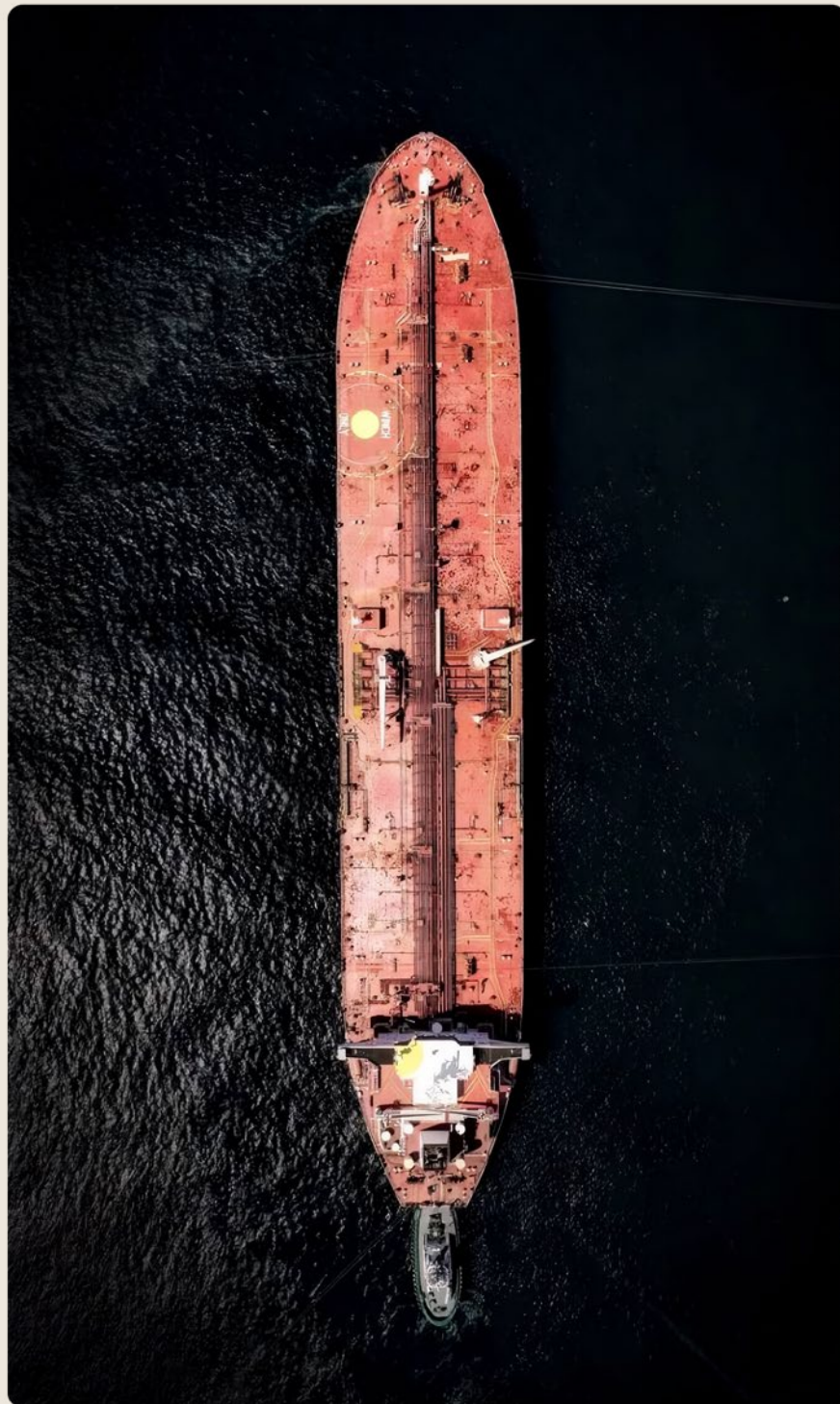
دوم، از طریق افزایش نااطمینانی و ایجاد صرف ریسک ژئوپلیتیکی در قیمت انرژی.

این عوامل می‌توانند موجب افزایش قیمت نفت، رشد هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی و ایجاد فشار تورمی در اقتصاد جهانی شوند.

از سوی دیگر، توسعه مسیرهای جایگزین انتقال انرژی، اگرچه اقدامی مؤثر برای افزایش امنیت انرژی محسوب می‌شود؛ اما محدودیت ظرفیت این مسیرها باعث شده است که تنگه هرمز همچنان جایگاه خود را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان حفظ کند.

بنابراین، راهکار اساسی برای کاهش آسیب‌پذیری بازار انرژی، تنها توسعه مسیرهای جایگزین نیست، بلکه مجموعه‌ای از اقدامات شامل افزایش همکاری‌های منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی، تنوع‌بخشی به منابع انرژی و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر است.

بررسی مسیرهای جایگزین انتقال انرژی نیز نشان داد که کشورهایی مانند عربستان سعودی و امارات متحده عربی با توسعه خطوط لوله و پایانه‌های صادراتی تلاش کرده‌اند وابستگی خود به تنگه هرمز را کاهش دهند. با وجود اهمیت این پروژه‌ها، ظرفیت محدود این زیرساخت‌ها و هزینه‌های بالای توسعه آن‌ها باعث شده است که در شرایط کنونی هیچ مسیر جایگزینی نتواند نقش تنگه هرمز را به‌طور کامل ایفا کند. بنابراین، این گذرگاه همچنان یکی از حیاتی‌ترین شریان‌های انتقال انرژی در جهان باقی مانده است.



اقتصاد بنادر استراتژیک





بندر استراتژیک، بندری است که به دلیل موقعیت جغرافیایی، حجم بالای تجارت، دسترسی به مسیرهای مهم دریایی یا نقش آن در امنیت و انرژی اهمیت ویژه‌ای دارد. امروزه کشورهایی که بنادر مجهز و کارآمدی دارند، سهم بیشتری از تجارت جهانی را به خود اختصاص می‌دهند و قدرت اقتصادی بالاتری کسب می‌کنند. به همین دلیل، بسیاری از دولت‌ها سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در توسعه بنادر انجام می‌دهند. این بنادر معمولاً در مسیرهای اصلی کشتیرانی جهان قرار گرفته‌اند و بخش بزرگی از صادرات و واردات کشورها از طریق آن‌ها انجام می‌شود.

اهمیت بنادر استراتژیک

بنادر استراتژیک از مهم‌ترین زیرساخت‌های اقتصاد جهانی هستند و نقش اساسی در تجارت بین‌الملل، امنیت انرژی و رشد اقتصادی کشورها دارند. بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود؛ بنابراین، بنادر به‌عنوان حلقه اتصال میان تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و بازارهای جهانی شناخته می‌شوند.

از نمونه‌های بنادر استراتژیک مهم جهان می‌توان به بندر شانگهای چین، بندر روتردام هلند، بندر جبل علی امارات، بندر شهید رجایی ایران، بندر سنگاپور، بندر فجیره امارات و ... اشاره کرد که در این متن قصد داریم به‌طور اختصاصی به اقتصاد بنادر استراتژیک حوزه خلیج فارس بپردازیم. در آب‌های خلیج فارس و تنگه هرمز مجموعاً بیش از ۷۰ بندر وجود دارد که حدود ۱۰ تا از آن‌ها از بنادر استراتژیک این منطقه محسوب می‌شوند که در حال حاضر به دلیل مدیریت تنگه هرمز توسط ایران، اعمال محاصره دریایی بنادر ایران توسط آمریکا و تنش‌های بین این دو کشور، وضعیت تجاری این منطقه کاملاً دستخوش تغییراتی شده است.

در ادامه به معرفی مهم‌ترین این بنادر می‌پردازیم:

بنادر استراتژیک مهم خلیج فارس

بندر چابهار، دروازه اقیانوسی ایران به تجارت منطقه‌ای:

بندر چابهار در جنوب‌شرقی ایران و در ساحل دریای عمان قرار دارد و تنها بندر اقیانوسی ایران محسوب می‌شود؛ ویژگی‌ای که آن را از بیشتر بنادر کشور متمایز می‌کند. اهمیت تاریخی چابهار نیز به موقعیت آن در مسیرهای دریایی اقیانوس هند بازمی‌گردد. در دوره معاصر، توسعه چابهار از دهه ۱۳۵۰ خورشیدی با هدف تبدیل آن به یک بندر مهم اقیانوسی آغاز شد؛ اما اجرای طرح‌ها با انقلاب ۱۳۵۷ و سپس جنگ ایران و عراق با وقفه‌هایی مواجه شد. در جریان جنگ، اهمیت چابهار افزایش یافت؛ زیرا قرار گرفتن آن خارج از خلیج فارس امکان استفاده از یک مسیر دریایی جایگزین را فراهم می‌کرد. نخستین مرحله بندر مدرن چابهار در سال ۱۹۸۳ به بهره‌برداری رسید و در دهه‌های بعد توسعه آن ادامه پیدا کرد. امروزه مجموعه بندری چابهار شامل بندر شهید بهشتی و بندر شهید کلاتنری است و در حوزه‌های مختلفی مانند جابه‌جایی کالاهای عمومی، کانتینری و فله فعالیت می‌کند. در تجارت این بندر، کالاهایی مانند مواد معدنی و محصولات صنعتی، کالاهای اساسی و کشاورزی، برنج، گندم، شکر و برخی مواد اولیه و تجهیزات صنعتی دیده می‌شود. همچنین چابهار برای انتقال کالاهای ترانزیتی افغانستان و سایر کشورهای منطقه اهمیت دارد. برای نمونه، هند از سال ۲۰۱۷ انتقال محموله‌های گندم و برنج به افغانستان از مسیر چابهار را آغاز کرد و این بندر عملاً در تجارت سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان مورد استفاده قرار گرفت. اهمیت اقتصادی چابهار برای ایران تنها به حجم کالاهای جابه‌جاشده محدود نیست. این بندر می‌تواند با افزایش درآمد‌های ترانزیتی، توسعه خدمات لجستیکی، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع در جنوب‌شرق کشور به رشد اقتصادی منطقه کمک کند. از سوی دیگر، قرار

گرفتن چابهار در خارج از تنگه هرمز، یک مزیت ژئوپلیتیکی مهم برای ایران ایجاد می‌کند؛ زیرا بخشی از تجارت کشور می‌تواند بدون عبور از تنگه هرمز انجام شود. بنابراین، در صورت بروز اختلال در خلیج فارس یا تنگه هرمز، چابهار می‌تواند به‌عنوان یکی از مسیرهای جایگزین تجارت دریایی ایران عمل کند. البته در شرایط فعلی، چابهار هنوز از نظر حجم عملیات با بنادر بزرگ تجاری ایران مانند شهید رجایی، قابل‌مقایسه نیست و اهمیت اصلی آن بیشتر در ظرفیت آینده و نقش ترانزیتی و راهبردی آن است. یکی از مهم‌ترین دلایل استراتژیک بودن چابهار، قرار گرفتن آن در مسیر چند کریدور بین‌المللی است. مهم‌ترین آن‌ها کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) است که هدف آن ایجاد یک شبکه چندوجهی از حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای میان هند، ایران، کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و در نهایت بازارهای اروپایی است. چابهار می‌تواند در بخش جنوبی این شبکه، نقش دروازه ورود کالا از هند به ایران و سپس انتقال آن به سمت شمال را ایفا کند. در کنار (INSTC)، چابهار در کریدور ایران-افغانستان-هند نیز اهمیت دارد؛ مسیری که به افغانستان محصور در خشکی امکان دسترسی به آب‌های آزاد را بدون وابستگی کامل به بنادر پاکستان می‌دهد. این مسیر همچنین ظرفیت اتصال افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به بازارهای هند و سایر بازارهای جهانی را افزایش می‌دهد. سازمان ملل نیز چابهار را به‌عنوان یکی از مراکز مهم اتصال جنوب آسیا و آسیای مرکزی مطرح کرده است. در این میان، هند مهم‌ترین شریک خارجی پروژه چابهار محسوب می‌شود. همکاری دو کشور از سال‌ها قبل آغاز شد و در سال ۲۰۱۶ ایران، هند و افغانستان توافق سه‌جانبه توسعه یک کریدور حمل‌ونقل و ترانزیتی را امضا کردند. هند از همان ابتدا چابهار را راهی برای دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی می‌دانست؛ زیرا این مسیر به هند اجازه می‌دهد بدون عبور از خاک پاکستان به بازارهای افغانستان

و سپس آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند. هند همچنین در توسعه و تجهیز پایانه شهید بهشتی مشارکت کرده است. در سال ۲۰۲۴، قرارداد بلندمدت ۱۰ساله‌ای میان سازمان بنادر و دریانوردی ایران و هند برای تجهیز و بهره‌برداری از پایانه شهید بهشتی امضاء شد. براساس اعلام دولت هند، تردد کشتی‌ها در چابهار در سال مالی ۲۰۲۴-۲۰۲۳ نسبت به سال قبل، ۴۳ درصد و ترافیک کانتینری ۳۴ درصد افزایش داشته است. اهمیت چابهار برای هند فقط اقتصادی نیست و جنبه ژئوپلیتیکی نیز دارد. این بندر به هند امکان می‌دهد حضور خود را در آسیای مرکزی و افغانستان تقویت کند و در کنار آن، دسترسی مستقیم‌تری به شبکه تجاری اوراسیا داشته باشد. از سوی دیگر، برای ایران، حضور هند به معنای جذب سرمایه و فناوری، افزایش ظرفیت بندری و تقویت نقش کشور در مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی است.

در سال ۲۰۲۵ نیز کشورهای آسیای مرکزی علاقه خود را به استفاده بیشتر از پایانه شهید بهشتی برای تجارت با هند و سایر بازارها اعلام کردند که نشان می‌دهد نقش چابهار در حال گسترش فراتر از روابط دوجانبه ایران و هند است.

بندر جبل‌علی؛ قلب لجستیکی تجارت در خلیج فارس

بندر جبل‌علی در جنوب‌غربی دبی و در ساحل خلیج فارس قرار دارد و امروزه یکی از مهم‌ترین مراکز دریایی، تجاری و لجستیکی جهان به شمار می‌رود. ساخت این بندر در دهه ۱۹۷۰ آغاز شد و در سال ۱۹۷۹ به بهره‌برداری رسید. جبل‌علی امروزه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر کانتینری جهان فعالیت می‌کند و بیش از ۸۰ سرویس هفتگی آن را به بیش از ۱۵۰ بندر در سراسر جهان متصل می‌کند. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های جبل‌علی، تنوع کالاهای قابل‌جابه‌جایی است.

این بندر تنها به حمل کانتینر محدود نیست و انواع کالاهای عمومی، فله، کالاهای پروژه‌ای، خودرو و کالاهای رول‌آن/رول‌آف، مواد غذایی، محصولات صنعتی، آهن و فولاد، مصالح ساختمانی و محصولات پتروشیمی در آن جابه‌جا می‌شوند. وجود پایانه‌های تخصصی برای کالاهای مایع نیز باعث شده جبل‌علی در تجارت مواد پتروشیمی و فرآورده‌های شیمیایی نقش مهمی داشته باشد.

در سال‌های اخیر، واردات فولاد و آهن برای پروژه‌های بزرگ زیرساختی امارات و افزایش صادرات شکر به رشد بخش کالاهای عمومی و فله این بندر کمک کرده است. اهمیت اقتصادی جبل‌علی از آنجا ناشی می‌شود که این بندر در کنار منطقه آزاد جبل‌علی (JAFZA) قرار گرفته است. این بندر یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد تجاری و صنعتی جهان است و مجموعه بندر و منطقه آزاد، امکان واردات مواد اولیه، تولید، انبارداری، بسته‌بندی، پردازش و صادرات مجدد کالا را در یک زنجیره واحد فراهم می‌کند. به همین دلیل، بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی از جبل‌علی نه‌تنها به‌عنوان محل ورود کالا، بلکه به‌عنوان مرکز توزیع کالا برای بازارهای خاورمیانه، آفریقا، جنوب و شرق آسیا و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع استفاده می‌کنند. این پیوند بندر با صنعت و تجارت، باعث شده نقش آن در اقتصاد دبی فراتر از یک زیرساخت حمل‌ونقل باشد؛ به‌گونه‌ای که اعلام شده جبل‌علی حدود ۲۳/۸ درصد از تولید ناخالص داخلی دبی را پشتیبانی می‌کند. یکی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد جبل‌علی، اتصال هم‌زمان حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی است. «کریدور لجستیکی دبی»، بندر جبل‌علی را به منطقه آزاد جبل‌علی و فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم متصل می‌کند. این مجموعه در یک محدوده گمرکی پیوسته قرار گرفته و امکان انتقال سریع کالا میان دریا، جاده و هوا را فراهم می‌کند. به‌این‌ترتیب، کالایی که از طریق

کشتی وارد بندر می‌شود، می‌تواند پس از تخلیه به سرعت از طریق جاده یا هوا به مقصد منطقه‌ای خود برسد. این ساختار چندوجهی یکی از مهم‌ترین عواملی است که جبل‌علی را از یک بندر معمولی به یک هاب لجستیکی جهانی تبدیل کرده است. علاوه‌براین، امارات یکی از کشورهای مشارکت‌کننده در طرح کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) است. این کریدور قرار است هند را از طریق مسیرهای دریایی به کشورهای خلیج فارس و سپس از طریق شبکه ریلی و دریایی به اروپا متصل کند. در این چارچوب، زیرساخت‌های بندری و لجستیکی امارات از جمله شبکه جبل‌علی، می‌تواند در اتصال تجارت دریایی هند به شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای نقش داشته باشد؛ هرچند مسیر و اجزای اجرایی (IMEC) هنوز درحال توسعه است.

بندر فجیره، هاب انرژی و سوخت‌رسانی در خارج از تنگه هرمز

بندر فجیره در ساحل شرقی امارات متحده عربی و در کرانه دریای عمان قرار دارد. موقعیت جغرافیایی این بندر مهم‌ترین ویژگی استراتژیک آن محسوب می‌شود؛ زیرا برخلاف بنادر اصلی امارات در خلیج فارس، فجیره در خارج از تنگه هرمز قرار گرفته و مستقیماً به آب‌های آزاد اقیانوس هند دسترسی دارد. بندر در ابتدا با چند اسکله محدود فعالیت خود را آغاز کرد؛ اما به‌تدریج با توسعه پایانه‌های نفتی، مخازن ذخیره‌سازی، اسکله‌های فله و امکانات خدمات دریایی، به یکی از مهم‌ترین مراکز بندری و انرژی منطقه تبدیل شد. امروزه، بندر فجیره یک بندر چندمنظوره است و انواع مختلفی از کالاهای جابه‌جا می‌شود. کالاهای فله خشک، کالاهای عمومی و پروژه‌ای، کانتینرها، خودرو، دام زنده و انواع محموله‌های مایع از جمله کالاهایی هستند که در این بندر جابه‌جا می‌شوند. بااین‌حال، اهمیت اصلی فجیره در تجارت انرژی است. نفت خام، فرآورده‌های نفتی،

سوخت‌های دریایی و سایر محموله‌های مایع بخش مهمی از فعالیت بندر را تشکیل می‌دهند. دولت امارات نیز فجیره را یک مرکز مهم تجارت و لجستیک برای محموله‌های فله مایع معرفی کرده است. مهم‌ترین ویژگی اقتصادی فجیره، تبدیل شدن آن به یکی از بزرگ‌ترین مراکز سوخت‌رسانی به کشتی‌ها یا بانکرینگ (Bunkering) در جهان است. کشتی‌هایی که در مسیرهای پرتردد دریایی میان آسیا، خاورمیانه، آفریقا و اروپا حرکت می‌کنند، می‌توانند در فجیره سوخت‌گیری و خدمات دریایی دریافت کنند. دولت امارات فجیره را یکی از بزرگ‌ترین هاب‌های بانکرینگ جهان معرفی کرده است؛ بنابراین، فعالیت بندر تنها به بارگیری و تخلیه کالا محدود نیست، بلکه خدماتی مانند ذخیره‌سازی سوخت، سوخت‌رسانی، تعمیرات و خدمات پشتیبانی دریایی نیز بخش مهمی از اقتصاد آن را تشکیل می‌دهد. این ویژگی، فجیره را به یکی از موتورهای اقتصاد دریایی امارات و یکی از مراکز مهم انرژی در خلیج فارس و دریای عمان تبدیل کرده است.

وجود مخازن بزرگ ذخیره‌سازی نفت و فرآورده‌های نفتی، پایانه‌های تخصصی و دسترسی مستقیم به مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی باعث شده شرکت‌های فعال در بازار انرژی بتوانند از فجیره برای ذخیره‌سازی، انتقال و توزیع سوخت استفاده کنند. در نتیجه، بندر فجیره برای امارات از طریق خدمات بندری، ذخیره‌سازی، سوخت‌رسانی، تجارت نفت و فعالیت‌های لجستیکی درآمدهایی ایجاد می‌کند و هم‌زمان به توسعه بخش غیرنفتی اقتصاد امارت نیز کمک می‌کند. منطقه آزاد فجیره نیز در اطراف بندر قرار گرفته و با ارائه زیرساخت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری، فعالیت شرکت‌های داخلی و خارجی را تقویت می‌کند. یکی از مهم‌ترین مزیت‌های فجیره، نقش آن به‌عنوان مسیر جایگزین در برابر تنگه هرمز است. کشتی‌هایی که در خلیج فارس فعالیت می‌کنند برای ورود یا خروج از این منطقه باید از تنگه هرمز عبور

کنند؛ اما فجیره در سمت دریای عمان قرار دارد و کشتی‌هایی که به آن مراجعه می‌کنند نیازی به ورود به داخل خلیج فارس ندارند. به همین دلیل، فجیره می‌تواند در زمان افزایش تنش‌های سیاسی و نظامی در تنگه هرمز اهمیت بیشتری پیدا کند. این ویژگی به خصوص برای بازار نفت اهمیت دارد؛ زیرا ذخیره‌سازی و سوخت‌رسانی در خارج از تنگه می‌تواند بخشی از ریسک عملیاتی شرکت‌های فعال در تجارت انرژی را کاهش دهد. از نظر کریدورهای تجاری و حمل‌ونقل نیز فجیره در موقعیت مهمی قرار گرفته است. این بندر مستقیماً در مسیرهای دریایی اقیانوس هند قرار دارد و از طریق شبکه‌های کشتیرانی بین‌المللی، آسیا را به خاورمیانه، آفریقا و اروپا متصل می‌کند. علاوه‌بر حمل‌ونقل دریایی، فجیره به شبکه زمینی و ریلی امارات متصل می‌شود. برنامه ریلی امارات نیز بندر فجیره را به شبکه ملی راه‌آهن متصل کرده است؛ نخستین مرحله حمل‌ونقل باری این شبکه از سال ۲۰۱۶ فعالیت خود را آغاز کرده و مسیر آن از مرز عربستان در غرب تا بندر فجیره در ساحل شرقی امتداد دارد. این اتصال ریلی امکان انتقال کالا از سواحل شرقی به مناطق داخلی امارات و بازارهای کشورهای خلیج فارس را تقویت می‌کند.

از دیگر ویژگی‌های منحصربه‌فرد فجیره، ترکیب هم‌زمان تجارت نفت، ذخیره‌سازی، سوخت‌رسانی و خدمات دریایی است. در واقع، فجیره تنها یک بندر صادراتی نیست، بلکه یک زنجیره کامل انرژی و لجستیک دریایی را در خود جای داده است. همین موضوع باعث شده این بندر به یکی از نقاط مهم بازار جهانی سوخت‌های دریایی تبدیل شود. همچنین توسعه پایانه‌های نفتی، خدمات دریایی، کالاهای فله خشک و کانتینری در برنامه‌های توسعه آینده فجیره قرار دارد و دولت امارات در قالب «برنامه فجیره ۲۰۴۰» توسعه پایانه‌های نفت، خدمات دریایی، فله خشک و کانتینری این بندر را دنبال می‌کند.

بندر رأس‌لفان؛ قلب صادرات گاز قطر و یکی از گره‌های انرژی جهان

بندر رأس‌لفان در شمال‌شرقی قطر قرار دارد. نزدیکی بندر به میدان گازی شمال که یکی از بزرگ‌ترین ذخایر گاز طبیعی جهان است، مهم‌ترین عامل شکل‌گیری این مجموعه عظیم انرژی بوده است. بندر رأس‌لفان در زمینی به وسعت حدود ۵۶ کیلومتر مربع توسعه یافته و از نظر ظرفیت و زیرساخت، در مسیر تبدیل شدن به بزرگ‌ترین تأسیسات صادرات انرژی جهان قرار دارد. مهم‌ترین کالای صادراتی رأس‌لفان، گاز طبیعی مایع‌شده (LNG) است. گاز استخراج‌شده از طریق خطوط انتقال به تأسیسات خشکی رأس‌لفان منتقل شده، در واحدهای مایع‌سازی به (LNG) تبدیل و سپس توسط کشتی‌های مخصوص حمل (LNG) به بازارهای جهانی صادر می‌شود. علاوه بر (LNG)، محصولات میعانات گازی، گاز مایع نفتی (LPG)، نفتا، سوخت جت، گازوئیل، محصولات GTL، روغن‌های پایه و گوگرد نیز در این مجموعه تولید، ذخیره و صادر می‌شوند. بنابراین، رأس‌لفان برخلاف یک پایانه صرفاً صادراتی، زنجیره‌ای کامل از تولید، فرآوری، ذخیره‌سازی و صادرات محصولات انرژی را در خود جای داده است. یکی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد رأس‌لفان، تمرکز کم‌نظیر زیرساخت‌های انرژی در یک منطقه واحد است. این بندر دارای شش اسکله مخصوص (LNG)، شش اسکله محصولات مایع، یک اسکله گوگرد و شش اسکله برای محموله‌های خشک است و در کنار آن امکانات گسترده‌ای برای کشتی‌های پشتیبانی و بارگیری محصولات انرژی دارد. اهمیت اقتصادی رأس‌لفان برای قطر بسیار فراتر از یک بندر است.

اقتصاد قطر به درآمدهای حاصل از صادرات گاز و محصولات مرتبط با آن وابستگی زیادی دارد و بخش عمده این صادرات از طریق مجموعه رأس‌لفان انجام می‌شود. توسعه این بندر و شهر صنعتی اطراف آن باعث ایجاد صنایع پایین‌دستی، شرکت‌های خدمات

انرژی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و فرصت‌های شغلی گسترده شده است. مجموعه صنعتی رأس‌لفان اکنون محل فعالیت شرکت‌های بین‌المللی متعددی است و حدود ۱۱۵ هزار نفر در این مجموعه مشغول به کار هستند. اهمیت رأس‌لفان در اقتصاد خلیج فارس نیز از جایگاه قطر در بازار جهانی (LNG) ناشی می‌شود. نزدیکی رأس‌لفان به مسیرهای اصلی کشتیرانی خلیج فارس و دریای عمان، امکان دسترسی قطر به بازارهای انرژی جهان را فراهم می‌کند. بااین‌حال، یک نکته ژئوپلیتیکی مهم وجود دارد. کشتی‌های حامل (LNG) قطر برای خروج از خلیج فارس و رسیدن به بازارهای جهانی باید از تنگه هرمز عبور کنند. بنابراین، برخلاف فجیره که خارج از تنگه هرمز قرار دارد، رأس‌لفان از نظر صادرات دریایی انرژی به امنیت این آبراه وابستگی بالایی دارد. همین موضوع باعث شده رأس‌لفان در تحولات ژئوپلیتیکی منطقه اهمیت ویژه‌ای پیدا کند. هرگونه اختلال جدی در امنیت خلیج فارس یا تنگه هرمز می‌تواند صادرات (LNG) قطر را با مشکل مواجه کند و پیامد آن به بازار جهانی گاز منتقل شود. اهمیت این مسئله زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم قطر سهم بزرگی از تجارت جهانی (LNG) را تأمین می‌کند. در بحران منطقه‌ای سال ۲۰۲۶ نیز تأسیسات رأس‌لفان در جریان حملات آسیب دید و قطر برای مدتی تولید و صادرات (LNG) را متوقف کرد. از نظر ارتباط با اقتصاد جهانی، رأس‌لفان بیشترین وابستگی را به بازار جهانی گاز دارد. هرگونه اختلال در صادرات (LNG) قطر می‌تواند عرضه جهانی گاز را کاهش داده و بر قیمت جبل‌علی از طریق حجم عظیم تجارت کانتینری و نقش خود در زنجیره تأمین جهانی بر تجارت کالا اثر می‌گذارد. فجیره با تأمین سوخت و خدمات دریایی برای کشتی‌های عبوری، بخشی از زیرساخت پشتیبان تجارت جهانی انرژی و کشتیرانی محسوب می‌شود. چابهار نیز درحال حاضر اثر

آینده خلیج فارس در عصر گذار انرژی

را با مشکل مواجه می‌کند. بنابراین، یک بحران در بنادر استراتژیک خلیج فارس می‌تواند از یک مسئله منطقه‌ای فراتر رفته و از طریق افزایش قیمت انرژی، هزینه حمل‌ونقل و تورم، بر اقتصاد کشورهای مختلف جهان تأثیر بگذارد.

در نهایت، بنادر استراتژیک خلیج فارس را نمی‌توان صرفاً زیرساخت‌هایی برای جابه‌جایی کالا و انرژی دانست. این بنادر بخشی از ستون‌های اصلی اقتصاد جهانی هستند. اهمیت آنها از جایی ناشی می‌شود که امنیت انرژی، تجارت دریایی و زنجیره تأمین جهانی به استمرار فعالیت آنها وابسته است. از این رو، هرگونه تنش یا اختلال در این منطقه می‌تواند پیامدهایی فراتر از مرزهای کشورهای ساحلی داشته باشد و از طریق افزایش قیمت انرژی، هزینه حمل‌ونقل و تورم، اقتصاد کشورهای مختلف را تحت تأثیر قرار دهد. در چنین شرایطی، توسعه مسیرهای جایگزین و افزایش امنیت بنادر، تنها یک ضرورت اقتصادی برای کشورهای منطقه نیست، بلکه عاملی مهم برای حفظ ثبات و امنیت تجارت جهانی به شمار می‌رود. به بیان دیگر، امنیت بنادر خلیج فارس، بخشی از امنیت اقتصاد جهانی است.

تهدیدهای پیش روی این بنادر و پیامدهای اقتصادی

بنادر استراتژیک خلیج فارس به دلیل نقش مهمی که در اقتصاد دارند، همواره در معرض مجموعه‌ای از تهدیدهای امنیتی، اقتصادی و طبیعی قرار دارند. یکی از مهم‌ترین این تهدیدها، افزایش تنش‌های نظامی و احتمال حمله به زیرساخت‌های بندری، پایانه‌های نفتی، مخازن ذخیره‌سازی و تأسیسات انرژی است. درگیری‌های نظامی همچنین می‌تواند امنیت کشتیرانی را در منطقه کاهش داده و فعالیت بنادر را با اختلال مواجه کند. از سوی دیگر، ناامنی در تنگه هرمز حتی بدون حمله مستقیم به بنادر می‌تواند موجب کاهش تردد کشتی‌ها، افزایش هزینه بیمه و حمل‌ونقل و تغییر مسیر شرکت‌های کشتیرانی شود. با توجه به وابستگی بنادر مدرن به سامانه‌های دیجیتال، یک حمله سایبری می‌تواند عملیات بارگیری، تخلیه، مدیریت کشتی‌ها و زنجیره تأمین را مختل کند. همچنین تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری می‌تواند دسترسی بنادر به سرمایه‌گذاری، تجهیزات، خدمات بیمه و شرکت‌های بین‌المللی را کاهش دهد. و هزینه فعالیت آنها را افزایش دهند. در کنار این عوامل، تغییرات اقلیمی، افزایش سطح آب دریا، گرمای شدید و طوفان‌ها نیز در بلندمدت می‌توانند زیرساخت‌های بندری منطقه را تحت تأثیر قرار دهند.

اهمیت این تهدیدها زمانی بیشتر مشخص می‌شود که پیامدهای آنها را در سطح اقتصاد جهانی بررسی کنیم. خلیج فارس یکی از مهم‌ترین مناطق تولید و صادرات نفت و گاز جهان است و هرگونه اختلال جدی در بنادر و مسیرهای دریایی آن می‌تواند عرضه جهانی انرژی را کاهش دهد و به افزایش قیمت نفت و گاز منجر شود. افزایش ریسک کشتیرانی نیز هزینه بیمه و حمل‌ونقل دریایی را بالا می‌برد و در نهایت می‌تواند قیمت کالاهای مختلف را افزایش دهد. علاوه بر این، تغییر مسیر کشتی‌ها و طولانی شدن زمان حمل‌ونقل، زنجیره تأمین جهانی

جهانی محدودتری دارد؛ اما در صورت تکمیل زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و بندری می‌تواند نقش مهم‌تری در اتصال هند و آسیای مرکزی به بازارهای جهانی ایفا کند.

از نظر ژئوپلیتیکی نیز هر چهار بندر اهمیت ویژه‌ای دارند. چابهار برای ایران و هند اهمیت استراتژیک دارد؛ زیرا هند می‌تواند بدون عبور از خاک پاکستان به افغانستان و آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند و ایران نیز از توسعه آن برای کاهش وابستگی تجارت خارجی به تنگه هرمز بهره می‌برد. جبل‌علی ستون اصلی مدل اقتصادی دبی برای تبدیل شدن به یک مرکز جهانی تجارت و ترانزیت است. فجیره برای امارات اهمیت امنیتی دارد، زیرا در خارج از تنگه هرمز قرار گرفته و می‌تواند بخشی از فعالیت‌های انرژی و کشتیرانی را در سمت دریای عمان پشتیبانی کند. رأس‌لفان نیز برای قطر یک دارایی حیاتی است؛ زیرا بخش بزرگی از ظرفیت صادرات گاز این کشور در این منطقه متمرکز شده است.

در یک جمع‌بندی کلی، می‌توان این چهار بندر را بر اساس «مزیت اصلی» آنها چنین تفکیک کرد: رأس‌لفان؛ قدرت گاز و (LNG)، جبل‌علی؛ قدرت تجارت و لجستیک، فجیره؛ قدرت نفت و سوخت‌رسانی و چابهار؛ قدرت بالقوه ترانزیت و دسترسی اقیانوسی. بنابراین نمی‌توان گفت کدام بندر به‌طور مطلق مهم‌تر است؛ زیرا اهمیت هر یک به نوع فعالیت و شبکه‌ای که در آن قرار دارد وابسته است. باین‌حال، تفاوت مهم این است که رأس‌لفان و فجیره در حال حاضر نقش بسیار پررنگی در بازار جهانی انرژی دارند، جبل‌علی یکی از مراکز بزرگ تجارت و زنجیره تأمین جهانی است و چابهار بیش از هر چیز دارای ظرفیت استراتژیک و آینده‌محور است.

منابع

1. UNCTAD - Review of Maritime Transport
2. World Bank - Logistics Performance Index
3. QatarEnergy - Ras Laffan Port
4. JAFZA - Jebel Ali Free Zone
5. Government of India - Chabahar Port
6. AMAR.ORG



هدیه قاسمی
دانش آموخته کارشناسی دانشگاه صنعتی شاهرود

در دهه‌های اخیر، نظام انرژی جهان در آستانه یکی از بزرگ‌ترین تحولات تاریخ خود قرار گرفته است. رشد نگرانی‌ها درباره تغییرات اقلیمی، افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای، پیشرفت فناوری‌های مرتبط با انرژی‌های تجدیدپذیر و سیاست‌های بین‌المللی برای کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی، فرآیندی را شکل داده که از آن با عنوان «گذار انرژی» یاد می‌شود. این گذار به معنای جایگزینی تدریجی نفت، زغال‌سنگ و گاز طبیعی با منابع پاک‌تری مانند انرژی خورشیدی، بادی، هیدروژنی و سایر فناوری‌های کم‌کربن است. هر چند این روند در کشورهای مختلف با سرعت‌های متفاوتی پیش می‌رود؛ اما تقریباً همه اقتصادهای بزرگ جهان در حال حرکت به سمت کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی هستند. در این میان، خلیج فارس به دلیل در اختیار داشتن بخش قابل‌توجهی از ذخایر نفت و گاز جهان، یکی از مهم‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی و اقتصادی جهان به شمار می‌رود. کشورهای حاشیه این آبراه، از جمله ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، قطر، کویت، عراق و بحرین، طی دهه‌های گذشته بخش عمده درآمد‌های خود را از صادرات نفت و گاز تأمین کرده‌اند. همچنین عبور بخش بزرگی از تجارت جهانی انرژی از طریق تنگه هرمز، اهمیت این منطقه را فراتر از مرزهای جغرافیایی آن برده و خلیج فارس را به یکی از ارکان امنیت انرژی جهان تبدیل کرده است.

خلیج فارس دهه‌هاست که یکی از مهم‌ترین مراکز تولید و صادرات انرژی در جهان به شمار می‌رود و نقشی تعیین‌کننده در امنیت انرژی اقتصادهای بزرگ ایفا می‌کند. وجود ذخایر عظیم نفت و گاز، موقعیت جغرافیایی ممتاز و قرار گرفتن در مسیر یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان، باعث شده است که این منطقه نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه از منظر سیاسی و امنیتی نیز جایگاهی راهبردی داشته باشد. کشورهای حاشیه خلیج فارس شامل ایران، عربستان سعودی، عراق، کویت،

امارات متحده عربی، قطر و بحرین در مجموع حدود ۴۸ درصد ذخایر اثبات‌شده نفت جهان و نزدیک به ۴۰ درصد ذخایر گاز طبیعی جهان را در اختیار دارند. این ارقام نشان می‌دهد که تقریباً نیمی از منابع شناخته‌شده نفت جهان در این منطقه متمرکز است و همین موضوع، خلیج فارس را به قلب بازار جهانی انرژی تبدیل کرده است.

بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، در سال ۲۰۲۵ به‌طور متوسط حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت و فرآورده‌های نفتی در روز از این تنگه عبور کرده است؛ رقمی که معادل حدود ۲۵ درصد تجارت دریایی نفت جهان است. همچنین نزدیک به ۸۰ درصد از این محموله‌ها راهی بازارهای آسیایی به‌ویژه چین، هند، ژاپن و کره جنوبی می‌شوند.

علاوه بر نفت، تنگه هرمز در تجارت گاز طبیعی نیز نقشی حیاتی دارد. قطر، یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان گاز طبیعی مایع (LNG) در جهان، بخش عمده صادرات خود را از این مسیر انجام می‌دهد. برآوردهای (IEA)، نشان می‌دهد که حدود ۱۹ درصد تجارت جهانی (LNG) از تنگه هرمز عبور می‌کند. بنابراین هرگونه اختلال در این آبراه، نه تنها بازار نفت، بلکه بازار جهانی گاز را نیز با نوسان و افزایش قیمت مواجه می‌کند.

از این‌رو، خلیج فارس همچنان یکی از مهم‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی جهان باقی خواهد ماند؛ اما در عصر گذار انرژی، اهمیت این منطقه تنها به صادرات نفت خام محدود نخواهد بود. توانایی کشورهای منطقه در تنوع‌بخشی به اقتصاد، توسعه صنایع پایین‌دستی، سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک و جذب فناوری‌های نوین، تعیین خواهد کرد که خلیج فارس در آینده چه جایگاهی در اقتصاد جهانی خواهد داشت.

گذار انرژی و چالش‌های پیش روی کشورهای خلیج فارس

گذار انرژی به معنای حرکت تدریجی اقتصاد جهانی از وابستگی به سوخت‌های فسیلی به سمت منابع انرژی کم‌کربن و تجدیدپذیر است. این تحول، نتیجه افزایش نگرانی‌ها درباره تغییرات اقلیمی، تعهد کشورهای به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و پیشرفت فناوری در حوزه انرژی‌های پاک است. تصویب توافق‌نامه پاریس در سال ۲۰۱۵ و تعهد بسیاری از کشورها به دستیابی به انتشار خالص صفر تا اواسط قرن حاضر، روند گذار انرژی را شتاب بخشیده است. در چنین شرایطی، کشورهای صادرکننده نفت و گاز، به‌ویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس، با چالش‌های اقتصادی و راهبردی جدیدی روبه‌رو شده‌اند.

یکی از مهم‌ترین این چالش‌ها، کاهش تدریجی رشد تقاضای جهانی برای نفت است. اگرچه نفت در دهه‌های آینده همچنان جایگاه مهمی در سبد انرژی جهان خواهد داشت؛ اما پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که با گسترش خودروهای برقی، افزایش بهره‌وری انرژی و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، سرعت رشد تقاضا برای نفت نسبت به گذشته کاهش خواهد یافت. آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، پیش‌بینی کرده است که در صورت ادامه سیاست‌های فعلی، تقاضای جهانی برای نفت تا پایان این دهه (۲۰۳۰) به اوج خود نزدیک می‌شود و سپس روندی نسبتاً ثابت یا کاهشی خواهد داشت. این موضوع می‌تواند درآمد کشورهای متکی به صادرات نفت را در بلندمدت تحت‌تأثیر قرار دهد.

چالش دیگر، نوسانات قیمت نفت است. بازار جهانی نفت به‌شدت تحت‌تأثیر عوامل سیاسی، اقتصادی و فناوری قرار دارد. جنگ‌ها، تحریم‌ها، رکود اقتصادی یا تغییر در سیاست‌های تولیدکنندگان بزرگ، همگی می‌توانند قیمت نفت را در مدت کوتاهی دستخوش تغییر کنند. از آنجا که بخش قابل‌توجهی از بودجه کشورهای خلیج فارس از محل درآمد‌های نفتی

تأمین می‌شود، کاهش قیمت نفت می‌تواند باعث افزایش کسری بودجه، کاهش سرمایه‌گذاری‌های دولتی و کند شدن رشد اقتصادی شود. تجربه سقوط قیمت نفت در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۲۰ نشان داد که اقتصادهای وابسته به نفت تا چه اندازه در برابر شوک‌های خارجی آسیب‌پذیر هستند. رقابت انرژی‌های تجدیدپذیر نیز به یکی از چالش‌های اساسی کشورهای منطقه تبدیل شده است. طی سال‌های اخیر، هزینه تولید برق از انرژی خورشیدی و بادی به‌طور چشمگیری کاهش یافته و بسیاری از کشورها سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در این بخش انجام داده‌اند. بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدیدپذیر، هزینه تولید برق خورشیدی در مقایسه با یک دهه گذشته، بیش از ۸۰ درصد کاهش یافته است. این روند باعث شده است که انرژی‌های پاک در بسیاری از مناطق جهان از نظر اقتصادی با سوخت‌های فسیلی رقابت کنند و حتی در برخی موارد مقرون‌به‌صرفه‌تر باشند.

در کنار این تحولات، سیاست‌های زیست‌محیطی و مالیاتی نیز فشار بیشتری بر تولیدکنندگان نفت وارد کرده است. اتحادیه اروپا و برخی اقتصادهای بزرگ در حال اجرای سیاست‌هایی مانند مالیات کربن و استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی هستند که می‌تواند هزینه استفاده از سوخت‌های فسیلی را افزایش دهد. چنین اقداماتی، تقاضا برای نفت را در بلندمدت کاهش داده و کشورهای صادرکننده را به سمت اصلاح ساختار اقتصادی سوق می‌دهد.

فرصت‌های جدید برای کشورهای خلیج فارس در عصر گذار انرژی

اگرچه گذار انرژی چالش‌هایی برای کشورهای صادرکننده نفت ایجاد کرده است؛ اما این تحول فرصت‌های کم‌سابقه‌ای نیز در اختیار آنها قرار داده است. برخلاف تصور رایج، آینده خلیج فارس صرفاً به کاهش اهمیت نفت وابسته نیست، بلکه به توانایی

کشورهای منطقه در تنوع‌بخشی به اقتصاد، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و استفاده از مزیت‌های جغرافیایی و مالی بستگی دارد. بسیاری از کشورهای حاشیه خلیج فارس از هم‌اکنون برنامه‌های بلندمدتی را برای سازگاری با اقتصاد کم‌کربن آغاز کرده‌اند.

توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش روی کشورهای خلیج فارس، توسعه انرژی‌های خورشیدی و بادی است. این منطقه به دلیل برخورداری از بیش از ۳۰۰ روز آفتابی در سال و شدت بالای تابش خورشید، از مناسب‌ترین نقاط جهان برای تولید برق خورشیدی محسوب می‌شود. کشورهایی مانند عربستان سعودی، امارات و عمان سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در این حوزه انجام داده‌اند.

به‌عنوان مثال، امارات متحده عربی با احداث نیروگاه خورشیدی محمد بن راشد آل مکتوم در دب، یکی از بزرگ‌ترین مجتمع‌های خورشیدی جهان را ایجاد کرده است. ظرفیت این نیروگاه پس از تکمیل، به حدود ۵ هزار مگاوات خواهد رسید که برق میلیون‌ها نفر را تأمین می‌کند. عربستان نیز در قالب برنامه چشم‌انداز ۲۰۳۰ (Vision ۲۰۳۰)، توسعه ده‌ها پروژه خورشیدی و بادی را در دستور کار قرار داده است تا وابستگی اقتصاد خود به نفت را کاهش دهد.

سرمایه‌گذاری در هیدروژن سبز

یکی دیگر از فرصت‌های مهم، ورود به بازار هیدروژن سبز است؛ سوختی که بسیاری از کارشناسان آن را یکی از پایه‌های اصلی نظام انرژی آینده می‌دانند. هیدروژن سبز از طریق برق تولیدشده از انرژی‌های تجدیدپذیر و بدون انتشار دی‌اکسیدکربن تولید می‌شود و می‌تواند در صنایع، حمل‌ونقل و تولید برق مورد استفاده قرار گیرد. عربستان سعودی با اجرای پروژه عظیم (NEOM Green Hydrogen) که ارزش آن حدود ۸.۴ میلیارد دلار برآورد

شده است، قصد دارد به یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان هیدروژن سبز در جهان تبدیل شود. امارات و عمان نیز پروژه‌های مشابهی را آغاز کرده‌اند. با توجه به دسترسی این کشورها به منابع عظیم انرژی خورشیدی، زیرساخت‌های صادراتی و سرمایه کافی، خلیج فارس می‌تواند در آینده همان نقشی را که امروز در بازار نفت دارد، در بازار هیدروژن نیز ایفا کند.

تبدیل شدن به قطب‌های تجاری و لجستیکی

موقعیت جغرافیایی خلیج فارس همچنان یکی از بزرگ‌ترین مزیت‌های رقابتی این منطقه است؛ حتی اگر سهم نفت در تجارت جهانی کاهش یابد، کشورهای منطقه می‌توانند با توسعه بنادر، مناطق آزاد و شبکه‌های حمل‌ونقل، جایگاه خود را به‌عنوان مرکز تجارت بین آسیا، اروپا و آفریقا حفظ کنند.

امارات، نمونه موفق این رویکرد است. بندر جبل علی به یکی از بزرگ‌ترین بنادر کانتینری جهان تبدیل شده و نقشی کلیدی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند. عربستان نیز با توسعه بنادر دریای سرخ و اجرای پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقل، در تلاش است سهم بیشتری از تجارت جهانی را جذب کند.

رقابت و همکاری کشورهای منطقه در عصر جدید انرژی

در این میان، ایران نیز از ظرفیت‌های قابل‌توجهی برخوردار است. ایران با در اختیار داشتن یکی از بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز جهان، نیروی انسانی متخصص، موقعیت جغرافیایی ممتاز و ظرفیت بالای تولید انرژی خورشیدی و بادی می‌تواند نقش مهمی در آینده انرژی منطقه ایفا کند. بااین‌حال، عواملی مانند تحریم‌های اقتصادی، محدودیت در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و نیاز به نوسازی زیرساخت‌های انرژی، مانع بهره‌برداری کامل از این ظرفیت‌ها شده‌اند. در صورت بهبود شرایط اقتصادی و گسترش همکاری‌های

بین‌المللی، ایران می‌تواند علاوه بر حفظ جایگاه خود در بازار نفت و گاز، در حوزه‌هایی مانند پتروشیمی، انرژی‌های تجدیدپذیر و هیدروژن نیز حضور پررنگ‌تری داشته باشد.

با وجود این رقابت‌ها، همکاری منطقه‌ای نیز اهمیت روزافزونی پیدا کرده است. امنیت صادرات انرژی، حفاظت از خطوط کشتیرانی، مقابله با تهدیدات دریایی و توسعه زیرساخت‌های مشترک، موضوعاتی هستند که بدون همکاری کشورهای منطقه به‌سختی قابل‌تحقق خواهند بود. تنگه هرمز، نمونه بارزی از این وابستگی متقابل است؛ زیرا هرگونه ناامنی در این گذرگاه نه‌تنها بر یک کشور بلکه بر کل اقتصاد منطقه و بازار جهانی انرژی تأثیر می‌گذارد.

آینده تنگه هرمز در عصر گذار انرژی

ممکن است تصور شود که گسترش انرژی‌های تجدیدپذیر و کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی، نقش تنگه هرمز را کمرنگ خواهد کرد؛ اما واقعیت پیچیده‌تر از این است. هرچند انتظار می‌رود سهم نفت در سبد انرژی جهان به‌تدریج کاهش یابد؛ اما این فرآیند تدریجی است و نفت و گاز همچنان در دهه‌های آینده بخش مهمی از نیاز انرژی جهان را تأمین خواهند کرد. به همین دلیل، تنگه هرمز حداقل در میان‌مدت همچنان یکی از مهم‌ترین مسیرهای انتقال انرژی باقی خواهد ماند.

بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA)، در سال ۲۰۲۴ به‌طور متوسط بیش از ۲۰ میلیون بشکه نفت و فرآورده‌های نفتی در روز از تنگه هرمز عبور کرده است؛ رقمی که حدود یک‌پنجم مصرف جهانی نفت را تشکیل می‌دهد. علاوه‌بر این، حدود یک‌پنجم تجارت جهانی گاز طبیعی مایع (LNG) نیز از این مسیر انجام می‌شود که بخش عمده آن مربوط به صادرات قطر به بازارهای آسیایی و اروپایی است. این آمار نشان می‌دهد که هرگونه اختلال در تردد کشتی‌ها

از تنگه هرمز، می‌تواند تأثیر فوری بر قیمت نفت، گاز و امنیت انرژی جهان داشته باشد.

بااین‌حال، کشورهای منطقه در سال‌های اخیر تلاش کرده‌اند وابستگی خود به تنگه هرمز را تا حدی کاهش دهند. احداث خطوط لوله جایگزین، توسعه بنادر خارج از خلیج فارس و افزایش ظرفیت صادرات از دریای سرخ و دریای عمان از جمله اقداماتی است که با هدف کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیکی انجام شده است. به‌عنوان مثال، امارات بخشی از نفت خود را از طریق خط لوله ابوظبی-فجیره به بندر فجیره در دریای عمان منتقل می‌کند و عربستان نیز از خط لوله شرق-غرب برای انتقال نفت به بندر ینبع در ساحل دریای سرخ استفاده می‌کند. هرچند این مسیرها بخشی از صادرات را از تنگه هرمز بی‌نیاز می‌کنند؛ اما ظرفیت آنها هنوز جایگزین کامل این گذرگاه نیست.

از سوی دیگر، نقش تنگه هرمز در آینده ممکن است از یک گذرگاه صرفاً نفتی به یک کریدور چندمنظوره انرژی تغییر کند. با گسترش تجارت گاز طبیعی، هیدروژن، آمونیاک سبز و سایر حامل‌های انرژی پاک، این آبراه همچنان می‌تواند یکی از مسیرهای اصلی تجارت انرژی باقی بماند. در واقع، اگر کشورهای خلیج فارس بتوانند در تولید و صادرات سوخت‌های پاک جایگاه مناسبی به دست آورند، تنگه هرمز همچنان نقش کلیدی خود را در اقتصاد جهانی حفظ خواهد کرد؛ هرچند نوع کالای عبوری از آن ممکن است در آینده متفاوت باشد.

چشم‌انداز آینده خلیج فارس در عصر گذار انرژی

سناریوی اول، آینده خوش‌بینانه:

در این سناریو، کشورهای حاشیه خلیج فارس با درک تغییرات نظام انرژی جهان، اصلاحات اقتصادی خود را با موفقیت اجرا می‌کنند. سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر، توسعه صنایع دانش‌بنیان،

تولید هیدروژن سبز، گسترش صنایع پتروشیمی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، وابستگی اقتصاد آنها به صادرات نفت را به میزان قابل‌توجهی کاهش می‌دهد.

در چنین شرایطی، خلیج فارس نه‌تنها جایگاه خود را از دست نمی‌دهد، بلکه از یک منطقه صرفاً نفت‌خیز به قطب جهانی انرژی‌های متنوع، تجارت و فناوری تبدیل می‌شود. درآمدهای نفتی نیز به جای تأمین هزینه‌های جاری، صرف سرمایه‌گذاری در آموزش، فناوری و توسعه پایدار خواهد شد و اقتصاد کشورهای منطقه در برابر نوسانات قیمت نفت مقاوم‌تر می‌شود.

سناریوی دوم، آینده میانه:

در این سناریو، گذار انرژی با سرعتی کمتر از پیش‌بینی‌ها ادامه پیدا می‌کند. نفت و گاز همچنان بخش مهمی از سبد انرژی جهان را تشکیل می‌دهند؛ اما سهم انرژی‌های تجدیدپذیر نیز به‌تدریج افزایش می‌یابد.

در این شرایط، کشورهای خلیج فارس همچنان از درآمدهای نفتی برخوردار خواهند بود؛ اما برای حفظ جایگاه خود ناچار به اصلاحات اقتصادی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های غیرنفتی هستند. اهمیت تنگه هرمز نیز تا چند دهه آینده حفظ می‌شود، هرچند ممکن است حجم تجارت نفت از این مسیر نسبت به امروز کاهش یابد. بسیاری از کارشناسان، این سناریو را محتمل‌ترین مسیر برای آینده منطقه می‌دانند.

سناریوی سوم، آینده بدبینانه:

در این سناریو، سرعت توسعه فناوری‌های پاک و اجرای سیاست‌های کاهش انتشار کربن بسیار بیشتر از انتظار خواهد بود و تقاضای جهانی برای نفت به سرعت کاهش می‌یابد. اگر کشورهای منطقه نتوانند اقتصاد خود را متنوع کنند و همچنان به درآمدهای نفتی وابسته بمانند، با کاهش درآمدهای ارزی، افزایش کسری بودجه، کاهش سرمایه‌گذاری و رشد

بیکاری روبه‌رو خواهند شد. علاوه‌بر این، ادامه تنش‌های سیاسی، کاهش سرمایه‌گذاری خارجی و تأخیر در توسعه فناوری می‌تواند موقعیت رقابتی کشورهای منطقه را تضعیف کند و اهمیت اقتصادی خلیج فارس را نسبت به گذشته کاهش دهد.

به‌طور کلی، آینده خلیج فارس بیش از آنکه به میزان ذخایر نفتی آن وابسته باشد، به توانایی کشورهای منطقه در مدیریت هوشمندانه گذار انرژی، تنوع‌بخشی به اقتصاد و سازگاری با تحولات جهانی بستگی دارد. ازاین‌رو، می‌توان انتظار داشت که خلیج فارس در آینده نیز یکی از مهم‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی جهان باقی بماند؛ اما نقش آن از «مرکز تولید نفت» به «قطب متنوع انرژی، تجارت و فناوری» تغییر یابد.

منابع

- ۱-IEA:world energy outlook۲۰۲۴
- ۲-IRENA:renewable power generation costs۲۰۲۴
- ۳-opecl: world oil outlook۲۰۲۴
- ۴-world bank
- ۵-Qatar energy
- ۶-مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

طیف سکونتگاه‌های ساحلی



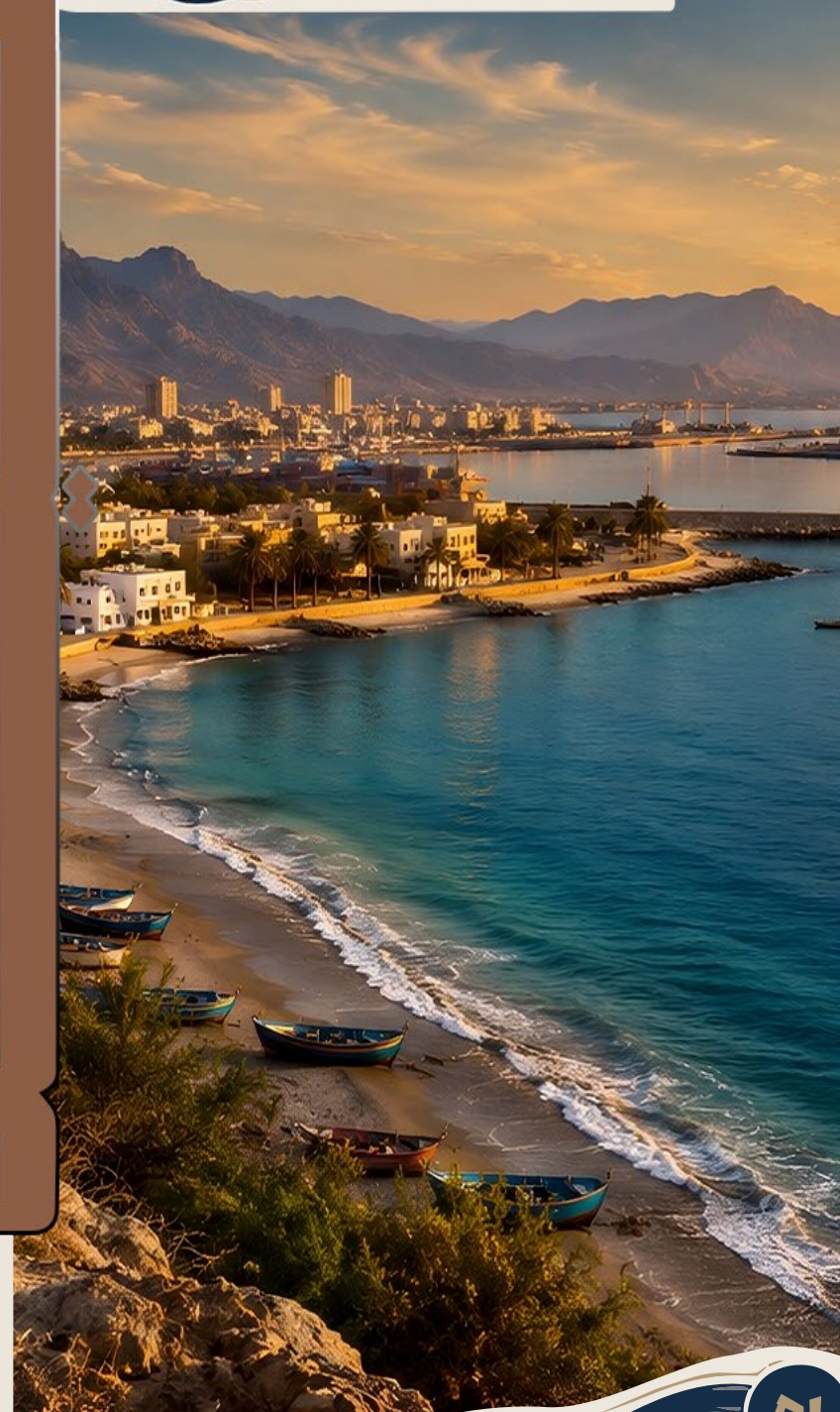
طیف سکونتگاه‌های ساحلی



معدنه ذاقلی
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۲



فاطمه علی‌پور
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۲



مناطق ساحلی همواره از مهم‌ترین کانون‌های توسعه فضایی در جهان به شمار می‌روند. برخورداری این مناطق از ظرفیت‌های اقتصادی، گردشگری، زیست‌محیطی و ارتباطی موجب شده است که سکونتگاه‌های انسانی در امتداد سواحل شکل گرفته و به مرور توسعه یابند. دسترسی به منابع دریایی، مسیرهای حمل‌ونقل دریایی، فعالیت‌های تجاری، شیلات و صنایع وابسته به دریا از مهم‌ترین عواملی هستند که باعث افزایش جمعیت و گسترش فعالیت‌های انسانی در خطوط ساحلی شده‌اند.

سکونتگاه‌های ساحلی ایران به مجموعه‌ای از سکونتگاه‌هایی گفته می‌شود که در امتداد سواحل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان شکل گرفته‌اند. تنوع اقلیمی، شرایط طبیعی، فرهنگ بومی و سیاست‌های توسعه‌ای باعث شده است که انواع گوناگونی از سکونتگاه‌های ساحلی در مناطق مختلف ایران شکل بگیرد. این سکونتگاه‌ها از روستاهای کوچک ساحلی تا شهرهای بزرگ بندری و مراکز صنعتی و تجاری را شامل می‌شوند.

مناطق ساحلی به دلایل زیادی از جمله زیبایی‌شناسی، طبیعت‌گرایی و فایده‌گرایی، بسیار پرجمعیت هستند. تجلی فیزیکی مدرنیته در جوامع، خصوصی‌سازی این مناطق را تحریک می‌کند. همچنین توسعه فعالیت‌های اقتصادی و افزایش شهرنشینی در دهه‌های اخیر موجب شده است که توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران به نحوه توسعه سکونتگاه‌های جدید و پیامدهای آن بر محیط‌های طبیعی افزایش یابد.

در کشور ایران، طی سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای به توسعه مناطق ساحلی به‌ویژه سواحل مکران به‌عنوان یکی از محورهای مهم توسعه منطقه‌ای معطوف شده

است. این منطقه به دلیل موقعیت ژئوپولیتیک، ظرفیت‌های اقتصادی و امکان توسعه فعالیت‌های بندری، گردشگری و سکونتی به یکی از کانون‌های اصلی برنامه‌های توسعه ملی تبدیل شده است. با این حال، توسعه سریع و گسترده در چنین مناطقی در صورت نبود برنامه‌ریزی دقیق و توجه به ملاحظات محیط‌زیستی می‌تواند پیامدهای جبران‌ناپذیری برای اکوسیستم‌های ساحلی و پایداری منطقه به همراه داشته باشد.

طی دهه‌های اخیر، توسعه سکونتگاه‌های جدید و گسترش شهرنشینی به‌ویژه در مناطق ساحلی یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری تبدیل شده است. مناطق ساحلی جنوب ایران به دلیل برخورداری از موقعیت راهبردی، دسترسی به آب‌های آزاد و ظرفیت‌های اقتصادی، اهمیت ویژه‌ای در برنامه‌های توسعه کشور دارند. ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل، توسعه بنادر، فعالیت‌های صنعتی و گسترش تجارت دریایی از جمله عواملی هستند که می‌توانند زمینه رشد و تحول این سکونتگاه‌ها را فراهم کنند.

مهم‌ترین عامل شکل‌گیری سکونتگاه‌های ساحلی، دسترسی به منابع دریایی مانند صیادی و همچنین مسیرهای حمل‌ونقل دریایی است. شیلات، تجارت‌های دریایی و صنایعی که وابسته به دریا هستند باعث افزایش جمعیت در خطوط ساحلی شده است. در بسیاری از مناطق، بنادر و شهرهای ساحلی به‌عنوان مراکز اصلی فعالیت‌های اقتصادی شکل گرفته‌اند و نقش مهمی در ارتباطات منطقه‌ای و ملی ایفا می‌کنند.

سواحل ایران در طول سه دهه گذشته، به سرعت در حال توسعه

بوده‌اند و بسیاری از فعالیت‌های توسعه ساحلی از جمله پروژه‌های جدید یا توسعه بنادر در بخش‌های نفت، تجارت و شیلات تکمیل شده یا در حال انجام هستند. با این حال، گسترش فعالیت‌های انسانی و توسعه کالبدی در این مناطق اغلب با فشارهای قابل‌توجهی بر اکوسیستم‌های حساس ساحلی همراه است.

از این‌رو، در ادبیات برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، مسئله ایجاد تعادل میان توسعه کالبدی و حفاظت محیط‌زیست به یکی از دغدغه‌های اصلی تبدیل شده است. شکل‌گیری نگرش‌های اجتماعی نسبت به پایداری ساحلی می‌تواند نقش مهمی در هدایت فرآیندهای توسعه به سوی الگوهای پایدار ایفا کند.

با توجه به اهمیت مناطق ساحلی، در سال‌های اخیر برنامه‌هایی برای مدیریت و توسعه پایدار این مناطق در کشور ایران تدوین شده است. از سال ۲۰۰۰، ماده ۴۰ برنامه توسعه پنج‌ساله سوم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، سازمان بنادر و دریانوردی، یکی از معاونت‌های وزارت راه و ترابری را موظف کرد تا با وزارت کشور برای تدوین یک طرح استراتژیک ملی برای مناطق ساحلی ایران همکاری کند.

در سال ۲۰۰۵، ماده ۶۳ برنامه توسعه پنج‌ساله چهارم از دولت خواست تا یک طرح جامع برای مدیریت سواحل ایران تهیه کند. روش‌شناسی و دامنه کار دقیق برای تهیه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۷ توسط سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شد.

تحولات سریع شهرنشینی در دهه‌های اخیر به‌ویژه در مناطق

ساحلی موجب افزایش توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران به نحوه توسعه سکونتگاه‌های جدید و پیامدهای آن در محیط‌های طبیعی شده است. توسعه پایدار در این مناطق نیازمند توجه همزمان به ظرفیت‌های اقتصادی و محدودیت‌های زیست‌محیطی است.

در کشور عمان نیز موقعیت ساحلی نقش مهمی در شکل‌گیری و گسترش سکونتگاه‌های انسانی داشته است. عمان با برخورداری از سواحل گسترده در امتداد دریای عمان و دریای عرب، مجموعه متنوعی از سکونتگاه‌های ساحلی را در خود جای داده است.

این سکونتگاه‌ها از روستاهای کوچک ماهیگیری و سکونتگاه‌های وابسته به فعالیت‌های سنتی دریایی تا شهرهای بزرگ، بندری، صنعتی، تجاری و گردشگری را شامل می‌شوند.

در بخش شمالی عمان، مناطق ساحلی باطنه از مهم‌ترین کانون‌های استقرار جمعیت به شمار می‌روند و شهرهایی مانند مسقط، مطرح و صحرار در این ناحیه از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. مسقط به‌عنوان مهم‌ترین مرکز شهری و سیاسی عمان، مجموعه‌ای از فعالیت‌های اداری، تجاری، خدماتی و گردشگری را در خود جای داده است. مطرح نیز به دلیل سابقه طولانی در تجارت دریایی و فعالیت‌های بندری، یکی از سکونتگاه‌های مهم ساحلی کشور محسوب می‌شود. در مقابل، صحرار علاوه بر نقش تاریخی و تجاری، به یکی از مراکز مهم بندری و صنعتی عمان تبدیل شده است.

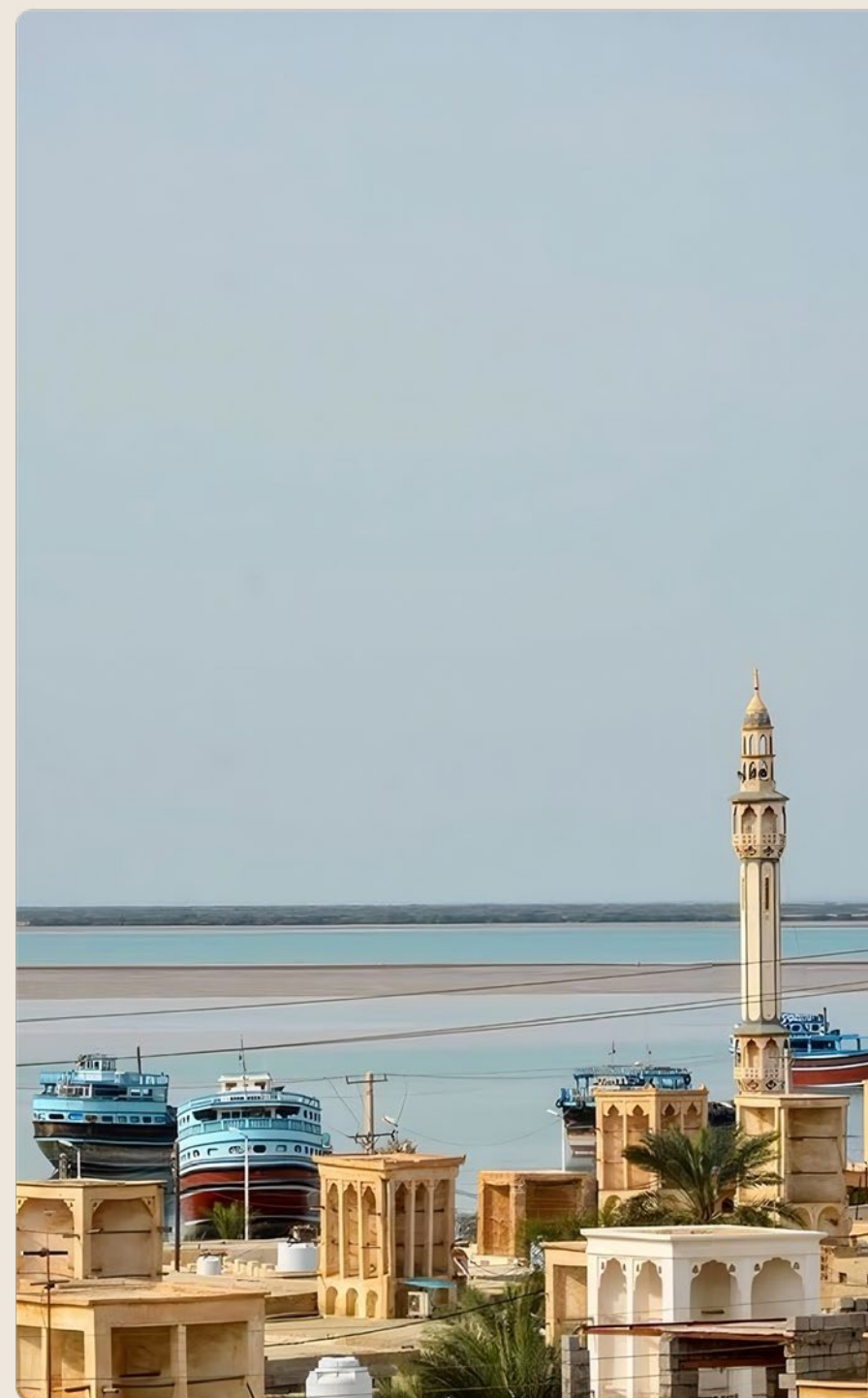
تغییرات شغلی سنتی

به عنوان عرصه‌ای برای شکل‌گیری فعالیت‌های اقتصادی، تجاری، صنعتی، گردشگری و ارتباطی نیز عمل می‌کنند. از این منظر، تجربه عمان در کنار ایران نشان می‌دهد قرار دارد.

در سواحل شرقی عمان نیز سکونتگاه‌هایی مانند شهر صور شکل گرفته‌اند که ارتباط نزدیکی با فعالیت‌های دریایی، ماهیگیری، تجارت و صنایع سنتی دریایی دارند. در این مناطق، دریا علاوه بر تأمین منابع اقتصادی، در شکل‌گیری فرهنگ و شیوه زندگی جوامع ساحلی نیز نقش مهمی داشته است. به همین دلیل، بخشی از سکونتگاه‌های ساحلی عمان همچنان ویژگی‌های سنتی خود را حفظ کرده‌اند، در حالی که برخی دیگر در نتیجه توسعه زیرساخت‌ها و افزایش فعالیت‌های اقتصادی به مراکز شهری بزرگ‌تر تبدیل شده‌اند.

در جنوب عمان، شهر صلالة مهم‌ترین سکونتگاه ساحلی منطقه ظفار محسوب می‌شود. این شهر به دلیل شرایط اقلیمی متفاوت، تأثیر بادهای موسمی، ظرفیت‌های کشاورزی، گردشگری و فعالیت‌های بندری، جایگاه ویژه‌ای در ساختار سکونتگاهی عمان دارد. بنابراین، صلالة را می‌توان نمونه‌ای از یک سکونتگاه ساحلی چندکارکردی دانست که فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری در آن در کنار سکونت شهری توسعه یافته‌اند.

در مجموع، طیف سکونتگاه‌های ساحلی عمان را می‌توان از روستاهای کوچک وابسته به ماهیگیری و فعالیت‌های سنتی دریایی تا شهرهای بزرگ و چندکارکردی مانند مسقط و صلالة و همچنین شهرهای بندری و صنعتی مانند صحار در نظر گرفت. این تنوع نشان می‌دهد که سواحل عمان تنها محل استقرار جمعیت نیستند، بلکه



تغییرات شغلی سنتی

معدنه ذاقلی

دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۲

فاطمه علی پور

دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۲

خلیج فارس از گذشته تاکنون یکی از مهم‌ترین فضاها برای شکل‌گیری بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی جوامع ساحلی بوده است. زندگی مردم ساکن سواحل این منطقه، تا مدت زیادی ارتباط مستقیمی با دریا داشته و بخش بیشتری از معیشت آنان از فعالیت‌هایی مانند ماهیگیری، صید مروارید و تجارت دریایی تأمین می‌شد.

مطالعات تاریخی، فعالیت‌های پیش از نفت در منطقه خلیج فارس را عمدتاً شامل کشاورزی، دامداری، ماهیگیری و مرواریدگیری معرفی می‌کند.

با آغاز قرن بیستم همراه با گسترش استخراج نفت و ساخت پالایشگاه‌ها، ساختار شغلی منطقه نیز به‌تدریج تغییر پیدا کرد. در بخش ایرانی خلیج فارس شکل‌گیری صنعت نفت در جنوب غرب ایران، نیروی کار را از جوامع روستایی به سمت مشاغل صنعتی سوق داد.

ماهیگیری یکی از قدیمی‌ترین فعالیت‌های اقتصادی مردم در سواحل خلیج فارس بوده است. دسترسی مستقیم به دریا و وجود منابع آبی باعث شد تا صیادی علاوه بر تأمین غذا، به یک فعالیت اقتصادی و منبع درآمد خانوارهای ساحلی تبدیل شود؛ حتی پس از آغاز تحولات اقتصادی قرن بیستم، ماهیگیری برای مدتی طولانی به‌عنوان یک شیوه معیشت در جوامع ساحلی ادامه پیدا کرد. این نکته نیز حائز اهمیت است که ورود اقتصاد نفتی بلافاصله باعث حذف صیادی نشد.

یکی دیگر از مشاغل پرکاربرد در نوار ساحلی خلیج فارس، مرواریدگیری است. این فعالیت تا قرن‌ها، بخشی از اقتصاد دریایی

منطقه را تشکیل می‌داد و مراکز مختلفی در اطراف خلیج فارس در تجارت مروارید نقش داشتند. در واقع، صید مروارید تنها یک فعالیت اقتصادی نبود، بلکه شبکه‌ای گسترده از مشاغل وابسته را نیز ایجاد کرده بود. بررسی‌های اسناد مربوط به قواصان خلیج فارس نیز نشان می‌دهد که روابط کاری، بدهی و استخدام نیروی انسانی، بخش مهمی از سازمان اقتصادی صنعت مروارید بوده است.

با توجه به گسترش تجارت دریایی، لنج‌سازی یکی دیگر از مشاغل مهم در خلیج فارس به شمار می‌آید. لنج‌های چوبی به صورت سنتی ساخته می‌شدند و برای سفر دریایی، تجارت، ماهیگیری و حتی صید مروارید مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

یونسکو، مجموعه مهارت‌های مرتبط ساخت و دریانوردی لنج‌های ایرانی در خلیج فارس را در سال ۲۰۱۱ در فهرست میراث فرهنگی ناملموس نیازمند حفاظت فوری، ثبت کرد.

حال سوالی که پیش می‌آید این است که با گسترش استخراج نفت و تغییر ساختار اشتغال، مشاغل در خلیج فارس تغییر پیدا کرده‌اند یا خیر؟

می‌توان گفت مهم‌ترین عامل تغییر در ساختار شغلی خلیج فارس، گسترش صنعت نفت بوده است. کشف و استخراج نفت، مشاغل را ایجاد کرد که با مشاغل سنتی دریایی، تفاوت اساسی داشتند.

ایجاد پالایشگاه‌ها، اسکله‌ها، تأسیسات نفتی و شهرهای صنعتی، تقاضا برای نیروی کار جدید را افزایش داد.

در ایران نیز استخراج نفت از سال ۱۹۰۸ و توسعه تأسیسات وابسته به آن، فصل جدیدی در تاریخ کار و اشتغال کشور ایجاد کرد.

شرکت نفت برای تأمین نیروی انسانی، به مناطق روستایی مراجعه کرده و تلاش می‌کرد نیروی کار را از شیوه‌های سنتی زندگی به محیط صنعتی منتقل کند. به‌این‌ترتیب، به‌تدریج گروهی از مردم که پیش‌تر به فعالیت‌های صنعتی مانند ماهیگیری وابسته بودند، وارد مشاغل صنعتی شدند.

همزمان با توسعه نفت، بنادر خلیج فارس نیز اهمیت بیشتری پیدا کردند.

توسعه بنادر تجاری و فعالیت‌های بازرگانی موجب شد مشاغل جدیدی نیز در کنار فعالیت‌های سنتی شکل گیرد.

در نتیجه اقتصاد بسیاری از شهرهای ساحلی، از یک اقتصاد عمدتاً معیشتی و دریامحور به اقتصادی متنوع‌تر و صنعتی تبدیل شد.

این تغییر را می‌توان گذار از اقتصاد سنتی دریایی به اقتصاد چندبخشی دانست.

در دهه‌های اخیر، گردشگری نیز در برخی مناطق ساحلی و جزایر خلیج فارس اهمیت بیشتری پیدا کرده است. در مناطقی مانند قشم و کیش، بخشی از فعالیت‌های اقتصادی مردم از صیادی به سمت خدمات گردشگری، حمل‌ونقل گردشگران و فروش محصولات محلی حرکت کرده است.

تغییر ساختار شغلی در خلیج فارس پیامدهایی هم به همراه داشته است.

از یک طرف گسترش صنعت، فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد

کرده و از سوی دیگر کاهش اهمیت برخی از فعالیت‌های سنتی موجب شده بخشی از مهارت‌های بومی در معرض فراموشی قرار بگیرند.

در نهایت باید خاطر نشان کرد که برخی مشاغل سنتی مانند صید مروارید تقریباً جایگاه اقتصادی پیشین خود را در خلیج فارس از دست داده‌اند؛ درحالی که فعالیت‌هایی مانند ماهیگیری و لنج‌سازی با شرایطی متفاوت همچنان ادامه یافته‌اند.

بنابراین، تغییرات شغلی در خلیج فارس را نباید صرفاً نادیده گرفتن مشاغل سنتی دانست، بلکه این فرآیند ترکیبی از افول برخی فعالیت‌ها و ظهور مشاغل جدید است.



ردپای اکولوژیک توسعه سواحل



ردپای اکولوژیک توسعه سواحل



زینب آقایی
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۲

رشد اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های تولیدی، صنعتی و تجاری از مهم‌ترین راهبردهای دستیابی به رفاه و افزایش توان رقابتی کشورها به شمار می‌روند. بااین‌حال، تجربه دهه‌های اخیر نشان داده است که الگوهای متعارف توسعه، به دلیل اتکای گسترده بر بهره‌برداری از منابع طبیعی و ظرفیت‌های اکولوژیکی، در بسیاری از موارد با فرسایش سرمایه طبیعی و کاهش کیفیت محیط زیست همراه بوده‌اند. در نتیجه، رویکردهای نوین اقتصاد محیط‌زیست و اقتصاد بوم‌شناختی، توسعه اقتصادی را نه صرفاً تابع انباشت سرمایه فیزیکی و انسانی، بلکه وابسته به حفظ و بازتولید سرمایه طبیعی می‌دانند؛ سرمایه‌ای که بستر شکل‌گیری فعالیت‌های اقتصادی و استمرار فرآیندهای تولیدی را فراهم می‌کند.

بر اساس نظریه سرمایه طبیعی، منابع طبیعی و اکوسیستم‌ها، دارایی‌های مولدی هستند که علاوه بر تأمین نهاده‌های تولید، طیف وسیعی از خدمات اکوسیستمی را در اختیار نظام اقتصادی قرار می‌دهند. از این‌رو، کاهش کمی یا کیفی این سرمایه، تنها یک مسئله زیست‌محیطی محسوب نمی‌شود، بلکه به معنای کاهش ظرفیت تولید، افزایش هزینه‌های اجتماعی، تضعیف تاب‌آوری اقتصادی و محدود شدن فرصت‌های توسعه در بلندمدت است. از این‌منظر، پایداری رشد اقتصادی مستلزم حفظ موجودی سرمایه طبیعی و جلوگیری از بهره‌برداری فراتر از ظرفیت بازتولید اکوسیستم‌ها است.

این دیدگاه، مبنای نظری مفهوم توسعه پایدار را تشکیل می‌دهد. توسعه پایدار بر ایجاد تعادل میان رشد اقتصادی، حفاظت از محیط‌زیست و عدالت بین‌نسلی تأکید دارد و بر این اصل استوار است که تحقق منافع اقتصادی نباید با کاهش توان اکولوژیکی و محروم ساختن نسل‌های آینده از منابع و خدمات اکوسیستمی همراه باشد. بر همین اساس، ارزیابی

پیامدهای زیست‌محیطی فعالیت‌های توسعه‌ای و لحاظ کردن ارزش اقتصادی سرمایه طبیعی، به یکی از الزامات برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری توسعه تبدیل شده است.

در این میان، مناطق ساحلی به دلیل تمرکز فعالیت‌های اقتصادی نظیر توسعه بنادر، صنایع نفت و گاز، پالایشگاه‌ها، مجتمع‌های پتروشیمی، مناطق آزاد تجاری و پروژه‌های استحصال اراضی و ساخت جزایر مصنوعی، از مهم‌ترین عرصه‌های تعامل میان اقتصاد و محیط زیست محسوب می‌شوند. اگرچه این فعالیت‌ها نقش مهمی در افزایش تولید، توسعه تجارت، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال ایفا می‌کنند؛ اما همزمان با تغییر کاربری اراضی ساحلی، تخریب زیستگاه‌های دریایی، آلودگی منابع آب، کاهش تنوع زیستی و اختلال در کارکرد اکوسیستم‌ها، موجب کاهش کیفیت و کمیت سرمایه طبیعی این مناطق می‌شوند. پیامد چنین تحولاتی، صرفاً محدود به ابعاد زیست‌محیطی نبوده و در قالب کاهش بهره‌وری اقتصادی، افت تولیدات شیلاتی، افزایش هزینه‌های احیای اکوسیستم‌ها، کاهش درآمدهای گردشگری و تشدید آسیب‌پذیری اقتصادی مناطق ساحلی بروز می‌یابد.

در این چارچوب، «ردپای اکولوژیک» به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شاخص‌های سنجش پایداری، میزان تقاضای فعالیت‌های انسانی برای منابع طبیعی و خدمات اکوسیستمی را در مقایسه با ظرفیت زیستی اکوسیستم‌ها اندازه‌گیری می‌کند. این شاخص امکان ارزیابی میزان انطباق الگوهای توسعه با توان بازتولید سرمایه طبیعی را فراهم ساخته و ابزاری کارآمد برای تحلیل پیامدهای اقتصادی ناشی از تخریب محیط‌زیست به شمار می‌آید. از این‌رو، بررسی ردپای اکولوژیک توسعه مناطق ساحلی، می‌تواند چارچوبی علمی برای تحلیل همزمان منافع اقتصادی حاصل از توسعه و هزینه‌های ناشی از کاهش

سرمایه طبیعی فراهم کند و زمینه را برای اتخاذ سیاست‌هایی در راستای تحقق توسعه پایدار مهیا سازد.

توسعه سواحل و آثار زیست‌محیطی آن

سواحل خلیج فارس در دهه‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین کانون‌های فعالیت اقتصادی در منطقه تبدیل شده‌اند. وجود ذخایر نفت و گاز، موقعیت مناسب برای تجارت دریایی و ظرفیت‌های گردشگری، موجب گسترش بنادر، پالایشگاه‌ها، مجتمع‌های پتروشیمی، پایانه‌های نفتی، شهرهای ساحلی و پروژه‌های بزرگ عمرانی شده است. این فعالیت‌ها نقش مهمی در ایجاد اشتغال، افزایش تولید و توسعه تجارت دارند؛ اما همزمان فشار قابل‌توجهی بر اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی وارد می‌کنند. مسئله اصلی زمانی شکل می‌گیرد که سرعت و مقیاس توسعه از ظرفیت طبیعی محیط فراتر رود.

یکی از مهم‌ترین پیامدهای توسعه سواحل، تغییر مستقیم ساختار فیزیکی ساحل و بستر دریا است. ساخت اسکله، موج‌شکن، جاده‌های ساحلی، تأسیسات بندری و پروژه‌های عمرانی می‌تواند شکل طبیعی خط ساحلی را تغییر دهد. لایروبی نیز با جابه‌جایی رسوبات، افزایش کدورت آب و تغییر شرایط بستر دریا همراه است و می‌تواند بر موجودات آبی و زیستگاه‌های حساس اثر بگذارد. در نتیجه، توسعه یک زیرساخت ساحلی ممکن است پیامدهایی فراتر از محدوده خود پروژه ایجاد کند.

تخریب زیستگاه‌های طبیعی یکی دیگر از پیامدهای مهم توسعه سواحل است. زیستگاه‌هایی مانند جنگل‌های حرا، پهنه‌های گلی، آبسنگ‌های مرجانی و مناطق کم‌عمق ساحلی، محل تغذیه، رشد و تولیدمثل بسیاری از گونه‌های دریایی هستند. تخریب یا تغییر این مناطق می‌تواند زنجیره‌ای از پیامدها را در اکوسیستم ایجاد کند. به‌عنوان مثال، کاهش زیستگاه‌های

مناسب برای رشد آبزیان در نهایت می‌تواند بر ذخایر شیلاتی و درآمد جوامع وابسته به دریا اثر بگذارد. منطقه عسلویه و خلیج نابیند، نمونه روشنی از ارتباط میان توسعه صنعتی و فشار بر اکوسیستم ساحلی است. توسعه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی در عسلویه این منطقه را به یکی از مهم‌ترین قطب‌های انرژی کشور تبدیل کرده است. در مقابل، افزایش فعالیت‌های صنعتی، انتشار آلاینده‌ها، پساب‌های صنعتی و فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، فشار بیشتری بر محیط ساحلی وارد کرده است. خلیج نابیند نیز به دلیل برخورداری از زیستگاه‌های ارزشمند دریایی، حرا و تنوع زیستی بالا، از مناطقی است که در برابر توسعه صنعتی و آلودگی آسیب‌پذیر است. نمونه دیگر، جزیره خارک است که به دلیل نقش آن در صادرات نفت، یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی خلیج فارس محسوب می‌شود. تمرکز فعالیت‌های نفتی، تردد کشتی‌ها و تأسیسات مرتبط با انتقال و صادرات نفت، احتمال ورود آلاینده‌ها به محیط دریایی را افزایش می‌دهد. در چنین مناطقی، آلودگی رسوبات و آب می‌تواند بر موجودات دریایی و کیفیت زیستگاه اثر گذاشته و در صورت تداوم، هزینه‌های اقتصادی ناشی از کاهش منابع طبیعی را افزایش دهد.

بندر شهید رجایی و محدوده بندرعباس نیز نمونه‌ای از توسعه گسترده فعالیت‌های بندری است. توسعه این بندر برای تجارت خارجی و حمل‌ونقل دریایی اهمیت زیادی دارد؛ اما افزایش تردد کشتی‌ها، لایروبی، ساخت‌وسازهای ساحلی و فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل کالا می‌تواند موجب تغییر شرایط فیزیکی و شیمیایی محیط دریایی شود. از این‌رو، افزایش ظرفیت بندری باید همزمان با مدیریت آلودگی، کنترل پساب‌ها و پایش مستمر اکوسیستم دریایی انجام

شود.

در سواحل بوشهر نیز توسعه شهری، صنعتی و زیرساختی با تغییراتی در محیط ساحلی همراه بوده است. یکی از نمونه‌های قابل توجه، فعالیت آب‌شیرین‌کن‌هاست. شیرین‌سازی آب برای تأمین نیاز مناطق کم‌آب ضروری است؛ اما پساب بسیار شور حاصل از این فرآیند در صورت تخلیه نامناسب می‌تواند شوری آب اطراف محل تخلیه را افزایش داده و بر جوامع زیستی کف دریا اثر بگذارد. این نمونه نشان می‌دهد که حتی فعالیت‌هایی که برای توسعه اقتصادی و رفاه جامعه ضروری هستند، در صورت مدیریت نادرست می‌توانند پیامدهای محیط زیستی ایجاد کنند.

در کنار مناطق صنعتی، جنگل‌های حرا در قشم و خمیر نیز اهمیت ویژه‌ای دارند. حرا یکی از اکوسیستم‌های ارزشمند ساحلی خلیج فارس است که علاوه بر حفظ تنوع زیستی، در تثبیت رسوبات، کاهش فرسایش ساحلی و فراهم کردن زیستگاه برای بسیاری از آبزیان نقش دارد. این مناطق همچنین از ظرفیت قابل توجهی برای گردشگری طبیعی برخوردارند. بنابراین، تخریب یا کاهش وسعت این زیستگاه‌ها می‌تواند هم ارزش زیست‌محیطی و هم بخشی از ظرفیت اقتصادی منطقه را کاهش دهد.

جزایر مصنوعی در امارات متحده عربی، نمونه دیگری از توسعه گسترده سواحل در خلیج فارس هستند. پروژه‌هایی مانند پالم جمیرا با هدف توسعه گردشگری، افزایش ارزش زمین و جذب سرمایه‌گذاری ایجاد شده‌اند. ایجاد چنین جزایری نیازمند جابه‌جایی حجم زیادی از رسوبات و تغییر در بستر و جریان‌های طبیعی آب است. این تغییرات می‌توانند بر کیفیت آب، الگوی رسوب‌گذاری و زیستگاه‌های دریایی تأثیر بگذارند. بنابراین، منافع اقتصادی پروژه‌هایی از این نوع، باید در کنار هزینه‌های احتمالی محیط‌زیستی

آن‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد.

یکی دیگر از پیامدهای مهم توسعه سواحل، افزایش آلودگی‌های نفتی، شیمیایی و پلاستیکی است. خلیج فارس به دلیل فعالیت گسترده صنایع نفت و گاز و همچنین حجم بالای حمل‌ونقل دریایی، در معرض انواع مختلف آلودگی قرار دارد. ورود آلاینده‌ها به آب و رسوبات می‌تواند از طریق زنجیره غذایی به موجودات دریایی منتقل شود و در بلندمدت سلامت اکوسیستم را تحت‌تأثیر قرار دهد. علاوه بر فعالیت‌های صنعتی، افزایش جمعیت و توسعه شهری در مناطق ساحلی نیز می‌تواند با تولید بیشتر فاضلاب و پسماند همراه باشد. تغییرات اقلیمی و افزایش فشارهای محیط‌زیستی نیز اهمیت موضوع را بیشتر می‌کند. افزایش دمای آب، بالا آمدن سطح دریا و تغییر الگوهای آب‌وهوایی می‌تواند اکوسیستم‌های ساحلی را آسیب‌پذیرتر کند. زمانی که یک منطقه همزمان با فشارهای ناشی از توسعه صنعتی و تغییرات اقلیمی مواجه باشد، توان اکوسیستم برای بازسازی و مقابله با آسیب‌ها کاهش پیدا می‌کند.

در مجموع، آثار توسعه سواحل را نمی‌توان تنها به آلودگی یا تخریب یک زیستگاه محدود کرد. توسعه می‌تواند از طریق تغییر خط ساحلی، لایروبی، تخریب زیستگاه‌ها، افزایش آلودگی، تغییر کیفیت آب و رسوبات و فشار بر منابع آبی، مجموعه‌ای از تغییرات به هم پیوسته ایجاد کند. اهمیت اقتصادی این مسئله نیز از همین‌جا مشخص می‌شود؛ زیرا بخشی از فعالیت‌های اقتصادی آینده منطقه، از شیلات و گردشگری گرفته تا معیشت جوامع محلی، به سلامت همین اکوسیستم‌ها وابسته است. بنابراین، مسئله اصلی مخالفت با توسعه اقتصادی سواحل نیست، بلکه نحوه انجام آن است. اگر ظرفیت اکولوژیکی منطقه، ارزش سرمایه طبیعی و هزینه‌های ناشی از تخریب محیط‌زیست در زمان تصمیم‌گیری لحاظ شود، می‌توان از توسعه‌ای جلوگیری کرد که سود آن در

کوتاه‌مدت ایجاد می‌شود؛ اما هزینه آن در بلندمدت بر دوش جامعه قرار می‌گیرد.

آثار اقتصادی تخریب‌های زیست‌محیطی

تخریب محیط‌زیست در مناطق ساحلی فقط یک مسئله طبیعی نیست، بلکه به طور مستقیم و غیرمستقیم بر فعالیت‌های اقتصادی، درآمد خانوارها و رفاه جامعه اثر می‌گذارد. سواحل و اکوسیستم‌های دریایی، بخشی از سرمایه طبیعی هر کشور هستند و فعالیت‌هایی مانند شیلات، گردشگری، حمل‌ونقل دریایی و حتی برخی فعالیت‌های صنعتی به کیفیت و سلامت این منابع وابسته‌اند. بنابراین، زمانی که یک اکوسیستم ساحلی تخریب می‌شود، در واقع بخشی از ظرفیت تولید و درآمدزایی آینده نیز کاهش پیدا می‌کند.

یکی از نخستین پیامدهای اقتصادی تخریب سواحل، کاهش درآمد بخش شیلات است. آلودگی آب، تخریب زیستگاه‌های دریایی، تغییر شرایط بستر دریا و برداشت بیش از ظرفیت، می‌تواند باعث کاهش جمعیت آبزیان شود. این مسئله مستقیماً درآمد صیادان و فعالان صنایع وابسته به شیلات را کاهش می‌دهد و در مناطق ساحلی می‌تواند معیشت خانوارهایی را که وابستگی زیادی به دریا دارند، تحت‌تأثیر قرار دهد. کاهش ذخایر آبزیان همچنین باعث می‌شود برای تأمین نیاز بازار، وابستگی به منابع خارج از منطقه افزایش پیدا کند.

گردشگری ساحلی و دریایی نیز از بخش‌هایی است که به‌شدت به کیفیت محیط‌زیست وابسته است. آلودگی آب، تخریب چشم‌انداز طبیعی، کاهش تنوع زیستی و از بین رفتن سواحل طبیعی می‌تواند جذابیت یک منطقه را برای گردشگران کاهش دهد. این مسئله در نهایت درآمد هتل‌ها، رستوران‌ها، مراکز تفریحی، حمل‌ونقل محلی و کسب‌وکارهای کوچک وابسته به گردشگری را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. بنابراین، تخریب محیط‌زیست

می‌تواند فرصت‌های اشتغال و درآمدی را که در بلندمدت امکان ایجاد آن‌ها وجود دارد نیز از بین ببرد.

پیامد مهم دیگر، افزایش هزینه‌های دولت و جامعه است. زمانی که آلودگی ایجاد می‌شود یا یک زیستگاه ساحلی تخریب می‌گردد، برای پاک‌سازی، پایش آلودگی، احیای اکوسیستم و حفاظت از مناطق آسیب‌دیده به منابع مالی نیاز است. در مواردی که تخریب سواحل باعث افزایش فرسایش یا آسیب‌پذیری مناطق مسکونی و زیرساختی شود، هزینه ساخت سازه‌های حفاظتی نیز افزایش می‌یابد. در نتیجه، بخشی از منابع مالی که می‌توانست صرف آموزش، بهداشت، زیرساخت یا سرمایه‌گذاری‌های مولد شود، برای جبران خسارت‌های محیط‌زیستی مصرف خواهد شد.

از طرف دیگر، تخریب محیط‌زیست می‌تواند هزینه تولید فعالیت‌های اقتصادی را افزایش دهد. برای مثال، کاهش کیفیت آب می‌تواند هزینه تأمین و تصفیه آب را بالا برد و آلودگی منابع دریایی ممکن است هزینه فعالیت‌های شیلاتی و فرآوری محصولات دریایی را افزایش دهد. در صنایع نیز تشدید مقررات زیست‌محیطی و نیاز به استفاده از تجهیزات کنترل آلودگی می‌تواند هزینه تولید را افزایش دهد. البته این هزینه‌ها در صورت طراحی درست سیاست‌های زیست‌محیطی، می‌توانند به ایجاد انگیزه برای استفاده از فناوری‌های پاک‌تر و کاهش آلودگی منجر شوند.

یکی دیگر از آثار مهم، کاهش ارزش اقتصادی خود مناطق ساحلی است. منطقه‌ای که دارای آب پاک، سواحل سالم و تنوع زیستی مناسب است، می‌تواند برای گردشگری، سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های اقتصادی جذاب‌تر باشد. در مقابل، افزایش آلودگی و تخریب محیط‌زیست می‌تواند از جذابیت منطقه کم کرده و حتی ارزش برخی دارایی‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری را کاهش دهد.

تخریب اکوسیستم‌ها همچنین به معنای از دست دادن خدمات اکوسیستمی است. برای مثال، جنگل‌های حرا می‌توانند در حفاظت از خط ساحلی، حفظ زیستگاه آبزیان و ایجاد ظرفیت گردشگری نقش داشته باشند. اگر چنین اکوسیستم‌هایی تخریب شوند، جامعه مجبور خواهد بود بخشی از این خدمات را با هزینه‌های مصنوعی جایگزین کند. به‌عنوان نمونه، حفاظت طبیعی یک ساحل توسط اکوسیستم‌های ساحلی ممکن است در صورت تخریب آن، نیازمند ساخت سازه‌های مهندسی و صرف هزینه‌های عمومی شود.

از دیدگاه اقتصاد محیط‌زیست، بخش مهمی از این پیامدها در قالب اثرات خارجی منفی قابل توضیح است. یک فعالیت اقتصادی ممکن است برای تولیدکننده سود ایجاد کند؛ اما بخشی از هزینه آن مانند آلودگی آب یا تخریب زیستگاه به افراد و بخش‌های دیگری از جامعه منتقل شود. در این شرایط، هزینه واقعی فعالیت اقتصادی بیشتر از هزینه‌ای است که تولیدکننده در تصمیم‌گیری خود در نظر می‌گیرد. به همین دلیل، ارزیابی پروژه‌های ساحلی باید علاوه بر منافع مستقیم، هزینه‌های اجتماعی و محیط‌زیستی آن‌ها را نیز محاسبه کند.

در نهایت، تخریب محیط‌زیست ساحلی می‌تواند رشد اقتصادی بلندمدت را تحت‌تأثیر قرار دهد. اگر سرمایه طبیعی یک منطقه به صورت مداوم کاهش پیدا کند، ظرفیت آن برای ایجاد درآمد در آینده نیز کمتر می‌شود. به همین دلیل، ممکن است یک پروژه در کوتاه‌مدت باعث افزایش تولید و اشتغال شود؛ اما اگر هزینه تخریب منابع طبیعی در محاسبات آن لحاظ نشود، بخشی از این رشد در واقع با مصرف سرمایه طبیعی به دست آمده است.

بنابراین، حفاظت از محیط‌زیست را نباید در مقابل توسعه اقتصادی قرار

داد. مسئله اصلی، دستیابی به الگویی از توسعه است که هزینه‌های واقعی فعالیت‌های اقتصادی را در نظر بگیرد. در مورد سواحل خلیج فارس، توجه به ارزش اقتصادی منابع دریایی، خدمات اکوسیستمی و هزینه‌های ناشی از آلودگی می‌تواند به تصمیم‌گیری دقیق‌تر درباره پروژه‌های صنعتی، بندری و گردشگری کمک کند. در چنین شرایطی، حفظ محیط‌زیست نه یک هزینه اضافی، بلکه نوعی سرمایه‌گذاری برای حفظ درآمد، اشتغال و رفاه اقتصادی در بلندمدت خواهد بود.

خدمات اکوسیستمی و اقتصاد آبی

یکی از ابعاد مهم توسعه سواحل که معمولاً در ارزیابی‌های اقتصادی کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، خدمات اکوسیستمی است. اکوسیستم‌های ساحلی تنها منابعی برای استخراج و بهره‌برداری نیستند، بلکه خدمات متعددی را به جامعه و اقتصاد ارائه می‌کنند. تأمین منابع شیلاتی، حفاظت از خط ساحلی در برابر فرسایش و طوفان، حفظ تنوع زیستی، تثبیت رسوبات، جذب کربن و ایجاد ظرفیت برای گردشگری از جمله این خدمات هستند. ارزش اقتصادی بسیاری از این خدمات در بازار به‌طور مستقیم قیمت‌گذاری نمی‌شود؛ اما از بین رفتن آن‌ها می‌تواند هزینه‌های قابل‌توجهی برای جامعه ایجاد کند. برای مثال، جنگل‌های حرا در سواحل خلیج فارس علاوه بر اینکه زیستگاه بسیاری از گونه‌های آبی هستند، با کاهش انرژی امواج و تثبیت رسوبات می‌توانند به حفاظت طبیعی از سواحل کمک کنند. از طرف دیگر، وجود این اکوسیستم‌ها ظرفیت گردشگری طبیعی ایجاد می‌کند و می‌تواند به درآمد جوامع محلی کمک کند. بنابراین، زمانی که یک زیستگاه ساحلی تخریب می‌شود، جامعه فقط یک بخش از تنوع زیستی را از دست نمی‌دهد؛ بلکه مجموعه‌ای از خدمات

مردم‌نگاری خلیج فارس؛ روایتی از انسان، دریا و اقتصادی که در حال تغییر است



دریایی منجر شود. این آسیب‌ها در نهایت با کاهش شیلات و گردشگری، افزایش هزینه‌های احیای محیط‌زیست و کاهش فرصت‌های اقتصادی آینده، به اقتصاد بازمی‌گردند. بنابراین، توسعه

اقتصادی و محیط‌زیستی نیز کاهش پیدا می‌کند.

از این منظر، توسعه اقتصادی سواحل باید به گونه‌ای باشد که ظرفیت تولید این خدمات در بلندمدت حفظ شود. در غیر این صورت، ممکن است جامعه مجبور شود خدماتی را که طبیعت به صورت رایگان ارائه می‌کرد، با هزینه‌های بالای انسانی و مالی جایگزین کند؛ برای مثال، ساخت سازه‌های مصنوعی برای حفاظت از ساحل یا صرف هزینه برای احیای زیستگاه‌های تخریب‌شده.

در همین چارچوب، مفهوم اقتصاد آبی اهمیت پیدا می‌کند. اقتصاد آبی بر استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی دریا و منابع ساحلی همراه با حفظ سلامت اکوسیستم‌های دریایی تأکید دارد. در این رویکرد، فعالیت‌هایی مانند شیلات پایدار، گردشگری دریایی، حمل‌ونقل دریایی سازگارتر با محیط‌زیست، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی و استفاده مسئولانه از منابع دریایی می‌توانند بخشی از مسیر توسعه اقتصادی باشند. اقتصاد آبی در واقع به دنبال حذف فعالیت اقتصادی نیست، بلکه تلاش می‌کند رابطه میان اقتصاد و دریا را از یک رابطه صرفاً بهره‌بردارانه به رابطه‌ای پایدارتر تبدیل کند. برای کشوری مانند ایران که بخش مهمی از فعالیت‌های نفتی، تجاری، صنعتی و گردشگری آن در مناطق ساحلی متمرکز است، توجه به ظرفیت اکولوژیکی سواحل می‌تواند از ایجاد هزینه‌های سنگین در آینده جلوگیری کند. به همین دلیل، حفظ سلامت اکوسیستم‌های دریایی باید بخشی از سیاست‌گذاری اقتصادی مناطق ساحلی باشد، نه موضوعی جدا از برنامه‌های توسعه.

توسعه سواحل خلیج فارس نقش مهمی در رشد اقتصادی، تجارت و اشتغال دارد؛ اما گسترش صنایع، بنادر و زیرساخت‌ها بدون توجه به ظرفیت اکولوژیکی می‌تواند به تخریب زیستگاه‌ها، آلودگی و کاهش منابع



خلیج فارس: روایتی از انسان، دریا و اقتصادی که در حال تغییر است



زینب آقباری
دانشجوی کارشناسی اقتصاد: ورودی ۴۰۴

خلیج فارس یکی از مهم‌ترین پهنه‌های اقتصادی و راهبردی جهان است. منطقه‌ای که اهمیت آن تنها به ذخایر نفت و گاز، تجارت دریایی، بنادر و موقعیت ژئوپلیتیکی محدود نمی‌شود. در امتداد سواحل این پهنه آبی، جوامعی طی قرن‌ها شکل گرفته‌اند که ساختار معیشتی، روابط اجتماعی و بخش مهمی از هویت فرهنگی خود را بر پایه ارتباط با دریا بنا کرده‌اند. صیادی، صید مروارید، تجارت دریایی، لنج‌سازی و فعالیت‌های وابسته به خانواده، پیش از گسترش اقتصاد نفتی، بخش مهمی از نظام اقتصادی جوامع ساحلی را تشکیل می‌دادند. در این ساختار، دریا صرفاً یک منبع طبیعی نبود؛ بلکه همزمان منبع درآمد، بستر تجارت، عامل شکل‌دهنده به روابط اجتماعی و بخشی از سرمایه فرهنگی جوامع ساحلی محسوب می‌شد. به‌عنوان نمونه، مهارت‌های سنتی ساخت و دریانوردی لنج‌های ایرانی در خلیج فارس، مجموعه‌ای از دانش‌های مربوط به دریانوردی، جهت‌یابی، پیش‌بینی وضعیت هوا، تجارت، ماهیگیری و صید مروارید را در خود جای داده است و یونسکو آن را در فهرست میراث فرهنگی ناملموس در معرض خطر ثبت کرده است.

از این منظر، مردم‌نگاری خلیج فارس را نمی‌توان صرفاً به مطالعه آداب، رسوم و سبک زندگی ساکنان این منطقه محدود کرد. مردم‌نگاری می‌تواند ابزاری برای شناخت رابطه میان تحولات اقتصادی، ساختارهای اجتماعی، الگوهای معیشتی و محیط طبیعی باشد. گسترش اقتصاد نفتی، توسعه بنادر و صنایع، رشد شهرنشینی، افزایش ارزش زمین‌های ساحلی و توسعه گردشگری، در کنار ایجاد فرصت‌های جدید اقتصادی، ساختارهای سنتی اشتغال و معیشت را نیز دستخوش تغییر کرده‌اند.

در نتیجه، بررسی اقتصاد خلیج فارس بدون توجه به تجربه و زندگی جوامع ساحلی، تصویری ناقص از فرآیند توسعه ارائه خواهد کرد. شاخص‌هایی مانند

تولید، سرمایه‌گذاری، صادرات و اشتغال، اگرچه برای ارزیابی عملکرد اقتصادی ضروری‌اند، به تنهایی نمی‌توانند نشان دهند که منافع توسعه چگونه میان گروه‌های مختلف توزیع شده یا هزینه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی آن بر دوش چه کسانی قرار گرفته است. از این رو، مطالعه جوامع ساحلی می‌تواند ابعاد کمتر دیده‌شده توسعه اقتصادی را آشکار کند. از تغییر الگوهای اشتغال و مهاجرت گرفته تا تحول نقش زنان، کاهش اهمیت برخی مشاغل سنتی و تغییر رابطه نسل‌های جدید با منابع دریایی.

اقتصاد پیشانفتی خلیج فارس بر فعالیت‌هایی مانند صیادی، صید مروارید، تجارت دریایی و لنج‌سازی استوار بود و علاوه‌بر ایجاد درآمد، با مهارت‌های بومی، تقسیم کار خانوادگی، روابط تجاری و سرمایه اجتماعی پیوند داشت. این اقتصاد به‌ویژه در حوزه صید مروارید، زنجیره‌ای از مشاغل و روابط اقتصادی ایجاد کرده بود و بخشی از فعالیت‌های آن، به خصوص کار زنان در اقتصاد خانوار، تولید خانگی و بازارهای محلی، در آمارهای رسمی ثبت نمی‌شد. با گسترش اقتصاد نفتی، توسعه زیرساخت‌ها، شهرنشینی، آموزش و شکل‌گیری مشاغل صنعتی و خدماتی، ساختار اقتصادی و اجتماعی منطقه دگرگون شد و نسل‌های جدید گزینه‌های شغلی بیشتری یافتند. در نتیجه، برخی مشاغل سنتی به تدریج جذابیت و جایگاه پیشین خود را از دست دادند.

از همین نقطه، یکی از مهم‌ترین تحولات مردم‌نگارانه خلیج فارس آشکار می‌شود: تغییر رابطه نسل‌ها با دریا.

برای نسل‌های قدیمی‌تر، دریا بخشی از نظام معیشتی و تولیدی بود؛ اما برای بخشی از نسل جدید، ممکن است بیشتر به میراثی فرهنگی یا بخشی از هویت خانوادگی تبدیل شده باشد. این تغییر لزوماً به معنای نابودی اقتصاد سنتی نیست، بلکه می‌تواند نشانه تغییر شکل آن باشد. لنج‌سازی می‌تواند از یک حرفه معیشتی به

میراث فرهنگی تبدیل شود، غذاهای محلی می‌توانند در زنجیره گردشگری جای بگیرند و دانش سنتی درباره دریا می‌تواند در آموزش، گردشگری، مدیریت منابع و فعالیت‌های اقتصادی جدید مورد استفاده قرار گیرد. مسئله اصلی، قرار دادن سنت در برابر مدرنیته نیست؛ مسئله این است که چگونه می‌توان سرمایه‌های تاریخی و فرهنگی را با نیازهای اقتصادی امروز پیوند داد.

همزمان با رشد صنایع، مهاجرت و شهرنشینی نیز چهره جوامع ساحلی را تغییر دادند. شهرهای ساحلی به تدریج از سکونتگاه‌هایی با ساختارهای اجتماعی نسبتاً همگن، به مراکز صنعتی، تجاری و خدماتی تبدیل شدند و جمعیت‌های جدیدی را جذب کردند. این تحول فرصت‌های شغلی و درآمدی ایجاد کرده؛ اما در مقابل فشار بر زمین، مسکن، زیرساخت و منابع طبیعی را نیز افزایش داده است. در این میان، خود ساحل به یک دارایی اقتصادی با ارزش فزاینده تبدیل شده است.

زمین‌های ساحلی، فضاهای بندری، مناطق گردشگری و پهنه‌های مناسب برای توسعه صنعتی، هرکدام دارای ارزش اقتصادی متفاوتی هستند. در نتیجه، ساحل دیگر فقط محل فعالیت جوامع محلی نیست، بلکه به عرصه‌ای برای رقابت میان کاربری‌های مختلف اقتصادی تبدیل شده است.

همین مسئله می‌تواند تعارضی میان ارزش‌های متفاوت ایجاد کند. برای یک جامعه صیادی، ساحل ممکن است مهم‌ترین زیرساخت تولید باشد؛ درحالی‌که برای سرمایه‌گذار، همان پهنه می‌تواند یک دارایی برای ساخت‌وساز، گردشگری یا توسعه صنعتی باشد. بنابراین، اختلاف بر سر ساحل صرفاً اختلاف بر سر زمین نیست، بلکه اختلاف بر سر دسترسی به منابع، فرصت‌های اقتصادی و حق بهره‌برداری از فضای ساحلی است. توسعه بنادر، صنایع، گردشگری و ساخت‌وساز می‌تواند سرمایه

جذب کند، اشتغال ایجاد کند و زیرساخت‌های منطقه را گسترش دهد. با این حال، اگر اجرای یک پروژه موجب محدود شدن دسترسی صیادان به دریا، تخریب زیستگاه‌های طبیعی یا افزایش هزینه زندگی مردم محلی شود، بخشی از هزینه واقعی توسعه از صورت‌های مالی پروژه خارج شده و به جامعه منتقل می‌شود.

اینجا مفهوم «هزینه خارجی» اهمیت پیدا می‌کند. در اقتصاد، هزینه خارجی زمانی رخ می‌دهد که فعالیت یک بنگاه یا فرد، هزینه‌ای را به اشخاص ثالث تحمیل کند، بدون آنکه این هزینه در قیمت یا حساب‌های اقتصادی فعالیت موردنظر منعکس شود. در مناطق ساحلی، آلودگی، تخریب زیستگاه، کاهش ذخایر آبزیان یا محدودیت دسترسی به منابع می‌تواند نمونه‌ای از چنین هزینه‌هایی باشد.

از این منظر، رشد اقتصادی را نمی‌توان به‌سادگی مترادف افزایش رفاه عمومی دانست.

ممکن است ارزش زمین افزایش یابد و مالک آن ثروتمندتر شود؛ اما خانوارهای کم‌درآمد در اثر افزایش قیمت مسکن توان ماندن در منطقه را از دست بدهند. ممکن است یک صنعت فرصت‌های شغلی جدید ایجاد کند و همزمان بخشی از مشاغل سنتی را تضعیف کند. ممکن است گردشگری درآمد منطقه را افزایش دهد؛ اما اگر مالکیت بخش اصلی کسب‌وکارها در اختیار سرمایه‌گذاران بیرونی باشد، سهم جامعه محلی از این درآمد محدود باقی بماند.

بنابراین، توسعه اقتصادی تنها یک عدد در گزارش‌های سرمایه‌گذاری نیست؛ فرآیندی اجتماعی است که گروه‌های مختلف آن را به شکل‌های متفاوت تجربه می‌کنند.

این مسئله ما را به مفهوم عدالت اقتصادی و عدالت فضایی می‌رساند. عدالت تنها به نحوه توزیع درآمد مربوط نیست؛ بلکه دسترسی به زمین، مسکن، منابع طبیعی،

ساحل، فرصت‌های شغلی و فرآیند تصمیم‌گیری را نیز دربرمی‌گیرد. برای یک جامعه ساحلی، محدود شدن دسترسی به ساحل ممکن است صرفاً به معنای از دست دادن یک فضای عمومی نباشد، بلکه می‌تواند به معنای از دست دادن محل کار و بخشی از درآمد خانوار باشد. بنابراین، سیاست‌های توسعه ساحلی زمانی می‌توانند عادلانه تلقی شوند که منافع و هزینه‌های آنها در میان گروه‌های مختلف اجتماعی به شکل متوازن‌تری توزیع شود.

در کنار سرمایه اقتصادی و طبیعی، سرمایه اجتماعی نیز اهمیت دارد. اعتماد میان اعضای جامعه، روابط خانوادگی، همکاری میان صیادان، شبکه‌های مبادله و انتقال دانش میان نسل‌ها، دارایی‌هایی هستند که اگرچه در حساب‌های ملی ثبت نمی‌شوند، در کاهش هزینه مبادلات و افزایش ظرفیت همکاری اجتماعی نقش دارند. این سرمایه نامرئی می‌تواند در دوره‌های بحران اهمیت بیشتری پیدا کند. جوامعی که شبکه‌های اعتماد و همکاری قوی‌تری دارند، معمولاً ظرفیت بیشتری برای هماهنگی، انتقال اطلاعات و سازگاری با تغییرات اقتصادی و محیطی دارند. در مقابل، مهاجرت گسترده، از میان رفتن مشاغل سنتی و تغییر سریع ترکیب جمعیتی می‌تواند بخشی از شبکه‌های اجتماعی قدیمی را تضعیف کند.

در کنار این تحولات، مهم‌ترین سرمایه‌ای که در فرآیند توسعه ممکن است کمتر دیده شود، سرمایه طبیعی است.

کاهش ذخایر آبزیان و تخریب زیستگاه‌های دریایی، علاوه بر آسیب‌های محیط‌زیستی، به کاهش درآمد، افزایش هزینه فعالیت‌ها و تضعیف امنیت معیشتی خانوارها منجر می‌شود و از این طریق بر بازار کار و رفاه اجتماعی اثر می‌گذارد. اکوسیستم‌های دریایی با ارائه خدماتی مانند تأمین منابع غذایی، حمایت از شیلات، حفاظت از سواحل، حفظ تنوع زیستی و ایجاد ظرفیت گردشگری، دارای ارزش

اقتصادی‌اند، حتی اگر برخی از این خدمات قیمت بازاری مشخصی نداشته باشند. بنابراین، آلودگی و تخریب دریا را باید نه تنها از منظر محیط‌زیست، بلکه به‌عنوان عاملی برای افزایش هزینه‌های اقتصادی و کاهش ظرفیت تولید ثروت در آینده، به‌ویژه در منطقه‌ای وابسته به منابع دریایی مانند خلیج فارس، بررسی کرد.

در این میان، فرهنگ نیز بخشی از ظرفیت اقتصادی جوامع ساحلی محسوب می‌شود. غذاهای محلی، صنایع دستی، معماری، موسیقی، آیین‌ها، روایت‌های دریایی، لنج‌ها و مهارت‌های سنتی، تنها عناصر مربوط به گذشته نیستند. این عناصر در صورت سیاست‌گذاری مناسب می‌توانند بخشی از اقتصاد فرهنگی و گردشگری را شکل دهند. نمونه لنج‌های سنتی خلیج فارس نشان می‌دهد که یک مهارت فنی چگونه می‌تواند همزمان حامل دانش بومی، حافظه تاریخی، هویت اجتماعی و ظرفیت فرهنگی باشد.

با این حال، تبدیل فرهنگ به کالا نیز نیازمند توجه به مسئله توزیع منافع است. اگر یک غذای محلی، صنایع دستی یا تجربه فرهنگی به محصول گردشگری تبدیل شود، ارزش اقتصادی حاصل از آن لزوماً به جامعه‌ای که این فرهنگ را تولید کرده است بازمی‌گردد. ممکن است بخش عمده درآمد در حلقه‌های بیرونی زنجیره گردشگری ایجاد شود و تولیدکننده محلی سهم محدودی از ارزش نهایی داشته باشد.

از این‌رو، توسعه گردشگری زمانی می‌تواند به توانمندسازی واقعی جوامع محلی منجر شود که مردم محلی صرفاً نیروی کار آن نباشند، بلکه در مالکیت، مدیریت و توزیع درآمد نیز مشارکت داشته باشند.

این مسئله درباره زنان اهمیت ویژه‌ای دارد. زنان در بسیاری از جوامع ساحلی در حفظ و انتقال دانش غذایی، صنایع دستی، فرآوری محصولات و مدیریت اقتصاد خانوار نقش داشته‌اند. فراهم کردن دسترسی آنان به بازار،

آموزش، سرمایه و فناوری می‌تواند علاوه‌بر افزایش درآمد خانوار، به حفظ میراث فرهنگی و افزایش تاب‌آوری اقتصادی جامعه کمک کند.

از سوی دیگر، افزایش ارزش اقتصادی سواحل می‌تواند مسئله دسترسی نسل‌های آینده به محل زندگی و فعالیت اقتصادی را مطرح کند. افزایش قیمت زمین و مسکن ممکن است برای صاحبان دارایی فرصت ایجاد ثروت فراهم کند؛ اما همزمان می‌تواند ماندن خانوارهای کم‌درآمد را دشوار سازد. بنابراین، توسعه ساحلی بدون توجه به پیامدهای توزیعی آن می‌تواند به تشدید نابرابری فضایی منجر شود. در چنین شرایطی، پرسش اساسی تنها این نیست که چه میزان سرمایه وارد یک منطقه شده است؛ بلکه باید پرسید این سرمایه چه تغییری در ساختار فرصت‌های اقتصادی مردم محلی ایجاد کرده است.

با وجود همه این چالش‌ها، راه‌حل را نمی‌توان در توقف توسعه جست‌وجو کرد. خلیج فارس به سرمایه‌گذاری، اشتغال، صنعت، تجارت، زیرساخت و تنوع‌بخشی اقتصادی نیاز دارد. مسئله اصلی، مخالفت با توسعه نیست. مسئله، انتخاب الگوی توسعه‌ای است که هزینه‌های اجتماعی و محیط‌زیستی آن را نیز در محاسبات اقتصادی وارد کند.

اقتصاد آبی بر بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ساحلی برای ایجاد رشد، اشتغال و رفاه، همزمان با حفظ اکوسیستم‌ها و منافع جوامع محلی، تأکید دارد و می‌تواند از طریق

شیلات پایدار، آبی‌پروری، گردشگری مسئولانه، حمل‌ونقل، صنایع و انرژی‌های دریایی به تنوع‌بخشی اقتصادی خلیج فارس کمک کند.

در این رویکرد، دریا نه صرفاً منبع استخراج، بلکه سرمایه‌ای برای سرمایه‌گذاری بلندمدت تلقی می‌شود و توجه به عدالت اجتماعی، مشارکت زنان، دانش بومی و حکمرانی فراگیر اهمیت دارد. همچنین، پیوند دادن مهارت‌ها و میراث سنتی مانند ماهیگیری، لنج‌سازی، صنایع دستی

و غذاهای محلی با آموزش، فناوری و بازارهای جدید می‌تواند آنها را به سرمایه‌ای برای آینده تبدیل کند؛ زیرا از بین رفتن این مشاغل به معنای از دست رفتن بخشی از دانش، مهارت و تجربه فرهنگی جوامع ساحلی نیز هست.

در نهایت، مسئله اصلی درباره آینده خلیج فارس را نمی‌توان تنها در میزان استخراج منابع، حجم سرمایه‌گذاری یا توسعه زیرساخت‌ها خلاصه کرد. پرسش مهم‌تر این است که چگونه می‌توان از ظرفیت اقتصادی دریا بهره گرفت، بدون آنکه سرمایه طبیعی، اجتماعی و فرهنگی جوامع ساحلی تضعیف شود؟

خلیج فارس را نمی‌توان فقط با بشکه‌های نفت، تعداد کشتی‌ها، ارزش پروژه‌های عمرانی یا حجم صادرات اندازه‌گیری کرد. پشت این شاخص‌ها، انسان‌هایی قرار دارند که رابطه آنها با دریا بخشی از تاریخ، هویت و ساختار اقتصادی‌شان را شکل داده است. به همین دلیل، مردم‌نگاری می‌تواند مکمل مهمی برای تحلیل‌های اقتصادی باشد؛ زیرا آنچه در آمارهای کلان به صورت «رشد»، «سرمایه‌گذاری» یا «تغییر اشتغال» دیده می‌شود، در زندگی روزمره مردم به شکل تغییر معیشت، جابه‌جایی جمعیت، تغییر روابط اجتماعی و بازتعریف هویت اقتصادی تجربه می‌شود.

رشد اقتصادی زمانی به توسعه واقعی نزدیک می‌شود که آثار آن در کیفیت زندگی مردم نیز نمایان باشد؛ زمانی که فرصت‌های شغلی ایجاد شود، درآمد افزایش یابد، مردم محلی از منابع و فرصت‌های اقتصادی سهم داشته باشند، فرهنگ و سرمایه اجتماعی تضعیف نشود و محیط‌زیست به‌عنوان سرمایه‌ای برای نسل‌های آینده حفظ شود.

از این منظر، خلیج فارس تنها یک پهنه اقتصادی نیست؛ یک نظام به هم پیوسته انسانی، طبیعی و اقتصادی است که تغییر در هر یک از اجزای آن، سایر اجزا را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

بنابراین، آینده مطلوب خلیج فارس را نمی‌توان در انتخاب میان «اقتصاد یا محیط‌زیست»، «سنت یا مدرنیته» و یا «توسعه یا حفاظت» خلاصه کرد. مسئله اصلی، یافتن الگویی است که بتواند میان این عناصر ارتباطی پایدار برقرار کند. الگویی که در آن رشد اقتصادی به قیمت فرسایش سرمایه طبیعی و اجتماعی حاصل نشود و حفاظت از محیط‌زیست نیز به معنای کنار گذاشتن فرصت‌های اقتصادی نباشد.

توسعه‌ای که مردم را از فرآیند تصمیم‌گیری کنار بگذارد، می‌تواند به نابرابری و تعارض اجتماعی منجر شود. توسعه‌ای که طبیعت را نادیده بگیرد، بخشی از سرمایه تولید ثروت آینده را مصرف می‌کند و توسعه‌ای که فرهنگ را صرفاً به یک کالای گردشگری تقلیل دهد، ممکن است همان سرمایه‌ای را تضعیف کند که قرار بوده منشأ ارزش اقتصادی باشد.

اما اگر توسعه با مشارکت مردم، با حفظ سرمایه طبیعی و با شناخت ارزش اقتصادی فرهنگ و دانش بومی پیش برود، خلیج فارس می‌تواند از اقتصادی که بخش مهمی از آن بر استخراج منابع استوار بوده، به اقتصادی متنوع‌تر، پایدارتر و مردم‌محورتر حرکت کند.

در چنین نگاهی، دریا دیگر صرفاً منبعی برای استخراج ثروت نیست؛ سرمایه‌ای مشترک میان نسل‌هاست. سرمایه‌ای که ارزش آن نه فقط در آنچه امروز از آن برداشت می‌شود، بلکه در ظرفیتی است که برای تأمین معاش، ایجاد اشتغال، حفظ فرهنگ و تولید ثروت در آینده باقی می‌گذارد. شاید مهم‌ترین اصل در مردم‌نگاری اقتصادی خلیج فارس همین باشد: برای فهم آینده این منطقه، باید همزمان انسان، اقتصاد و دریا را دید؛ زیرا هیچ‌یک را نمی‌توان بدون دیگری به‌درستی فهمید.

منابع

1. UNESCO. (۲۰۱۱). Traditional skills of building and sailing Iranian Lenj boats in the Persian Gulf. Intangible Cultural Heritage. UNESCO
۲. Costanza, R., d'Arge, R., de Groot, R., et al. (۱۹۹۷). The value of the world's ecosystem services and natural capital. Nature, ۳۸۷, ۲۵۳-۲۶۰
۳. Millennium Ecosystem Assessment. (۲۰۰۵). Ecosystems and Human Well-being: Synthesis. Washington, DC: Island Press.
۴. World Bank. (۲۰۱۷). The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries. Washington, DC: World Bank.
۵. Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). The State of World Fisheries and Aquaculture (SOFIA). Rome: FAO. FAO - Fisheries and Aquaculture
۶. Regional Organization for the Protection of the Marine Environment (ROPME). Marine Environment and Regional Cooperation in the ROPME Sea Area. ROPME
۷. United Nations Environment Programme (UNEP). Regional Seas Programme. UNEP - Regional Seas Programme
۸. UNESCO. Intangible Cultural Heritage and Sustainable Development. UNESCO - Culture and Sustainable Development

سخن پایانی:

خلیج فارس فقط یک پهنه آبی در جنوب ایران نیست؛ بخشی از حافظه تاریخی ما و هم‌زمان یکی از مهم‌ترین کانون‌های اقتصاد، انرژی و تجارت جهان است. در روزگاری که دوباره نام خلیج فارس در میان تهدیدها، رقابت‌های ژئوپلیتیک و رجزخوانی قدرت‌های بزرگ شنیده می‌شود، شاید بیش از هر زمان دیگری لازم باشد آن را نه فقط از دریچه تاریخ و هویت، که از منظر اقتصاد و آینده ببینیم. این شماره تلاشی است برای فهم خلیج فارس؛ جغرافیایی که در آن نفت، تجارت، سرمایه، امنیت، بنادر و آینده اقتصاد منطقه به هم گره خورده‌اند؛ و فرصتی برای اندیشیدن به اینکه ایران در این معادله بزرگ، چه جایگاهی دارد و چه جایگاهی می‌تواند داشته باشد.