

«سر آمد» گزارش می‌دهد؛

«گريدور آيمک» در محاصره بحران‌های خاورميانه

«بحران هر مز» به آزمون تاب‌آوری مسیرهای تجاری تبدیل شد؟

گروه ترانزیت – اميد اسماعيلي -اختلال

در مسیرهای دریایی خاورميانه، از تنگه هر مز تا دریای سرخ، معادلات اتصال آسیا به اروپا را تغییر داده است. کریدور اقتصادی هند–خاورميانه-اروپا که در ابتدا به‌عنوان طرحی برای تقویت تجارت و رقابت با ابتکار کمربند و راه چین مطرح شد. کریدور اقتصادی هند–خاورميانه-اروپا، معروف به آيمک (IMEC)، بار دیگر در کانون توجه سياست‌گذاران و فعالان حمل‌ونقل بين‌المللی قرار گرفته است؛ این بار نه صرفاً به‌عنوان طرحی برای کوتاه کردن مسیر تجارت هند و اروپا، بلکه به‌عنوان تلاشی برای بازطراحی شبکه‌های حمل‌ونقل در منطقه‌ای که تداوم بحران‌های ژئوپلیتیکی، امنیت مسیرهای دریایی و قابلیت اطمینان زنجیره‌های تأمین را با چالش روبه‌رو کرده است.

تحولات هفته نخست اکتبر ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که بحث درباره آینده این کریدور وارد مرحله تازه‌ای شده است. ژرار مستراله، فرستاده ویژه رئیس‌جمهوری فرانسه در امور آيمک، ششم اکتبر اعلام کرد که این پروژه برای افزایش تاب‌آوری تجارت میان سه منطقه باید به مسیرهای متعدد و مکمل متکی باشد. به گفته او، اگر بخشی از شبکه با انسداد، حادثه فنی یا بحران محلی مواجه شود، مسیرهای دیگر باید امکان ادامه جریان تجارت را فراهم کنند. این اظهارات در شرایطی مطرح شد که جنگ و تنش‌های منطقه‌ای، از جمله بحران تنگه هر مز، ضرورت بازنگری در الگوی اولیه کریدور را افزایش داده است.

این تغییر رویکرد، از منظر اقتصادی اهمیت ویژه‌ای دارد. در تجارت بین‌المللی، صرف وجود یک مسیر سریع کافی نیست؛ مسیر باید در شرایط بحران نیز قابل استفاده باشد. هزینه‌های قابل پیش‌بینی داشته باشد و از زیرساخت‌های مکمل برای جابه‌جایی کالا برخوردار باشد. به همین دلایل، آيمک بیش از گذشته با آزمون هزینه، امنیت، سرمایه‌گذاری و هماهنگی میان کشورهای مشارکت‌کننده روبه‌روست.

از توافق سياسي تا شبکه‌ای چندوجهی

آيمک در اجلاس گروه ۲۰ در دهلی‌نو در سپتامبر ۲۰۲۳ معرفی شد. طرح اولیه، اتصال هند به کشورهای خلیج فارس از طریق مسیرهای دریایی و سپس پیوند منطقه خلیج فارس با اروپا از طریق شبکه‌های ریلی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل را دنبال می‌کند. در چشم‌انداز گسترده‌تر این طرح، اتصال انرژی و زیرساخت‌های دیجیتال نیز جایگاه مهمی دارد.

این ابتکار در عین برخورداری از اهداف اقتصادی، بعد ژئوپلیتیکی روشنی دارد. هند و کشورهای اروپایی به‌دنبال تقویت پیوندهای تجاری و کابلهای آسیایی در زنجیره‌های تأمین هستند و آيمک می‌تواند در صورت تحقق، بخشی از گره‌بندی‌های اتصال آنها را متنوع کند. در همین حال، این طرح در تحلیل‌های راهبردی به‌عنوان یکی از گره‌بندی‌های رقیب با مکمل ابتکار کمربند و راه چین مطرح شده است؛ ابتکاری که طی سال‌های

گذشته با سرمایه‌گذاری در بنادر، راه‌آهن، جاده و زیرساخت‌های تجاری، پیوندهای اقتصادی پکن با مناطق مختلف جهان را گسترش داده است.

برای کانال سوئز یا تمام مسیرهای دریایی موجود تلقی کرد. ساختار این کریدور بر ترکیبی از حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای استوار است و کارآمدی آن به هماهنگی میان این شیوه‌ها، ظرفیت پایانه‌ها و امکان انتقال سریع کالا از یک بخش شبکه به بخش دیگر بستگی دارد.

مرکز مطالعات سیاستی و پیشرفت اجتماعی هند، در گزارشی که ۱۱ اکتبر ۲۰۲۶ منتشر کرد، بر همین نکته تأکید کرده است: تحقق آيمک تنها به سرمایه‌گذاری در بنادر، راه‌آهن و مراکز لجستیکی وابسته نیست؛ هماهنگی مقررات، سازگاری سامانه‌های دیجیتال، ساختار تأمین مالی، مدیریت نهادی و استمرار همکاری سیاسی میان کشورهای مشارکت‌کننده نیز ضروری است.

این ارزیابی نشان می‌دهد که فاصله میان اعلام یک کریدور در سطح سیاسی و تبدیل آن به مسیر تجاری فعال، همچنان قابل توجه است. توافق‌های دیپلماتیک می‌توانند مسیر همکاری را هموار کنند، اما به‌تنهایی تضمین‌کننده سرمایه‌گذاری، ساخت زیرساخت یا انتقال منظم محموله‌ها نیستند.

بحران هر مز: آزمون تاب‌آوری مسیرهای تجاری

اهمیت تازه آيمک را نمی‌توان جدا از اختلال‌های پیاپی کریدور در سطح سیاسی و تبدیل آن به مسیر تجاری از گذرگاه‌های راهبردی تجارت جهانی انرژی است و هر گونه اختلال در عبور کشتی‌ها از آن می‌تواند هزینه حمل، بیمه، تأمین انرژی و برنامه‌ریزی تجاری را تحت تأثیر قرار دهد. ناامنی در دریای سرخ و تنگه باب‌المندب نیز طی سال‌های اخیر نشان داده است که تمرکز جریان تجارت در چند گلوگاه محدود، ریسک قابل توجهی برای اقتصاد جهانی ایجاد می‌کند.

گزارش مؤسسه خاورميانه در ژوئن ۲۰۲۶، آيمک را طرحی چندملیتی برای تقویت ارتباطات تجاری، انرژی و دیجیتال میان هند، خلیج فارس و اروپا توصیف می‌کند، اما هم‌زمان بر دشواری‌های تحقق آن انگشت می‌گذارد. براساس این ارزیابی، تا مقطع بررسی‌شده، تعهدات مالی قطعی و زمان‌بندی روشن برای اجرای کامل پروژه اعلام نشده بود و تحولات سیاسی منطقه نیز چشم‌انداز همکاری میان برخی از کشورهای کلیدی را پیچیده‌تر کرده بود.

کارشناسان باور دارند که اگر آيمک صرفاً بر یک مسیر ثابت و چند نقطه محدود برای انتقال کالا متکی باشد، بروز اختلال در هر یک از این نقاط می‌تواند کل زنجیره را تحت تأثیر قرار دهد. اما اگر اتصال‌های مکمل، مسیرهای جایگزین، ظرفیت‌های بندری متنوع و سازوکارهای هماهنگ برای جابه‌جایی محموله‌ها در نظر گرفته شوند، امکان مدیریت بخشی از ریسک‌ها افزایش می‌یابد.

با این حال، وجود مسیر جایگزین لزوماً به معنای ارزان تر شدن حمل‌ونقل نیست. استفاده از راه‌های

اقتصادی گرفته می‌شود. اگر استفاده از مسیر جدید هر هزینه بیشتری تحمیل کند یا قابلیت اطمینان آن هنوز اثبات نشده باشد، حمایت سیاسی به‌تنهایی برای تضمین جریان مستمر بار کافی نخواهد بود.

همچنین نباید فرض کرد که آيمک لزوماً همه مسیرهای موجود را کنار خواهد زد. این کریدور می‌تواند در کنار کانال سوئز، مسیرهای دریایی سنتی و دیگر شبکه‌های زمینی فعالیت کند و در برخی شرایط، گزینه‌ای مکمل برای بخشی از محموله‌ها باشد. ارزیابی سهم واقعی آن در تجارت جهانی به ظرفیت نهایی، هزینه عملیاتی و میزان اتصال آن به مراکز تولید و مصرف بستگی دارد.

نشانه‌هایی از حرکت اجرایی کریدور

در کنار بحث‌های سیاسی، برخی تحرکات عملی نیز در جریان است. بندر ماری‌فوس فرانسه اعلام کرده است که در ششم اکتبر، فعالان بندری، اقتصادی و نهادی مرتبط با آيمک در دهلی‌نو در نخستین کارگاه‌های «باشگاه آيمک» شرکت کرده‌اند. این ابتکار با مشارکت بندر ماری‌فوس و شرکت ادانی پورترس شکل گرفته و به اعلام یک بیانیه مشترک و آغاز کار روی پروژه‌های آزمایشی منجر شده است.

این تحول می‌تواند نشانه‌ای از تلاش برای انتقال بحث آيمک از سطح کلیات سیاسی به همکاری میان فعالان اقتصادی و بندری باشد. با این حال، کارگاه مشترک، بیانیه همکاری یا تعریف پروژه آزمایشی به‌تنهایی به معنای آغاز عملیات کامل کریدور نیست. ارزیابی پیشرفت واقعی به اطلاعات دقیق‌تری درباره منابع مالی، زمان‌بندی، قراردادهای زیرساخت‌های در دست ساخت و حجم بار قابل جابه‌جایی نیاز دارد.

به بیان دیگر، باید میان سه مرحله تفاوت گذاشت: توافق سیاسی بر سر ایجاد کریدور، شکل‌گیری همکاری‌های نهادی و تجاری، و راه‌اندازی عملیاتی یک شبکه حمل‌ونقل با ظرفیت و برنامه زمانی مشخص. آيمک برای تبدیل‌شدن به یک مسیر تجاری رقابت‌پذیر باید از هر سه مرحله عبور کند.

رقابت کریدورها برای سهم از تجارت جهان

در رقابت جهانی برای اتصال آسیا به اروپا، مزیت یک کریدور تنها با طول مسیر یا سرعت حمل سنجیده نمی‌شود. هر هزینه راه‌آهن، قابلیت اطمینان، تعداد دفعات تخلیه و بارگیری، دسترسی به بازارهای مصرف، ظرفیت بنادر، کیفیت خدمات گمرکی و امکان انتقال بار در شرایط بحران، همگی در انتخاب مسیر از سوی شرکت‌های تجاری نقش دارند.

آيمک در صورت تکمیل می‌تواند به متنوع‌سازی مسیرهای تجاری کمک کند، اما برای جذب پایدار بار باید در برابر مسیرهای موجود نیز رقابت‌پذیر باشد. این مسئله به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که زنجیره‌های تأمین جهانی با هزینه‌های بالاتر بیمه، نوسان نرخ حمل و نااطمینانی سیاسی روبه‌رو هستند.

در چنین فضایی، پروژه‌های اتصال منطقه‌ای ممکن است از نظر راهبردی جذاب باشند، اما تصمیم نهایی شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا بر پایه محاسبات

INDIA-MIDDLE EAST-EUROPE ECONOMIC CORRIDOR



اقتصادی گرفته می‌شود. اگر استفاده از مسیر جدید هر هزینه بیشتری تحمیل کند یا قابلیت اطمینان آن هنوز اثبات نشده باشد، حمایت سیاسی به‌تنهایی برای تضمین جریان مستمر بار کافی نخواهد بود.

همچنین نباید فرض کرد که آيمک لزوماً همه مسیرهای موجود را کنار خواهد زد. این کریدور می‌تواند در کنار کانال سوئز، مسیرهای دریایی سنتی و دیگر شبکه‌های زمینی فعالیت کند و در برخی شرایط، گزینه‌ای مکمل برای بخشی از محموله‌ها باشد. ارزیابی سهم واقعی آن در تجارت جهانی به ظرفیت نهایی، هزینه عملیاتی و میزان اتصال آن به مراکز تولید و مصرف بستگی دارد.

از طرح ژئوپلیتیکی تا آزمون اقتصادی

آینده آيمک به دو عامل مرتبط وابسته است: توان کشورهای مشارکت‌کننده برای حفظ همکاری سیاسی و توان پروژه برای ارائه خدماتی که از نظر اقتصادی قابل رقابت باشند. بحران‌های منطقه‌ای از یک‌سو ضرورت تنوع‌بخشی به مسیرهای تجارت را افزایش داده‌اند و از سوی دیگر، هزینه و دشواری اجرای زیرساخت‌های فرامرزی را بیشتر کرده‌اند.

اظهارات اخیر فرستاده ویژه فرانسه درباره ضرورت ایجاد مسیرهای متعدد و گزارش تازه مرکز مطالعات سیاستی و پیشرفت اجتماعی هند، هر دو بر یک نکته تأکید دارند: آيمک را نباید صرفاً خطی از بندر تا راه‌آهن و از راه‌آهن تا اروپا تصور کرد. این پروژه برای تحقق اهداف خود باید به شبکه‌ای هماهنگ از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انرژی، ارتباطات دیجیتال و سازوکارهای تجاری تبدیل شود.

برای کشورهای خلیج فارس، از جمله عمان، چنین تحولی می‌تواند فرصت تازه‌ای برای تقویت جایگاه لجستیکی ایجاد کند، اما این فرصت هنوز به معنای تضمین سهم مشخصی از تجارت آینده نیست. هر گونه مشارکت مؤثر باید بر پایه ظرفیت واقعی بنادر، دسترسی به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، حجم بار قابل جذب و هزینه خدمات شکل بگیرد.

تحلیل‌گران معتقدند که کشورهای مشارکت‌کننده در کریدور آيمک باید توانایی در شرایط نااطمینانی سیاسی، شبکه‌ای امن، انعطاف‌پذیر و از نظر اقتصادی مقرون به‌صرفه را ایجاد کنند. بحران هر مز و ناامنی مسیرهای دریایی، ضرورت چنین شبکه‌ای را برجسته کرده‌اند، اما هم‌زمان نشان داده‌اند که هیچ کریدوری صرفاً با اعلام سیاسی به مسیر قابل اتکای تجارت تبدیل نمی‌شود. آيمک زمانی از یک ایده راهبردی به گزینش‌های واقعی برای شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا تبدیل خواهد شد که مسیرهای جایگزین آن روی نقشه باقی نمانند و در عمل، با تأمین مالی روشن، زیرساخت آماده، مقررات هماهنگ و هزینه رقابت‌پذیر پشتیبانی شوند.



در گفت و گو با عبدالعلی زاده عنوان شد:

بنادر استان گلستان در معرض خطر جدی پسروی



ضروری است. نماینده رئیس‌جمهوری با اشاره به بهبود وضعیت دریاچه ارومیه در پی افزایش بارندگی‌ها، باران امیدواری کرد که تغییرات بارشی بتواند در بهبود وضعیت دریای خزر نیز مؤثر باشد.

بیش از ۴ میلیارد متر مکعب آب در پایان تابستان در دریاچه ارومیه داشتیم در حالی که در سال‌های گذشته این مقدار به کمتر از یک میلیارد مترمکعب هم رسیده بود. بنابراین این امیدواری وجود دارد که هم‌زمان با افزایش بارندگی‌ها سطح آب دریای خزر نیز افزایش یابد. مطالعات کارشناسی و برنامه‌ریزی برای مواجهه با شرایط بحرانی در دستور کار قرار دارد. در جلسات مشترک با سازمان برنامه و بودجه، سازمان بندار و دریانوردی، سازمان محیط زیست و سایر دستگاه‌های مرتبط شده و هدف این است که حتی در بدترین سناریوها، امکان فعالیت پایدار دست کم سه بندر حفظ شود. عبدالعلی‌زاده در ادامه گفت: در جلسات مشترک با سازمان برنامه و بودجه، سازمان بندار و دریانوردی، سازمان محیط زیست و سایر دستگاه‌های مرتبط شده تا ارتباط آب دریا با مزارع پرورش میگو قطع نشود و تولید در این مجموعه ادامه یابد. دستگاه‌های دیگری نیز برای لایروبی سایر بنادر و رفع محدودیت‌های موجود فعالیت می‌کنند. وی در پاسخ به این پرسش که آیا پسروی آب خزر در شرایط فعلی اختلالی در تردد کشتی‌ها ایجاد کرده؟ گفت: در شرایط فعلی رفت‌وآمد کشتی‌ها و فعالیت‌های اقتصادی در بنادر شمالی و برقرار است و اختلالی در این زمینه ایجاد نشده است.

چهارشنبه- ۲۲ مهر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۰۹

دریا پایانه

بنادر

تعمیق کانال بندر بوشهر در آستانه اجرا است



مشاور مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی در امور دریایی از پایان مطالعات و دریافت مجوزهای لازم برای طرح تعمیق کانال دسترسی بندر بوشهر خبر داد و گفت: این پروژه با هدف پذیرش کشتی‌های تا ۵۰ هزار تن، در مرحله نهایی اخذ مجوز برگزار می‌نقاشه قرار دارد.

به گزارش اقتصادسر آمد، سیپاوش ار جمنذزاده در آیین تکریم و معارفه مدیر کل بندار و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به روند توسعه زیرساخت‌های بندری استان اظهار کرد: اجرای طرح توسعه بندر بوشهر در اوایل دهه ۸۰، یکی از نقاط عطف توسعه بندار استان بود که با افزایش عمق کانال دسترسی به ۱۱ متر و استحصال زمین برای ایجاد ترمینال جدید کانتینری، ظرفیت عملیاتی و رقابت‌پذیری این بندر را افزایش داد. وی افزود: پس از اجرای این طرح، برنامه‌های توسعه‌ای در سایر بنادر استان نیز دنبال شد که از جمله آنها می‌توان به ساخت اسکله و توسعه موج‌شکن بندر گنگان، ایجاد بندر تجاری جدید در کنار بندر صبادی دیر و احداث موج‌شکن در این بندر اشاره کرد. ار جمنذزاده ادامه داد: در بندر گناوه نیز اقداماتی برای تغییر مسیر رودخانه، بهسازی و پاکسازی محدوده بندر و فراهم کردن شرایط مناسب‌تر برای پیگیری لجن‌ها انجام شد و طرح‌های بهسازی بندر دلمه نیز در دستور کار قرار گرفت.

مشاور مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی در امور دریایی با اشاره به افزایش فعالیت‌های تجاری و ترافیک بندر بوشهر بیان کرد: توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد ترمینال‌ها و احداث محوطه‌ها و باراندازهای بندری، ضرورت بیشتری پیدا کرد و طرح توسعه مجتمع بندری نگین نیز با همین رویکرد مطرح و پیگیری شد. وی توسعه محوطه‌ها و انبارها در بندر گنگان، احداث ساختمان‌های اداری در بنادر استان، ایجاد زیرساخت‌های پویوش راداری و توسعه تأسیسات مسافری در بنادر خارک، گناوه و بوشهر را از دیگر اقدامات انجام‌شده در سال‌های گذشته برشمرد و گفت: بخشی از این طرح‌ها به بهره‌برداری رسیده و تعدادی نیز در دست اجرا یا مطالعه است. ار جمنذزاده با تأکید بر اهمیت طرح تعمیق کانال دسترسی بندر بوشهر اظهار کرد: این پروژه با هدف فراهم کردن امکان پذیرش کشتی‌های تا ۵۰ هزار تن، یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای بندر در سال‌های آینده به شمار می‌رود و اجرای آن می‌تواند جایگاه بندر بوشهر را در شبکه بندار کشور ارتقا دهد. وی افزود: پیگیری‌های لازم برای اجرای این پروژه در سال گذشته انجام شد، مطالعات برای رسیدن به مجوزهای مورد نیاز نیز دریافت شد. این طرح اکنون در مرحله نهایی اخذ مجوز برگزار می‌نقاشه قرار دارد. مدیر کل سابق بندار و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به تأثیر شرایط اخیر بر روند پیگیری پروژه گفت: قرار بود نهم اسفند سال گذشته برای دریافت مجوز نهایی طرح باشد، اما به‌دلیل شرایط اضطراری، پروژه به‌تأخیر افتاد. در برنامه با آغاز جنگ، روند پیگیری را تحت تأثیر قرار داد. در سال جاری نیز شرایط اقتصادی و محدودیت‌های مالی سازمان بر پیشبرد برخی برنامه‌ها تأثیر گذاشته است. وی ابراز امیدواری کرد با پیگیری عبدالعید عباسی، مدیر کل جدید بندار و دریانوردی استان بوشهر، و حمایت مدیرعامل و اعضای هیئت عامل سازمان بندار و دریانوردی، مجوز نهایی این پروژه صادر و عملیات اجرایی آن آغاز شود.

مدیر کل آموزش فنی و حرفه‌ای مازندران:

نوشهر پایتخت

اقتصاد دریا محور می‌شود



مدیر کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان مازندران از هدف‌گذاری ویژه برای تبدیل نوشهر به پایتخت آموزش‌های اقتصاد دریا محور خبر داد. به گزارش اقتصادسر آمد، سید بهنام مهردل در حاشیه حضور در دفتر استانداری غرب مازندران، نوشهر-جمع خبر نگاران با تشریح برنامه‌های راهبردی این اداره کل در غرب استان به تعامل موفق با دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) و آموزش و پرورش در ایجاد نخستین هنرستان دریایی مشترک اشاره کرد و گفت: این هم‌افزایی بدون تحمیل هزینه‌های اضافه به دستگاه‌ها، الگوی موثری در راستای تقویت اقتصاد دریا ایجاد کرده است. وی افزود: در نشست پیش‌روی مدیران کل فنی‌وحرفه‌ای کشور، موضوع معرفی نوشهر به‌عنوان قطب آموزش‌های دریامحور به‌طور جدی پیگیری خواهد شد. مدیر کل فنی و حرفه‌ای مازندران در ادامه با اشاره به سایر پروژه‌های منطقه‌ای، به اولویت‌بندی فعالیت‌ها پرداخت و یادآور شد: در حوزه گردشگری، تمرکز بر ارتقاء آموزش‌های تخصصی هتلداری در رامسر و تنکابن با تأیست ریاست جدید و دریافت چارت سازمانی مرکز رامسر یکی از این اولویت‌ها است.