

مسیر قطب شمال در آزمون اقتصاد جهانی

از رقابت با سوئز تا معادلات ترانزیتی اوراسیا

مدیرکل گردشگری داخلی کشور در گفت‌وگو با **اقتصاد امروز**:

گردشگری در جزایر جنوبی متوقف است

جزایر جنوبی هنوز به شرایط عادی بازنگشته‌اند



۵

۷

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad www.Eghtesadsaramad.ir

یکشنبه - ۲۶ مهر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۱۲ - قیمت: ۱۵۰۰۰۰ تومان

مقاله

ابراهیمی، مدیرعامل میدکو به **اقتصاد امروز** می‌گوید:

مدیریت تاب‌آور

صنایع فولاد از این‌پس باید در کنار دریا توسعه یابد

باید به دنبال صنایعی باشیم که آب کمتر مصرف می‌کنند و ارزش افزوده بیشتری دارند

آیا تنگه هرمز تنها نقطه شکنده اقتصاد دریامحور جهانی است؟

علیرضا محمدی - آیا اقتصاد جهانی به تنها یک شریان وابسته است یا بحران در گلوگاه‌ها مانند مداری بسته در سراسر اقیانوس‌ها سرریز می‌شود؟ روایتی تحلیلی و مستند از خطوط پنهان انتقال فشار در کشتیرانی بین‌المللی و توصیه‌های راهبردی برای ارتقای تاب‌آوری و سیاست‌گذاری توسعه دریامحور ایران.

به گزارش اقتصادسراسر آمد از مارین نیوز، هم‌زمان با تغییر الگوهای کشتیرانی جهانی و اولویت یافتن «تاب‌آوری زنجیره تأمین»، دکتر علیرضا محمدی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، در یادداشتی با عنوان «آیا تنگه هرمز تنها نقطه شکنده اقتصاد دریامحور جهانی است؟» (منتشر شده در بخش یادداشت‌های علمی پایگاه سیویلیکا به تاریخ ۲۵ مهر ۱۴۰۵) به تحلیل شبکه گلوگاه‌های دریایی، انتقال فشار ترانزیت و پیامدهای آن برای سواحل مکران و آب‌های آزاد پرداخته است که مشروح آن در ادامه می‌آید: گلوگاه‌های دریایی جهان از هرمز تا مالاکا، سوئز و پاناما؛ شبکه‌ای که تجارت جهانی را به هم متصل می‌کند.

در تحلیل نخست، تنگه هرمز را به عنوان نمونه‌ای از تبدیل یک آبراه منطقه‌ای به یک گلوگاه اقتصادی جهانی بررسی کردیم. اما یک پرسش مهم تر مطرح می‌شود: آیا اقتصاد دریامحور جهانی فقط به تنگه هرمز وابسته است؟

اقتصاد جهانی امروز به مجموعه‌ای از گلوگاه‌های دریایی (Maritime Chokepoints)، کانال‌ها، تنگه‌ها، بنادر و مسیرهای جایگزین وابسته است که مانند حلقه‌های یک زنجیره به یکدیگر متصل شده‌اند. در واقع، یکی از ویژگی‌های مهم اقتصاد دریامحور معاصر این است که اختلال در یک نقطه می‌تواند فشار را به نقاط دیگر شبکه منتقل کند.

اقتصاد جهانی؛ اقتصادی دریایی و شبکه‌ای بر اساس گزارش‌های UNCTAD، بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از نظر حجم از طریق دریا جابه‌جا می‌شود. بنابراین امنیت و کارایی حمل‌ونقل دریایی فقط یک مسئله مربوط به صنعت کشتیرانی نیست؛ بلکه یکی از پیش‌شرط‌های عملکرد اقتصاد جهانی است.

در چنین اقتصادی، مسیرهای دریایی را می‌توان به شبکه‌ای تشبیه کرد که دارای نقاطی با اهمیت بسیار بیشتر از سایر نقاط است. این نقاط همان گلوگاه‌های دریایی هستند. اگر یک مسیر عادی مسدود شود، ممکن است کشتی بتواند مسیر دیگری را انتخاب کند. اما در مورد یک گلوگاه دریایی، گزینه‌های جایگزین معمولاً محدودتر، طولانی‌تر یا پرهزینه‌تر هستند.

ادامه در صفحه ۳

بررسی کرد:

هزینه‌های پنهان خسارات جنگ برای صیادان جنوب

واکاوی اولویت‌های جبران خسارت وارده به شناورها و تجهیزات صیادی

۷