



سریه گروه گزارش – امید اسماعیلی – وقتی تصاویر فروریختن برج کنترل دریایی چابهار در فضای

رسانه‌ای منتشر شد، بسیاری تنها سقوط یک سازه

بتنی را دیدند؛ اما برای تحریریه «سرآمد»، فعالان حوزه دریا، بنادر، لجستیک و حمل و نقل دریایی، ماجرا بسیار فراتر از یک ساختمان بود آنچه فرو ریخت، بخشی از حافظه توسعه دریایی ایران بود.

برچی که سال‌ها در افق بندر شهید کلاتری چابهار دیده می‌شد و برای بسیاری از کارشناسان دریایی، نشانه‌ای از ورود ایران به مره حله جدیدی از مدیریت بنادر اقیانوسی به شمار می‌رفت.

این سازه ۸۰ متری، صرفاً یک ساختمان اداری با یک المان معماری در کنار ساحل نبود. برج کنترل دریایی چابهار بخشی از زنجیره مدیریت ترافیک دریایی، هدایت شناورها، پایش ایمنی ناوبری و پشتیبانی از عملیات بندری محسوب می‌شد؛ زنجیرهای که بدون آن، فعالیت یک بندر مدرن با استانداردهای بین‌المللی امکان‌پذیر نیست.

اما پرسش اصلی اینجااست؛ چرا تخریب یک برج دریایی در چابهار باید فراتر از یک خسارت فنی مورد توجه قرار گیرد؟ پاسخ را باید در جایگاه چابهار در راهبرد دریایی ایران جست‌وجو کرد.

بر چی که باید نماد یک مسیر توسعه باشد

برج کنترل دریایی چابهار در سال‌های گذشته به عنوان یکی از پروژه‌های شاخص مهندسی کشور معرفی شده بود. سازه‌ای که در یکی از سخت‌ترین محیط‌های طبیعی کشور، یعنی سواحل مَکُران با رطوبت بالا، شوری شدید هوا، بادهای اقیانوسی و شرایط خورنده محیطی ساخته شد.

اما اهمیت واقعی این برج نه در ارتساع آن، نه در حجم بتن مصرفی و نه در ویژگی‌های فنی آن خلاصه می‌شدد ارزش اصلی این سازه در تصویری بود که از آینده ایران ارائه می‌کرد. در بسیاری از بنادر بزرگ جهان، برج‌های کنترل دریایی بخشی از هویت بندر هستند. همان‌گونه که سازه‌های کنترل بندرهای بزرگ آسیا و اروپا به نماد توانمندی دریایی کشورها تبدیل شده‌اند، برج چابهار نیز در سال‌های اخیر به یکی از نمادهای توسعه دریایی ایران در سواحل مَکُران تبدیل شده بود. برای منطقه‌ای که سال‌ها از کمبود سر مایه‌گذاری و توسعه نامتوازن رنج برده، حضور چنین سازه‌ای پیام مهمی داشت؛ اینکه جنوب شرق ایران می‌تواند از یک منطقه حاشیه‌ای به یک نقطه فعال در شبکه تجارت جهانی تبدیل شود.

برای درک اهمیت حادثه، باید ابتدا جایگاه چابهار را شناخت، چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است؛ بندری که بدون عبور از تنگه هرمز، امکان اتصال مستقیم کشور به اقیانوس هند را فراهم می‌کند از دهه ۱۳۷۰ تاکنون، تقریباً در تمامی اسناد توسعه‌ای کشور، چابهار و **سواحل** مکران به عنوان یکی از محورهای راهبردی توسعه معرفی شده‌اند.

در این نگاه، چابهار فقط یک بندر نیست چابهار قرار بود، دروازه ایران به اقیانوس هند باشد؛ بخشی از بار ترانزیتی آسیای مرکزی را جذب کند؛ حلقه اتصال کردبور شمال – جنوب به آب‌های آزاد باشد؛ ظرفیت‌های اقتصادی جنوب شرق کشور را فعال کند و نشانه تغییر نگاه ایران از اقتصاد خشکی محور به اقتصاد دریایا باشد.

در چنین چارچوبی، سرچ کنترل دریایی چابهار نیز یک ساختمان مفرد نبود؛ بلکه بخشی از روایت بزرگ‌تر توسعه

«سرآمد» در ادامه بررسی خسارات جنگ به زیرساخت‌های دریایی گزارش می‌دهد؛

«انفجار برج چابهار» آسیب به اعتماد سرمایه گذاران

«فروپاشی یک برج» حمله به نماد اقتصاد دریامحور ایران در مَکُران

تعیین خواهد کرد که مَکُران در آینده یک پروژه واقعی توسعه‌ای خواهد بود یا همچنان یک عنوان تکرارشونده در برنامه‌های اقتصادی.

بازسازی یک برج یابازسازی نگاه ایران به دریا؟

پس از هر حادثه، نخستین مطالبه طبیعی، بازسازی خسارت استست برج کنترل دریایی چابهار نیز باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن بازسازی شود؛ این برج را می‌توان دوباره ساخت؛ شاید با تجهیزات جدیدتر، فناوری پیشرفته‌تر و استانداردهای بالاتر اما پرسش مهم‌تر این است که آیا نگاه توسعه‌ای کشور به دریا نیز نیازمند بازسازی است؟

اقتصاد ایران هنوز تا رسیدن به یک اقتصاد واقعی دریاپایه فاصله دارد. با وجود بر خورداری از سواحل طولانی در شمال و جنوب، سهم دریا در تولید ثروت، تجارت، اشتغال و سرمایه‌گذاری کمتر از ظرفیت واقعی کشور است. سال‌ها اقتصاد ایران عمدتاً بر محور فعالیت‌های خشکی محور شکل گرفته است؛ در حالی که بسیاری از اقتصادهای موفق جهان، بخش مهمی از قدرت اقتصادی خود را از دریا و زنجیره‌های مرتبط با آن به دست آورده‌اند.

حادثه برج چابهار می‌تواند فرصتی باشد برای تغییر این نگاه

فرصتی برای اینکه توسعه دریایی نه به عنوان یک شعار، بلکه به عنوان یک اولویت اقتصادی و امنیتی دنبال شود و وظیفه دولت؛ از بازسازی فوری تا افزایش تاب‌آوری دریایی.دولت و نهادهای مسئول باید همزمان با بازسازی، برنامه‌ای جامع برای افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌های دریایی کشور تدوین کنند این برنامه باید شامل نوسازی تجهیزات، ارتقای سامانه‌های کنترل دریایی، افزایش حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی و ایجاد سازوکارهای واکنش سریع در شرایط بحرانی باشد.

اقتصاد دریایی بدون زیرساخت امن امکان رشد ندارد

کشوری که می‌خواهد در مسیرهای ترانزیتی منطقه نقش‌آفرین باشد، باید از دارایی‌های دریایی خود همانند دیگر زیرساخت‌های حیاتی محافظت کند. چابهار فقط متعلق به یک استان یا یک سازمان نیست؛ بخشی از دارایی راهبردی اقتصاد ایران است.

جمع‌بندی اقتصادسرآمد

فرو ریختن برج کنترل دریایی چابهار را نباید صرفاً در قالب یک خبر عمرانی یا نظامی خلاصه کرد این حادثه، برخورد دو نگاه به آینده منطقه را نمایان کرد؛ یک نگاه که دریا را فقط مرز جغرافیایی می‌بیند و نگاه دیگری که دریا را موتور توسعه اقتصادی کشور می‌داند.

برج چابهار فقط مجموعه‌ای از بتن و فولاد نبود. این برج نماد حضور ایران در اقیانوس هند، نم‌داد مدیریت دریایی، نماد توسعه مکران و نماد حرکت به سمت اقتصاد دریاپایه بود.اقتصادسرآمد معتقد است پاسخ به این حادثه، نباید تنها تعمیر یک سازه باشد؛ بلکه باید با یک تصمیم بزرگ‌تر همراه شود: بازگشت توسعه مکران به اولویت واقعی کشور.اگر قرار است آینده اقتصادایران در سواحل جنوبی رقم بخورد، باید از همان زیرساخت‌هایی حفاظت شود که این آینده را ممکن می‌کنند.امروز پرسش اصلی این نیست که آیا برج چابهار دوباره ساخته خواهد شد یا نه. پرسش اصلی این است: آیا اراده توسعه دریایی ایران نیز مانند این برج دوباره قد خواهد کشید؟ پاسخ این پرسش در تصمیم‌هایی است که از امروز برای بنادر اقیانوسی، سواحل مکران و اقتصاد دریامحور کشور گرفته خواهد شد.

در این میان، دریای عمان جایگاهی ویژه دارد. این منطقه، حلقه اتصال خلیج فارس به اقیانوس هند است و به دلیل نزدیکی به یکی از مهم‌ترین آبراه‌های جهان یعنی تنگه هرمز، همواره در مرکز معادلات امنیتی و اقتصادی قرار داشته است اما اهمیت مکران فقط به مجاورت با تنگه هرمز محدود نمی‌شود این منطقه می‌تواند مسیر مستقلی برای حضور ایران در تجارت اقیانوسی ایجاد کند؛ مسیری که چابهار در مرکز آن قرار دارد.

بندر چابهار در سال‌های گذشته در کنار بنسادر منطقه‌ای مانند گوادر پاکستان و بنادر عمان، در رقابت برای جذب جریان‌های تجاری منطقه قرار گرفته است. هر یک از این بنادر تلاش می‌کنند با توسعه زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد مزیت‌های لجستیکی، سهم بیشتری از تجارت شرق به غرب و شمال به جنوب به دست آورند.

در چنین رقابتی، امنیت و پایداری زیرساخت‌ها یک مزیت اقتصادی محسوب می‌شود. کشتی و کالا تنها زمانی یک مسیر را انتخاب می‌کنند که اطمینان داشته باشند آن مسیر از نظر عملیاتی، امنیتی و خدماتی قابل اتکاست. از همین رو، آسیب به یک سازه مانند برج کنترل دریایی چابهار، اگرچه از نظر فیزیکی محدود به یک نقطه است، اما از منظر ژئواکونومیک به موضوعی بزرگ‌تر تبدیل می‌شود.

«بزرگ‌ترین خسارت» آسیب به اعتماد سرمایه‌گذار

بازسازی یک سازه دریایی شاید از نظر فنی امکان‌پذیر باشد، اما بازسازی اعتماد اقتصادی فرآیندی زمان‌بر است.

سرمایه‌گذاران، اپراتورهای بندری، خطوط کشتیرانی و شرکت‌های لجستیکی پیش از ورود به یک منطقه، مجموعه‌ای از عوامل را بررسی می‌کنند.

آن‌ها فقط به موقعیت جغرافیایی نگاه نمی‌کنند؛ بلکه ثبات، امنیت، کیفیت زیرساخت و آینده‌پذیری منطقه را نیز ارزیابی می‌کنند.چابهار برای تبدیل شدن به یک بندر منطقه‌ای، نیازمند همین اعتماد است.

این بندر قرار است نقشی فراتر از یک مرکز تخلیه و بارگیری داشته باشد. قرار است حلقه‌ای از زنجیره ترانزیت منطقه‌ای باشد و بخشی از ظرفیت‌های اقتصاد دریاپایه ایران را فعال کند. اما تحقق این هدف نیازمند آن است که فعالان اقتصادی احساس کنند زیرساخت‌های این منطقه از حمایت و حفاظت کافی بر خوردار هستند.در غیر این صورت، مزیت جغرافیایی به تنهایی نمی‌تواند یک بندر را به قطب اقتصادی تبدیل کند.

«خطای تاریخی» وقتی مَکُران فقط در سخنرانی‌ها باقی بماند

«اقتصادسرآمد» در سال‌های گذشته بارها بر یک موضوع مشخص تأکید کرده است؛ توسعه مکران نباید فقط در سطح اسناد، همایش‌ها و وعده‌ها باقی بماند. سواحل مکران ظرفیت‌های کم‌نظیری در حوزه حمل و نقل دریایی، انرژی، شیلات، گردشگری دریایی و صنایع وابسته به دریا دارد.اما

میان ظرفیت‌های موجود و میزان بهره‌برداری واقعی از آنها همچنان فاصله وجود دارد.مشکل اصلی تنها کمبود پروژه نیست؛ بلکه نبود یک نگاه یکپارچه به اقتصاد دریاست.

اقتصاد دریایی با ساخت یک بندر با افتتاح یک پروژه شکل نمی‌گیرد. -این اقتصاد نیازمند زنجیره‌ای از زیرساخت‌ها، قوانین، سرمایه‌گذاری، نیروی انسانی متخصص و امنیت

پایدار است.تخریب برج کنترل دریایی چابهار امروز یک پرسش جدی پیش روی سیاست‌گذاران قرار داده است: اگر مکران اولویت راهبردی توسعه کشور است، آیا زیرساخت‌های این منطقه نیز در اولویت نخست حفاظت، سرمایه‌گذاری و بازسازی قرار دارند؟ پاسخ به این پرسش

مَکُران محسوب می‌شد. روایتی که قرار بود از سواحل جنوب شرق ایران، یک قطب جدید اقتصادی بسازد.

«از ایمنی ناوبری تا امنیت اقتصادی» چرا برج اهمیت داشت؟

در اقتصاد دریایی، بسیاری از زیرساخت‌های حیاتی برخلاف اسکله‌ها و کشتی‌ها کمتر دیده می‌شوند چراغ‌های دریایی، سامانه‌های کنترل ترافیک، تجهیزات ارتباطی و مراکز هدایت شناورها، ستون‌های خاموش تجارت دریایی هستند. یک کشتی تجاری برای ورود و خروج ایمن از بندر، تنها به آبخور مناسب یا اسکله مجهز نیاز ندارد. مسیر حرکت آن باید توسط شبکه‌ای از تجهیزات فنی و سامانه‌های مدیریتی کنترل شود. برج کنترل دریایی چابهار در همین چارچوب اهمیت داشت. این برج در مدیریت تردد شناورها، افزایش ایمنی عملیات دریایی، کنترل ارتباطات و پشتیبانی از فعالیت‌های بندری نقش داشت.

بنابراین خسارت به چنین سازه‌ای را نمی‌توان فقط با هزینه بازسازی فیزیکی سنجید هزینه واقعی زمانی مشخص می‌شود که اختلال در زنجیره فعالیت بندری، افزایش ریسک عملیاتی، نگرانی شرکت‌های کشتیرانی و اثر آن بر اعتمادسرمایه‌گذاران بررسی شود.

اقتصادسرآمد بر این باور است که در اقتصاد دریاپایه، حتی کوچک‌ترین حلقه‌های زنجیره، ارزش راهبردی دارند.

وقتی زیرساخت غیرنظامی دریایی هدف قرار می‌گیرد

یکی از مهم‌ترین ابعاد این حادثه، ماهیت هدف مورد اصابت است در جهان امروز، بنادر و زیرساخت‌های دریایی از جمله دارایی‌های حیاتی کشورها محسوب می‌شوند. تجربه کشورهای مختلف نشان داده است که حمله یا آسیب به زیرساخت‌های غیرنظامی دریایی، تنها یک اقدام علیه یک ساختمان یا تأسیسات نیست؛ بلکه می‌تواند تجارت، زنجیره تأمین و امنیت اقتصادی را تحت تأثیر قرار دهد. در سال‌های اخیر، در مناطق مختلف جهان، آسیب به بنادر، پایانه‌های تجاری و تجهیزات دریایی با واکنش‌های گسترده مواجه شده است؛ زیرا جامعه جهانی به خوبی می‌داند که تجارت دریایی وابسته به مجموعه‌ای از زیرساخت‌های حساس است.

از بنادر دریای سیاه گرفته تا مناطق درگیر در خاورمیانه، هرگاه زیرساخت‌های غیرنظامی دریایی آسیب دیده‌اند، پیامدهای اقتصادی آن فراتر از محدوده جغرافیایی حادثه بوده است.

چابهار نیز از همین منظر اهمیت دارد.

این بندر بخشی از شبکه آینده ترانزیتی ایران است و هر آسیب به زیرساخت‌های آن، می‌تواند بر برداشت فعالان اقتصادی از میزان امنیت و پایداری این مسیر اثر بگذارد. در سال‌های اخیر، اهمیت سواحل مکران تنها به دلیل موقعیت جغرافیایی آن افزایش نیافته، بلکه به دلیل تغییر آرایش تجارت جهانی و شکل‌گیری مسیرهای جدید حمل و نقل نیز مورد توجه قرار گرفته است.

اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری به مسیرهای امن و متنوع دریایی نیاز دارد. در چنین شرایطی، کشورهایی که بتوانند بنادر کارآمد، شبکه لجستیکی پایدار و مسیرهای ترانزیتی قابل اعتماد ایجاد کنند، سهم بیشتری از جریان تجارت آینده را به دست خواهند آورد.

بازتاب

محمد هادی طهرانی مقدم در گفت و گو سرآمد:

تخصیص ۲۰ میلیارد تومان اعتبار به توسعه زیرساخت‌های نوار ساحلی مَکُران

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان از تخصیص ۲۰ میلیارد تومان اعتبار به توسعه زیرساختهای نوار ساحلی مکران خبر داد. محمد هادی طهرانی در گفت و گو با اقتصاد سرآمد از تخصیص ۲۰ میلیارد تومان اعتبار به توسعه زیرساختهای نوار ساحلی مکران خبر داد و گفت: این میزان اعتبار تخصص یافته در حال هزینه در نقاط مختلف شناسایی شده در نوار ساحلی مکران جهت ایجاد امکانات و زیرساختهای لازم برای خدمات دهی به گردشگران ورودی به استان است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان، اظهار داشت: این میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان، اظهار داشت: همچنین بخشی از این اعتبار نیز در بخش ایجاد زیرساختهای جاده ای و حمل و نقل و نیز احداث سرویس های بهداشتی در نوار ساحلی مکران هزینه شده است.طهرانی مقدم، بیان داشت: امیدواریم روند تخصیص اعتبارات ملی برای توسعه زیرساختهای گردشگری در نوار ساحلی مکران به عنوان یکی از قطب های اصلی گردشگری دریایی جنوب کشور، ادامه یابد و در سال ۱۴۰۵ شاهد افزایش میزان اعتبارات تخصیص یافته در این حوزه باشیم.

این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان، به وجود جاذبه های منحصر به فرد طبیعی در نوار ساحلی دریای عمان در محدوده این استان اشاره کرد و گفت: خلیج بزم، خلیج گواتر، خلیج چابهار، تالاب صورتی، سواحل درک، بندر تنگ، ساحل دریای بزرگ در چابهار، ارتفاعات بریس، بندر رمین و ... از جمله مهمترین جاذبه های گردشگری در سواحل مکران محسوب می شوند که گردشگران زیادی را به خود جذب می کنند.



دوشنبه-۱۹ تیر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۳۹

اقتصاد دریا

شیلات

فصل صید میگو در آب‌های بوشهر از هفتم مرداد آغاز می‌شود



مدیرکل شیلات استان بوشهر از تصویب زمان آغاز فصل صید میگو در آب‌های این استان خبر داد و گفت: بر اساس تصمیم کمیته مدیریت صید، فعالیت قایق‌های صیادی از هفتم و لنج‌ها از هشتم مردادماه سال جاری مجاز خواهد بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، عقیل امینی از تعیین تکلیف فصل صید میگو در حوزه استحفاظی این استان خبر داد و اظهار کرد: بر اساس مصوبه جلسه کمیته مدیریت صید، مجوز آغاز فعالیت برای شناورهای صیادی به صورت پلکانی صادر خواهد شد؛ به گونه‌ای که قایق‌های صیادی از تاریخ هفتم مرداد و لنج‌های صیادی از هشتم مرداد مجاز به ورود به عرصه صید میگو هستند.

وی ایمن تصمیم را حاصل بررسی‌های دقیق میدانی، ارزیابی وضعیت ذخایر میگو و مشورت با کارشناسان مرتبط عنوان کرد و افزود: این نشست امروز با حضور تمامی اعضای کمیته مدیریت صید برگزار شده و زمان آغاز فصل، با هدف ایجاد تعادل میان بهره‌برداری اقتصادی، حفظ پایداری منابع آبیزی و تأمین معیشت جامعه صیادی تعیین گردیده است. امینی در ادامه با اشاره به ترکیب اعضای این کمیته، از همراهی و تعامل دستگاه‌های مختلف قدردانی کرد و گفت: در این جلسه، رئیس پژوهشکده میگوی کشور، معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان، فرمانده یگان حفاظت منابع آبیزان، نمایندگان از استانداری، دریاییان، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های صیادی بوشهر و رؤسای ادارات شیلات شهرستان‌ها به همراه دیگر اعضا حضور داشتند و نظرات تخصصی خود را ارائه دادند.

مدیرکل شیلات استان بوشهر در بخش دیگری از سخنان خود، مدیریت علمی و حفاظت از ذخایر را از اولویت‌های اساسی این اداره کل برشمرد و تأکید کرد: در کنار برنامه‌ریزی برای فصل صید، اجرای طرح‌های بازسازی ذخایر نیز با جدیت دنبال می‌شود.

هوشمندسازی مزارع و توسعه زنجیره ارزش؛ دو کلیداصلی تحول در صنعت میگوی ایران



با هدف دستیابی به تولید ۱۶۰ هزار تن میگو در برنامه هفتم پیشرفت، مدیرکل دفتر میگو و آب شور سازمان شیلات، هوشمندسازی مزارع و تکمیل زنجیره ارزش را راهبرد محوری سازمان برای افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری در بازارهای جهانی دانست. به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی سازمان شیلات ایران، مهرداد محمدی‌دوست با تبیین نقشه راه توسعه صنعت میگو، اظهار داشت: برای دستیابی به هدف ۱۶۰ هزار تن تولید در افق برنامه هفتم پیشرفت، افزایش سطح زیرکشت به تنهایی کافی نیست؛ بلکه ضرورت دارد با تغییر پارادایم از تولید سنتی به تولید دانش‌بنیان، بهره‌وری در واحد سطح به شکلی حداکثری ارتقا یابد.

وی با اشاره به الگوهای جهانی موفق افزود: به‌کارگیری فناوری‌های نو ظهور نظیر هوش مصنوعی و اینترنت اشیا برای پایش لحظه‌ای و مدیریت دقیق نهاده‌ها، ضمن کاهش هزینه‌ها، امنیت زیستی مزارع را تضمین می‌کند. همچنین اصلاح ساختار فیزیکی و بهره‌گیری از زیرساخت‌های نوین، ظرفیت‌های تولید را متحول خواهد کرد.

مدیرکل دفتر میگو و آبزیان آب شور با اشاره به ضرورت توسعه زنجیره ارزش خاطر نشان کرد: خام‌فروشی، مانع جدی در مسیر سودآوری پایدار است. در همین راستا و با هدف جایگزینی خام‌فروشی با ارزش افزوده بالا، کنسر سیوم صادراتی صنعت میگو تشکیل شده است تا با تمرکز بر صنایع تبدیلی، بسته‌بندی مدرن و برندسازی ملی، میگوی ایرانی به یکی از پیشران‌های اصلی صادرات غیرنفتی کشور تبدیل شود.

محمدی‌دوست در پایان تأکید کرد: تمامی برنامه‌های توسعه‌ای منطبق بر سیاست‌های کلان دریامحور تدوین شده است تا با ارتقای زیرساخت‌هایی نظیر مراکز SPF، جایگاه رقابتی ایران در بازارهای هدف جهانی تثبیت شود