

عادل شهرزاد در گفت و گو با سرآمد خبر داد: **موزه «بندر و دریانوردی» در بندر عباس راه اندازی خواهد شد**



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از راه اندازی موزه بندر و دریانوردی با همکاری مشترک اداره بندار و دریانوردی استان در قالب طرح توسعه موزه مردم شناسی خلیج فارس بندر عباس خبر داد. عادل شهرزاد در گفت و گو با اقتصاد سرآمد با تأکید بر اینکه حفظ هویت تاریخی و فرهنگی استان هرمزگان همواره در دستور کار اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قرار دارد از توسعه موزه مردم شناسی خلیج فارس خبر داد و گفت: در نظر داریم موزه بندار و دریانوردی را نیز با توسعه ساختمان فعلی، ایجاد کنیم.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، افزود: در راستای تحقق این اقدام فرهنگی مهم، اداره کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان نیز نهایت همکاری را با اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خواهد داشت. وی در ادامه گفته های خود خاطرنشان ساخت: تامین منابع مالی مورد نیاز برای ایجاد موزه بندار و دریانوردی نیز با انجام تعاملات بین سازمان بندار و دریانوردی و وزارت میراث فرهنگی صورت خواهد گرفت و به صورت مشترک تامین خواهد شد.

این مقام مسئول در استان هرمزگان، یادآور شد: در راستای راه اندازی موزه بندار و دریانوردی تلاش خواهیم کرد، تاریخچه استان هرمزگان را در امور مربوط به تجارت و دریانوردی به بهترین شکل ممکن در این موزه به نمایش عموم درآوریم. به گفته شهرزاد، اشیای تاریخی برای نمایش در موزه بندار و دریانوردی هرمزگان از تمام موزه های استان جمع آوری در این موزه به نمایش گذاشته خواهد شد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، تصریح کرد: عملیات اجرایی راه اندازی این موزه به زودی آغاز خواهد شد و پیش بینی می شود تا پایان امسال ششاده بهره برداری از موزه «بندر و دریانوردی هرمزگان» باشیم.

پایش اسکله‌ها و شناورهای صیادی بوشهر پیش از آغاز فصل صید میگو



سرپرست اداره دامپزشکی شهرستان بوشهر از اجرای بازرسی های بهداشتی دامپزشکی از اسکله‌ها و شناورهای صیادی بوشهر پیش از آغاز فصل صید میگو خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد،امین کریمی به مهر اظهار کرد: همزمان با نزدیک شدن به آغاز فصل صید میگو، کارشناسان اداره دامپزشکی شهرستان بوشهر با حضور در ۱۶ اسکله صیادی شهرستان، نسبت به ارزیابی و بازرسی بهداشتی شناورهای صیادی، تجهیزات و مخازن نگهداری صید، یخ مصرفی، وضعیت نظافت شناورها و رعایت الزامات بهداشتی اقدام کردند.

وی افزود: رعایت اصول بهداشتی از نخستین حلقه زنجیره تولید و عرضه آبزیان، نقش تعیین کننده‌ای در حفظ کیفیت میگو، پیشگیری از آلودگی‌های میکروبی و افزایش ماندگاری محصول دارد و در نهایت به تأمین غذای سالم و حفظ سلامت مصرف کنندگان منجر می‌شود.

سرپرست اداره دامپزشکی شهرستان بوشهر با اشاره به اهمیت نظارت‌های پیشگیرانه دامپزشکی تصریح کرد: بازرسی از شناورهای صیادی پیش از آغاز فصل صید، علاوه بر اطمینان از آمادگی بهداشتی شناورها، زمینه رعایت استانداردهای بهداشتی در مراحل صید، نگهداری، حمل و تخلیه آبزیان را فراهم کرده و از افت کیفیت محصولات شیلاتی جلوگیری می‌کند.

کریمی ادامه داد: در جریان این بازدیدها، ضمن ارائه آموزش‌ها و توصیه‌های لازم به صیادان و بهره‌برداران، بر استفاده از یخ بهداشتی، شست‌وشو و ضدعفونی مستمر تجهیزات، نگهداری مناسب صید در دمای استاندارد و رعایت کامل دستورالعمل‌های بهداشتی سازمان دامپزشکی کشور تأکید شد.



سرتیبه گروه راهبردی -مرتضی فاخری - در سپتامبر ۲۰۲۳، فضای سالن اجلاس سران گروه ۲۰ در دهلی نو، بیش از هر زمان دیگری بسوی تدبیر و هم‌گرایی اقتصادی می‌داد. در حاشیه این نشست، تفاهم‌نامه‌ای به امضا رسید که رسانه‌های جهان آن را «بزرگ‌ترین پروژه ترانزیتی قرن» لقب دادند. کریدور اقتصادی هند و خاورمیانه و اروپا که به اختصار آی مک نامیده می‌شود، به عنوان یک شبکه چند وجهی از مسیرهای دریایی، ریلی، خطوط لوله انرژی و کابل‌های ارتباطی پا به عرصه وجود نهاد تانه تنها زنجیره‌های تأمین را دگرگون کند، بلکه نقشه ژئواکونومیک نیکمره شرقی را از نو ترسیم نماید. اعضای این سند توسط بازیگرانی با منافع متضاد تاریخی چون ایالات متحده، اتحادیه اروپا، هند، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و رژیم صهیونیستی، خود گواهی براجماعی کم نظیر بود که پشت این پروژه شکل گرفته بود. اما آنچه در آن روزها به عنوان پیروزی دیپلماسی و عزمی راسخ برای عبور از بن بست‌های سیاسی تلقی می‌شد، کمتر از یک ماه بعد، با طوفان خشونت در غزه، به یکی از پیچیده ترین معماهای راهبردی صحنه بین الملل بدل شد و کریدور وعده داده شده را در هاله‌ای از ابهام و تردید فرو برد. برای درک ابعاد این کلان پروژه، نخست باید به معماری زیرساختی آن نظر افکند. آی مک بر دو محور اساسی استوار است: محور شرقی که هند را از طریق مسیرهای دریایی به بندار کلیدی خلیج فارس، بـه ویژه بندر جبل علی در امارات متحده عربی، متصل می‌سازد و محور شمالی که با بهره گیری از شبکه ریلی، کالاها را از بندار خلیج فارس به سوی عربستان سعودی، اردن و نهایتاً بندر حیفاف را اراضی اشغالی هدایت می‌کند. این نقطه، حلقه اتصال به دریای مدیترانه و از آنجا به بندار اروپایی چون پرتوس در یونان و تریسته در ایتالیا به شمار می‌رود. بر اساس برآوردهای اولیه، این مسیر ترکیبی می‌تواند زمان ترانزیت را تا چهل درصد کاهش دهد و سالانه حدود پنج و نیم میلیارد دلار صرفه جویی در تجارت آسیا و اروپا به همراه آورد. اما آی مک صرفاً یک پروژه جابه جایی کالا نیست؛ بلکه سه ستون اصلی را شامل می‌شود: حمل و نقل و زیرساخت، اتصال انرژی از طریق خطوط لوله هیدروژن پاک و شبکه‌های برق، و ستون دیجیتال که با کابل‌های فیبر نوری، پیوندی ناگسستنی در حوزه داده و فناوری میان اعضا ایجاد می‌کند. این رویکرد چند لایه، نشان از بلند پروازی فراوانی داشت که فراتر از تجارت سنتی، به دنبال شکل دهی به یک اکوسیستم همگرا در حوزه‌های راهبردی آینده بود.

با این حال، هر پروژه‌ای در این مقیاس، ناگزیر با چالش‌های ساختاری و مالی رو به رو ست و آی مک نیز از این قاعده مستثنی نیست. کارشناسان برآورد می‌کردند که برای عملیاتی شدن حداقلی این کریدور، به سرمایه‌گذاری اولیه‌ای بالغ بر پنج میلیارد دلار نیاز است که بخش اعظم آن باید صرف توسعه زیرساخت‌های ریلی در اردن، سرزمین‌های اشغالی و نقاط اتصال در عربستان شود. موضوع هزینه‌ها، تنها یک روی سکه بود؛ روی دیگر، پیچیدگی‌های ناشی از هماهنگ سازی قوانین گمرکی، استانداردهای فنی خطوط آهن، سیستم‌های بارگیری و نرم افزارهای اشتراک گذاری داده میان کشورهای مختلفی بود که هر یک دارای نظام‌های حقوقی و اداری مستقلی هستند. علاوه بر این، رقابت پنهان و آشکار با ابتکار کمربند و راه چین که یک دهه زودتر آغاز به کار کرده و حضور گسترده‌ای در



فریداعیزی -اقتصاد سرآمد

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

«آی‌مک» تهدید جدی ترانزیتی

ایران در اغما

کریدور «آی‌مک IMEC» در میدان سیاست و بحران

خواهد داد. با این حال، وقوع جنگ غزه و تنش‌های پس از آن، عملاً اجرای آی مک را متوقف ساخته و به ایران فرصتی داده است تا ضمن تقویت کریدور شمال و جنوب و افزایش همکاری با روسیه و چین، جایگاه خود را به عنوان یک مسیر ترانزیتی امن و کم هزینه تثبیت کند. این رقابت در کریدوری، یعنی آی مک در محور غربی و کریدور شمال و جنوب در محور شرقی، نشان دهنده تغییر پارادایم در تجارت جهانی است که در آن، کشورها به جای تکیه بر یک مسیر انحصاری، به دنبال تنوع بخشی به زنجیره تأمین و ایجاد مسیرهای موازی برای کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیکی هستند. از همین رو، حتی اگر آی مک در آینده‌ای دور احیا شود، احتمالاً با کریدورهای رقیبی مواجه خواهد شد که هزینه‌های کمتر و ثبات امنیتی بیشتری را به سرمایه‌گذاران نوید می‌دهند.

با این تفاسیر، نمی‌توان از این نکته غافل شد که تحقق آی مک، فارغ از موانع کنونی، به زمان و صبری فراتر از برنامه ریزی‌های اولیه نیاز دارد. برخی تحلیلگران ارشد معتقدند که این کریدور بیش از آنکه یک پروژه اجرایی باشد، یک «بیانیه راهبردی» از سوی غرب و متحدان منطقه‌ای‌اش برای نشان دادن عزمشان در مقابله با نفوذ چین و ایجاد نظمی نوین در غرب آسیا بود. در واقع، امضای تفاهم‌نامه در سپتامبر ۲۰۲۳، پیامی روشن به یکن داشت که آمریکا و متحدانش از ابتکار کمربند و راه عقب نشینی نخواهند کرد و برای حفظ حضور خود در منطقه، حتی در حوزه‌هایی که چین سال‌ها پیشگام بوده، وارد عرصه رقابت خواهند شد. اما این رویکرد رقابتی که بر تقابل با چین و گسترش پیمان ابراهیم استوار بود، نقطه کور بزرگی داشت: غفلت از ژرفای بحران فلسطین و توانایی آن در بر هم زدن تمامی محاسبات راهبردی. جنگ غزه نشان داد که هرگونه نقشه راه اقتصادی در خاورمیانه که مبتنی بر عدالت و حل مناقشات ریشه‌ای نباشد، همچون بنایی بر روی شن‌های روان خواهد بود که با نخستین طوفان، فرو می‌ریزد. بنابراین، احیای آی مک در گرو ایجاد یک «پیمان صلح» پایدار در منطقه است که بتواند امنیت خطوط ریلی، بندار و تأسیسات انرژی را تضمین کند و سرمایه‌گذاران را از بیم حملات و خرابکاری‌ها برهاند.

در پایان باید تأکید کرد که، کریدور آی مک در وضعیتی گیر افتاده است که می‌توان آن را «تعطیل فعال» نامید. نه به طور کامل کنار گذاشته شده و نه در مسیر اجرا قرار دارد. اسناد آن در بایگانی وزارتخانه‌های امضاکننده محفوظ مانده و گاهی در حاشیه نشست‌های دیپلماتیک، به عنوان یادآوری از یک رویای از دست رفته، مورد اشاره قرار می‌گیرد. اما آیا این به معنای پایان کار است؟ تاریخ نشان داده که کلان پروژه‌های ترانزیتی، اغلب بیش از یک دهه زمان نیاز دارند تا از مرحله تفاهم تا بهره برداری را طی کنند. کانال سوئز یا خط آهن سراسری آمریکا، هر کدام با موانع بسیار بزرگ تری رو به رو بودند و نهایتاً به ثمر نشستند. با این حال، تفاوت اساسی آی مک با آن پروژه‌ها در این است که در قرن بیست و یکم، سرعت تحولات ژئوپلیتیکی به حدی رسیده که یک پروژه زیرساختی نمی‌تواند بیش از چند سال در هاله‌ای از ابهام باقی بماند؛ چراکه رقبا، فناوری‌ها و حتی الگوهای معماران سیاست جهانی این باشد که در عصری که هر نقشه اقتصادی، یک نقشه سیاسی در پس زمینه دارد، اولین و آخرین گام برای هر طرح ترانزیتی، تأمین صلح و اعتماد میان ملت‌هاست. تا آن هنگام، کریدور آی مک همچنان روی کاغذ خواهد ماند؛ روی کاغذی که بر خلاف مسیرهای ریلی آن، از دریای سرخ تنش‌ها و بیابان مناقشات عبور نمی‌کند، بلکه در انتظار روزی است که اراده‌ای جمعی برای تبدیل آن به واقعیت، پا به عرصه وجود گذارد.

دکل امنیتی در پایانه مدیترانه و توسعه فناوری برای یک زنجیره ارزش مشترک با اردن، عربستان، امارات و هند به دریافت حمایت سیاسی و مالی غرب می‌انديشيد، تا از بقای سیاسی و ژئوپلیتیک خود بهره مند شود، اکنون در موقعیتی قرار گرفته که به دلیل اقدامات نظامی‌اش، مانعی جدی بر سر راه تحقق همان راهبردی تلقی می‌شود که برای بقای خود طراحی کرده بود.

عواقب این جنگ، فراتر از تعلیق دیپلماتیک، به طور مستقیم معادلات امنیتی ترانزیت را نیز تحت الشعاع قرار داد. حملات نیروهای حوثی به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ که در همسویی با محور مقاومت انجام می‌شد، عملاً مسیر دریایی جایگزین را نیز ناامن ساخت و نشان داد که نقطه ضعف اصلی تمامی کریدورهای موجود، در ناامنی منطقه غرب آسیا نهفته است. این تحولات، رویکرد رژیم صهیونیستی را که خود را ستون امنیتی این کریدور در مدیترانه می‌دانست، با چالش وجودی مواجه ساخت. از سوی دیگر، هرچند برخی تحلیلگران معتقدند که جنگ آمریکا علیه ایران، ضرورت تسریع در تکمیل این کریدور را بالا برده است، اما توان تخریب موشکی ایران و قدرت بازدارندگی آن، سرمایه‌گذاری در این کلان پروژه منطقه‌ای را به تعطیلی می‌کشاند. چالش‌های فنی در احداث خطوط ریلی ممتد و استاندارد در بیابان‌های عربستان، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های نجومی برای توسعه بندار و فقدان ثبات سیاسی و امنیتی پایدار در خاورمیانه، همگی نشان می‌دهند که تبدیل این تفاهم‌نامه سیاسی به یک واقعیت عینی، مسیری پیچیده و زمان بر خواهد بود و شاید حتی در میان مدت، غیرممکن به نظر رسد با نگاهی به افق پیش رو، می‌توان گفت که آینده آی مک به تحولات چند لایه‌ای گره خورده است که هیچ‌یک از آن‌ها به سادگی قابل پیش‌بینی نیست. نخستین عامل تعیین‌کننده، سرانشت مناقشه غزه و چگونگی پایان یافتن آن است. تا زمانی که آتش جنگ در این منطقه فروکش نکند و راه حلی عادلانه و مورد پذیرش طرفین برای مسئله فلسطین ارائه نشود، امکان بازگشت به میز مذاکرات برای عادی سازی روابط و برنامه ریزی عملیاتی برای کریدور، بسیار ضعیف خواهد بود. دومین عامل، تغییرات احتمالی در رویکرد کشورهای عربی به ویژه عربستان سعودی و امارات است. این کشورها که سرمایه‌گذاری‌های کلانی در پروژه‌های زیربنایی خود انجام داده‌اند، ممکن است به دنبال مسیرهای جایگزین برای همگرایی اقتصادی باشند که کمتر درگیر تنش‌های ژئوپلیتیکی شوند. بره‌ای مثال، تقویت کریدور شمال و جنوب که از روسیه، قفقاز و ایران می‌گذرد، می‌تواند گزینه‌ای جذاب برای هند باشد که بدون نیاز به عبور از خاورمیانه پر تنش، به اروپا متصل شود. هرچند تحریم‌های غرب علیه روسیه، این مسیر را نیز با موانعی جدی مواجه ساخته است، اما نمی‌توان از آن به عنوان یک جایگزین بالقوه چشم‌پوشی کرد. سومین عامل، تحولات در سیاست خارجی ایالات متحده و اتحادیه اروپا است. با توجه به نزدیک شدن به انتخابات ریاست جمهوری آمریکا و تغییرات احتمالی در اولویت‌های سیاسی واشنگتن، ممکن است حمایت از آی مک به عنوان یکی از میراث‌های دولت بایدن، در دولت بعدی با کم توجهی یا حتی کنار گذاشته شدن مواجه گردد. این عدم قطعیت در حمایت سیاسی، خود یکی از موانع جدی برای جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است که برای ورود به چنین پروژه‌های عظیمی، به تضمین‌های بلند مدت نیاز دارند.

در این میان، نگاه به آی مک از دید ایران و رقبای منطقه‌ای نیز خالی از اهمیت نیست. کریدور یادشده، عملاً مسیری است که هند و کشورهای غربی را بدون عبور از خاک ایران به اروپا متصل می‌کند و از این دیدگاه، تهدیدی جدی برای موقعیت ترانزیتی ایران محسوب می‌شود. ایران که خود در کریدور شمال و جنوب نقش محوری دارد، در صورت تحقق آی مک، بخش مهمی از مزیت ژئواکونومیک خود را از دست

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی