

تأکید مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار بر نقش راهبردی مرز ریمدان در توسعه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی



دکتر محمدسعید اربابی، رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار، در برنامه زنده میزگرد خبری «بررسی جایگاه و وضعیت مرز ریمدان» از شبکه استانی هامون، با تشریح آخرین وضعیت منطقه منفصله ریمدان، بر ضرورت نگاه راهبردی، بلندمدت و فراتر از یک مرز محلی به این گذرگاه تجاری تأکید کرد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد چابهار، دکتر اربابی با بیان این که «ریمدان نباید صرفاً یک بازارچه مرزی دیده شود»، اظهار کرد: ریمدان ظرفیت تبدیل شدن به یکی از کریدورهای مهم بین‌المللی کشور را دارد و می‌تواند در اتصال چین و پاکستان به ایران، ترکیه، عراق و بازارهای اروپایی نقش آفرینی کند. وی افزود: چابهار و گوادر را نباید صرفاً دو بندر رقیب تلقی کرد؛ بلکه این دو بندر می‌توانند به‌عنوان دو نقطه مکمل در شبکه کریدورهای منطقه‌ای، زمینه‌ساز افزایش تجارت، ترانزیت و همکاری اقتصادی میان کشورهای منطقه باشند.

رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به روند شکل‌گیری منطقه منفصله ریمدان گفت: در سال ۱۳۹۸، موضوع الحاق بخشی از اراضی مرزی به محدوده منطقه آزاد به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ نیز سند حدود پنج هزار هکتار از اراضی این محدوده‌اخذ شد.

دکتر اربابی ادامه داد: حدود سه‌هزار و ۵۰۰ هکتار از این اراضی در محدوده حفاظتی گائود قرار دارد و امکان فعالیت در آن وجود ندارد؛ بنابراین برنامه عملیاتی سازمان بر حدود یک‌هزار و ۵۰۰ هکتار از اراضی خارج از این محدوده متمرکز شده است. وی با اشاره به شرایط جدید کشور و ضرورت فعال‌سازی ظرفیت‌های مرز ریمدان تصریح کرد: بر نامه اولیه این بود که ابتدا زیرساخت‌های مورد نیاز در این منطقه ایجاد و سپس فعالیت‌های تجاری توسعه یابد، اما شرایط خاص و بحرانی کشور موجب شد ریمدان پیش از تکمیل تمامی زیرساخت‌ها وارد چرخه عملیاتی شود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار افزود: در همین چارچوب، کد گمرکی اختصاصی منطقه منفصله ریمدان اخذ شد و فعالیت‌های صادراتی و وارداتی آغاز گردید و همزمان عملیات عمرانی و تکمیل زیرساخت‌ها نیز با جدیت ادامه پیدا کرد.

دکتر اربابی با تشریح بخشی از اقدامات انجام‌شده در منطقه منفصله ریمدان گفت: احداث ساختمان گمرک، تأمین آب و برق، ایجاد زیرساخت فیبرنوری، محصورسازی حدود ۲۱۵ هکتار از اراضی بادپوار بتنی و استقرار ساختمان‌ها و کانکس‌های مورد نیاز، از جمله اقداماتی است که در این مدت انجام شده است.

وی در واکنش به برخی انتقادات درباره وضعیت خدماتی مرز ریمدان اظهار کرد: وجود برخی نواقص را انکار نمی‌کنیم و هر مشکلی که وجود داشته باشد باید برطرف شود؛ اما ارزیابی عملکرد ریمدان باید با توجه به شرایط ویژه‌ای که این منطقه در آن وارد مرحله عملیاتی شده و همچنین مجموعه اقدامات انجام‌شده صورت گیرد.

سرآمد گروه راهبردی - مرتضی فاخری -

یکی از روزهای مبانی تابستان ۱۴۰۵، کشتی کانتینری «دبی تاور» متعلق به شرکت چینی سی‌لجند، بندر انبوه و شلوغ نینگبو-ژوشان در شرق چین را به مقصد سواحل جنوبی انگلستان ترک کرد. در نگاه نخست، این حرکت کوچک در میان انبوه تردهای روزانه کشتی‌های غول‌پیکر در یکی از شلوغ‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان، چندان چشمگیر نمی‌نمود. اما آن‌چه این سفر را از هزاران سفر مشابه متمایز می‌ساخت، نه محموله‌های روی عرشه و نه مقصد نهایی آن، بلکه انتخابی بود که ناخدای کشتی برای پیمودن راهی متفاوت در پیشش گرفت؛ او به جای پیمایش در مسیر داغ و پر تنش کانال سوئز و دریای سرخ، سکان را به سمت شمال شرقی چرخاند تا از دل آب‌های سرد و یخ‌ده قایتون‌س منجمد شمالی، راهی نو به سوی پیرامون کهن‌قاره اروپا بگشاید. این حرکت، که نقطه عطفی در تاریخ حمل‌ونقل دریایی به‌شمار می‌رود، نخستین گام عملی برای تجاری‌سازی رویایی دیرینه بود که تا دیروز، تنها در نقشه‌های راهبردی و سناریوهای آینده‌پژوهانه مجال نمود می‌یافت؛ ایجاد یک سرویس منظم و هفتگی کانتینری از طریق گذرگاه شمال شرقی که سواحل سبیری را به اروپای غربی پیوند می‌دهد. شرکت سسی‌لجند با برنامه‌ریزی برای اجرای هشت سفر رفت‌و برگشت تا پیش از فرارسیدن یخبندان پاییزی، گامی بلند برای خارج کردن این کریدور از وضعیت آزمایشگاهی و وارد کردن آن به عرصه رقابت تجاری برداشته است؛ تحولی که پاسخی مستقیم به آشنگویی‌های ژئوپلیتیکی، تغییرات اقلیمی و محاسبات استراتژیک قدرت‌های بزرگ، چالش‌های فنی و زیرساختی، و همچنین پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی است که همگی دست‌درکار ترسیم نقش‌پیش‌روی این مسیر تازه‌گشوده شده‌اند.

انگیزه‌های راهبردی چین برای گشودن این پنجره تازه به سوی اروپا، ریشه در زنجیره‌ای از ناامنی‌های فزاینده در مسیرهای سنتی دارد. کانال سوئز و دریای سرخ که سال‌ها به عنوان شاه‌رگ حیاتی تجارت شرق و غرب شناخته می‌شدند، در دو سال اخیر به کانونی از تنش و هرج‌مرج بدل شده‌اند. حملات به کشتی‌های تجاری در تنگه‌باب‌المنندب و واکنش‌های نظامی متعاقب آن، بسیاری از خطوط بزرگ کشتیرانی را ناگزیر به توقف یا تغییر مسیر به سوی دماغه امید‌نیک در جنوب آفریقا کرده است؛ تغییر مسیری که هزاران مایل دریایی و تا دو هفته زمان اضافی به سفرها افزوده و هزینه‌های سوخت، بیمه و استهلاک ناوگان را به طرز چشمگیری افزایش داده است. در چنین فضای آکنده از عدم قطعیت، مسیر دریای شمال که از سواحل شمالی روسیه می‌گذرد و دریاهای بارتز، کارا، لاپف، سبیری شرقی و چوکچی را به یکدیگر متصل می‌سازد، به عنوان یک جایگزین فریبنده ظاهر می‌شود. این مسیر که در امتداد سواحل سبیری کشیده شده، فاصله جغرافیایی بین بنادر کلیدی آسیای شرقی مانند شانگهای و نینگبو با بنادر بزرگ اروپایی نظیر هامبورگ، روتردام و فلیکستورا تا حدود ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. در عمل، یک کشتی کانتینری که مسیر شمالگان را طی می‌کند، می‌تواند سفر خود را در کمتر از بیست روز به پایان برساند؛ در حالی که عبور از کانال سوئز حدود سی روز و دور زدن آفریقایش



از چهل و پنج روز زمان می‌طلبد. این مزیت زمانی، به ویژه برای محموله‌های با ارزش افزوده بالا و حساس به زمان مانند قطعات الکترونیکی، باتری‌های لیتیومی و تجهیزات فتوولتائیک، می‌تواند به عاملی تعیین‌کننده در انتخاب مسیر تبدیل شود. با این حال، آنچه این مسیر را به یک اولویت استراتژیک برای پکن تبدیل کرده، فراتر از صرفه‌جویی زمانی یا کاهش هزینه‌های لجستیکی است؛ چین به دنبال گریز از تنگنای تاریخی و راهبردی مالاکا است، جایی که بیش از هشتاد درصد نفت وارداتی و حجم عظیمی از کالاهای صادراتی این کشور از آن عبور می‌کند. وابستگی شدید به این آبراه باریک که در کنترل جغرافیایی اندونزی، مالزی و سنگاپور قرار دارد، همواره به عنوان کابوسی امنیتی برای برنامه‌ریزان استراتژیک پکن مطرح بوده و توسعه کریدورهای جایگزین، از جمله مسیر شمالگان، در زمره اولویت‌های بلندمدت سیاست «کم‌ریند و جاده» قرار گرفته است.

آن‌چه پروژه جدید سی‌لجند را از تلاش‌های پراکنده پیشین در این عرصه متمایز می‌سازد، ماهیت منظم، زمان‌بندی‌شده و مقیاس‌پذیر آن است. پیش از این، حرکت کشتی‌های کانتینری در آب‌های قطبی عمدتاً به صورت موردی، آزمایشی، یا با هدف حمل محموله‌های خاص و کم‌حجم مانند تجهیزات صنایع نفت، گاز و معدن صورت می‌گرفت. شرکت «نیو شینینگ» که خود از پیشگامان این عرصه به‌شمار می‌رود، در سال ۲۰۲۳ با کشتی «نیو نیو پولا ریو» نخستین گام‌ها را در این مسیر برداشت و اندکی بعد، در سال ۲۰۲۴ سرویس موسوم به «اسپرس قطبی شماره ۱۱» را بین شانگهای و بندر آرخانگلسک روسیه راهاندازی کرد. اما سرویس تازه سی‌لجند، با تخصیص هفت فروند کشتی با ظرفیت‌های متفاوت از حدود ۱۵۰۰ تا نزدیک ۵۰۰۰ TEU، برای نخستین بار در تلاش است تا یک کریدور تجاری قابل اتکا با زمان‌بندی منظم در طول فصل یخ‌گشایی ایجاد کند. برنامه این شرکت، اجرای هشت سفر رفت‌و برگشت از اواسط مرداد تا اواخر مهر ماه است؛ بازه‌ای که همزمان با کاهش حداکثری یخ‌های قطبی و افزایش پنجره ناوبری است. نخستین کشتی این ناوگان، یعنی «دبی تاور» با ظرفیت ۱۷۴۰ TEU، در ۱۲ اوت ۲۰۲۶ راهی شد و پس از عبور از تنگه برینگ و پیمایش مسیر شمال شرقی در امتداد سواحل روسیه، در ۵ سپتامبر به بندر فلیکستور در انگلستان رسید و از آنجا، محموله‌های خود را از طریق شبکه‌ای از خطوط کشتیرانی فیدر به سایر بنادر اروپایی از جمله روتردام، هامبورگ، و یلهلمشاون و آنتورپ گسیل داشت. نکته ظریف و تعیین‌کننده در این طراحی عملیاتی، تمرکز ویژه مدیران سسی‌لجند بر حل یکی از مزمن‌ترین چالش‌های بنادر شمالی، یعنی تأخیر در پهلوگیری و تخلیه و بارگیری است. این شرکت با انعقاد تفاهمنامه‌های همکاری با پایانه‌های کانتینری بنادر مقصد، موفق شده است اولویت عملیاتی و امکانات اختصاصی برای کشتی‌های این سرویس تضمین کند. این اقدام از آن رو حیاتی است که هر گونه وقفه در بنادر اروپایی می‌تواند به آسانی مزیت زمانی بیست‌روزه این مسیر را از بین ببرد و آن را در رقابت با مسیر سوئزی اثر سازد.

با این وجود، هرگز نباید از یاد برد که مسیر شمالگان، با وجود تمامی جذابیت‌هایش، همچنان با انبوهی از موانع ساختاری و محدودیت‌های ذاتی دست‌وپنجه‌نرم می‌کند که تجاری‌سازی کامل و تبدیل آن به یک شاهراه همیشگی را به چالشی دشوار بدل ساخته است. نخستین و بی‌تردید

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

ورود هوشمندانە کریدور شمالگان به رقابت تجاری

آغاز رقابت مسیر قطب شمالگان

توسط سی‌لجند با کشتی کانتینری «دبی تاور»

می‌دهد. در مقابل، شرکت‌های چینی و همچنین کره‌ای‌ها که اخیراً با کشتی «پن استار آکر» به این رقابت پیوسته‌اند، با رویکردی عمل‌گرایانه، این مسیر را به عنوان یک راهکار موقتی و کارآمد برای عبور از بحران جاری در خاورمیانه تلقی می‌کنند. این شفاف رویکردی میان دو بلوک شرق و غرب، خود به تنهایی نشان‌دهنده آن است که مسیر شمالگان، بیش از آنکه یک کریدور تجاری خنثی باشد، به یکسی از عرصه‌های رقابت و تقابـل ژئوپلیتیکی بدل شده است.

حال، با در نظر گرفتن تمامی این مؤلفه‌های متضاد، این پرسش محوری مطرح می‌شود که آیا مسیر قطب شمال قادر خواهد بود در بلندمدت، نظم‌نوینی بر تجارت جهانی تحمیل کند؟ پاسخ به این سؤال، چنانکه از شواهد برمی‌آید، مبهم و به شدت وابسته به متغیرهای غیرقابل پیش‌بینی است. از یک سسو، برنامه‌های بلندپروازانه‌ای که از سوی شرکت‌های چینی و مقامات روسی اعلام شده، نشان از عزم جدی برای توسعه این کریدور دارد. شرکت نیو شینینگ هدف گذاری کرده تا تاژ جابه‌جایی خود در مسیر شمالگان را تا سال ۲۰۲۷ به ۱.۲ میلیون تن برساند و روسیه نیز رسماً اعلام داشته که در بازه زمانی ۲۰۳۱ تا ۲۰۳۵ به دنبال دستیابی به ناوبری تمام‌فصل در این مسیر است. افزون بر این، روند گرمایش جهانی و کاهش مستمر سطح یخ‌های قطبی که هر سال مسیر مکمل و اضطراری عمل می‌سازد، به نفع طرفداران این مسیر عمل می‌کند. از سوی دیگر، واقعیت‌های میدانی و محدودیت‌های سیاست‌تاری همچنان پارچا هستند؛ هزینه‌های سرسام‌آور ساخت زیرساخت‌ها، کمبود کشتی‌های مناسب، فقدان نقشه‌های هیدروگرافی دقیق و پیچیدگی‌های بیمه‌ای، همگی موانعی جدی بر سر راه این جاهطلبی‌ها باقی مانده‌اند. در کوتاهمدت و میانمدت، مسیر شمالگان بیش از آنکه یک جایگزین تمام‌عیار باشد، به عنوان یک مسیر مکمل و اضطراری عمل خواهد کرد؛ مسیری که در فصول مشخص و برای کالاهای ویژه، می‌تواند گزینه‌ای کارآمد باشد، اما هرگز توان رقابت با حجم عظیم و جریان دائمی کالاهای عبوری از کانال سوئز را ندارد. ورود کره

جنوبی به این عرصه، فقدان نقشه‌های هیدروگرافی دقیق و یک میدان رقابت جدید بدل می‌شود؛ اما تحول اساسی در الگوی جریان کالاهای جهانی، همچنان به آینده‌ای دورتر موکل شده است؛ آینده‌ای که در گرو آب‌شدن بیشتر یخ‌ها، کاهش هزینه‌ها، ایجاد شفافیت در قوانین به مهم‌تر از همه، شکل‌گیری ثبات نسبی در روابط ژئوپلیتیکی کشورهای درگیر است.

آنچه از هم‌اکنون مسلم به نظر می‌رسد، این است که مانورهای ابتدایی شرکت‌های چینی و کره‌ای، صفحه‌ای تازه در اطلس تجارت جهانی گشوده است که هرچند در حال حاضر نقشی محوری ایفا نمی‌کند، اما نگاه‌ها، سرمایه‌ها و برنامه‌های راهبردی را به طور جدی به سوی مناطق قطبی معطوف ساخته است. کریدور شمالگان، اکنون دیگر یک رویا نیست؛ بلکه واقعیتی است هرچند نوپا، با چهره‌ای دوگانه که در یک سسو، وعده مسیرهایی کوتاه‌تر و مستقل‌تر از تنگنای ژئوپلیتیکی را می‌دهد و در سوی دیگر، با انبوهی از چالش‌های اقتصادی، محیطی و سیاسی دست‌به‌گریبان است. سرنوشت نهایی این مسیر، به نوعی به توانایی بازیگران جهانی در مدیریت موزون این فرصت‌ها و تهدیدها وابسته است؛ توانمندی که شاید مهم‌ترین آزمون آن، نه در عرشه کشتی‌های نیونرد، بلکه در اتاق‌های مذاکره و میزهای تصمیم‌گیری سیاسی و اقتصادی کشورهای بزرگ شکل خواهد گرفت.

ژئوپارک جهانی قشم – جزایر ناز در گذر زمان

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی