



راه‌های توسعه همکاری‌های مشترک میان پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی و اداره‌کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر در حوزه پایش و حفاظت از محیط زیست دریایی خلیج فارس، در نشست با حضور مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر در مرکز اقیانوس‌شناسی خلیج فارس بوشهر بررسی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از روابط عمومی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، در این نشست که با حضور دکتر عبدالرحمان مرادزاده، مدیرکل حفاظت

محیط زیست استان بوشهر، دکتر یاسر فاطمی، رئیس مرکز اقیانوس‌شناسی خلیج فارس بوشهر و اعضای هیأت علمی این مرکز برگزار شد، ظرفیت‌های علمی و پژوهشی پژوهشگاه و مرکز اقیانوس‌شناسی خلیج فارس بوشهر در زمینه مطالعات و پایش محیط زیست دریایی تشریح و زمینه‌های همکاری مشترک مورد بررسی قرار گرفت.

در این نشست، ضمن ارائه گزارشی از مطالعات و فعالیت‌های پژوهشی انجام‌شده در زمینه محیط زیست دریایی و خلیج فارس، بر ضرورت تقویت ارتباط میان ظرفیت‌های علمی و پژوهشی با نیازهای اجرایی و مدیریتی استان در حوزه حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید شد. دکتر علی مهدی‌نیا، رئیس پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، نیز به‌صورت برخط در این نشست حضور داشت و بر اهمیت توسعه زیرساخت‌های علمی و پژوهشی برای پایش و شناخت دقیق تر محیط زیست دریایی خلیج فارس تأکید کرد. وی با اشاره به ظرفیت‌های پژوهشگاه در حوزه مطالعات کربن آبی، بر ضرورت توسعه زیرساخت‌های تخصصی این حوزه و ایجاد نخستین آزمایشگاه کربن آبی غرب آسیا در استان بوشهر تأکید کرد و این موضوع را از زمینه‌های مهم برای توسعه همکاری‌های مشترک دانست.

یکی از محورهای اصلی این نشست، اجرای برنامه پایش مناطق ساحلی و فراساحلی خلیج فارس بود. در این زمینه، بر ضرورت استمرار و توسعه پایش‌های محیط زیست دریایی و تولید داده‌های به‌روز برای ارزیابی وضعیت اکوسیستم دریایی تأکید شد و مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر آمادگی این اداره‌کل را برای حمایت و تأمین اعتبار مورد نیاز اجرای این برنامه اعلام کرد.

همچنین موضوع پایش و ارزیابی آلودگی‌های نفتی در سواحل خلیج فارس مورد بررسی قرار گرفت. با توجه به وجود داده‌های حاصل از پایش‌های انجام‌شده در سال ۱۴۰۰، پیشنهاد شد با اجرای پایش‌های جدید و جمع‌آوری داده‌های به‌روز، امکان مقایسه وضعیت فعلی با داده‌های گذشته فراهم شود تا روند تغییرات و وضعیت کنونی آلودگی‌های نفتی در مناطق ساحلی با دقت بیشتری ارزیابی شود. در بخش دیگری از این نشست، پیشنهاد برگزاری نخستین همایش حفاظت از تنوع زیستی دریایی در استان بوشهر مطرح شد. در این پیشنهاد، بر بهره‌گیری از ظرفیت دستگاه‌های اجرایی، مراکز علمی و پژوهشی و همچنین صنایع و شرکت‌های فعال در استان، از جمله مجموعه‌های مستقر در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، برای پشتیبانی علمی و تأمین منابع مالی برگزاری این رویداد تأکید شد.



سرتیگر گروه راهبردی -مرتضی فاخری - محدود شدن تجارت دریایی ایران، بار دیگر اهمیت جغرافیای زمینی کشور را در معادلات اقتصادی و راهبردی برجسته کرده است. ایران به دلیل برخورداری از مرزهای زمینی با چند کشور و قرار گرفتن در تقاطع کریدورهای منطقه‌ای، برخلاف کشورهایی که تقریباً تمام تجارت خارجی آن‌ها به بندر وابسته است، از امکان انتقال بخشی از جریان کالا به مسیرهای زمینی برخوردار است. در شرایطی که فشار بر حمل‌ونقل دریایی افزایش یافته، این ظرفیت به یک ابزار مهم برای کاهش آسیب‌پذیری تجارت خارجی تبدیل شده است.

نشانه‌های این تغییر را می‌توان در افزایش تردد در مرزهای غربی و شرقی، رشد استفاده از خطوط ریلی و توجه بیشتر به بندر دریای خزر مشاهده کرد. بر اساس گزارش فایننشال تایمز، واردات ایران از گذرگاه گوربولاغ در مرز ترکیه طی پنج ماه ۲۵۰ درصد افزایش یافته و تجارت ایران و ترکیه در نیمه نخست سال نیز ۱۹ درصد رشد کرده است. این ارقام به تنهایی به معنای جایگزینی تجارت دریایی با حمل‌ونقل زمینی نیست، اما نشان می‌دهد فعالان اقتصادی در واکنش به محدودیت‌های دریایی، به دنبال

مسیرهای جایگزین هستند. با این حال، ظرفیت مسیرهای زمینی محدود است. صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزها، هزینه بالاتر حمل، ظرفیت محدود پایانه‌های گمرکی، کمبود برخی زیرساخت‌های ریلی و وابستگی مسیرهای ترانزیتی به کشورهای همسایه، مانع از آن می‌شود که زمین بتواند در کوتاه‌مدت نقش دریا را به‌طور کامل بر عهده بگیرد. بنابراین مسئله اصلی، جایگزینی کامل دریا با زمین نیست؛ بلکه ایجاد شبکه‌ای متنوع از مسیرهای تجاری است تا اختلال در یک مسیر، کل اقتصاد را با توقف مواجه نکند.

مرزهای زمینی چگونه به مسیر تنفس تجارت ایران تبدیل شده‌اند؟

در شرایط عادی، بخش قابل توجهی از تجارت خارجی ایران از طریق بندر جنوبی انجام می‌شود. موقعیت ایران در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دسترسی به آب‌های آزاد، طی دهه‌های گذشته موجب شده است که حمل‌ونقل دریایی ستون اصلی تجارت خارجی کشور باشد. حمل حجم بالای کالا با هزینه نسبتاً پایین، مهم‌ترین مزیت دریاست؛ اما همین تمرکز، در زمان ایجاد اختلال در مسیرهای دریایی می‌تواند به یک نقطه آسیب‌پذیر تبدیل شود.

در چنین شرایطی، مرزهای زمینی اهمیت متفاوتی پیدا می‌کنند. مرزبازرگان در غرب، مرزهای شمالی با جمهوری آذربایجان و ترکمنستان و گذرگاه‌های شرقی با افغانستان و پاکستان، امکان توزیع بخشی از جریان کالا در جغرافیایی گسترده‌تر را فراهم می‌کنند. در این میان، مسیر ایران و ترکیه به دلیل اتصال به شبکه حمل‌ونقل اروپا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

افزایش ۲۵۰ درصدی واردات از گوربولاغ را باید در همین چارچوب تحلیل کرد. وقتی مسیر دریایی با محدودیت مواجه می‌شود، شرکت‌ها برای حفظ زنجیره تأمین به دنبال گزینه‌هایی هستند که بتوانند کالا را با وجود هزینه بیشتر، از مسیر دیگری به کشور برسانند. ترکیه به دلیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، اتصال به اروپا و مرز زمینی مستقیم با ایران، یکی از طبیعی‌ترین گزینه‌ها برای این

تغییر مسیر است.

رشد ۱۹ درصدی تجارت ایران و ترکیه نیز اهمیت این محور را افزایش داده است. البته نمی‌توان تمام این رشد را ناشی از انتقال تجارت دریایی دانست؛ زیرا تجارت دوجانبه تحت تأثیر عوامل متعددی قرار دارد؛ اما همزمانی افزایش مبادلات با محدودیت مسیرهای دریایی، نشان‌دهنده نقش فزاینده مسیرهای زمینی در تأمین نیازهای تجاری ایران است.

در کنار جاده، راه‌آهن نیز می‌تواند نقش مهمی در افزایش ظرفیت مسیرهای جایگزین داشته باشد. انتقال حجم بالای کالا با کامیون، خیلی سریع به افزایش صف‌های مرزی و هزینه‌های حمل منجر می‌شود. در مقابل، قطار می‌تواند حجم بیشتری از کالا را با تعداد کمتری وسیله نقلیه جابه‌جا کند و فشار بر جاده‌ها و پایانه‌های مرزی را کاهش دهد.

مسیرهای شمالی نیز در این شرایط اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. بندر دریای خزر، ارتباط ریلی با کشورهای شمالی و کریدورهای منتهی به روسیه و آسیای مرکزی، مجموعه‌ای از گزینه‌های مکمل را در اختیار ایران قرار می‌دهند. این مسیرها به ویژه برای کشوری که قصد دارد وابستگی خود را به تجارت از طریق بندر جنوبی کاهش دهد، اهمیت راهبردی دارند.

در شرق نیز ظرفیت قابل توجهی وجود دارد. ارتباط با افغانستان و آسیای مرکزی می‌تواند بخشی از تجارت ایران را به سمت شرق هدایت کند. البته این مسیرها هنوز با محدودیت‌های زیرساختی، امنیتی و ظرفیت حمل مواجه هستند و نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت بخش بزرگی از تجارت دریایی کشور را جذب کنند. بنابراین مزیت اصلی مسیرهای زمینی در شرایط کنونی، ایجاد انعطاف است. آنها نمی‌توانند حجم تجارت دریایی را بازتولید کنند، اما می‌توانند از قطع کامل جریان کالا جلوگیری کنند. همین ویژگی، ارزش راهبردی آنها را افزایش می‌دهد.

چرا مسیرهای زمینی نمی‌توانند جای دریا را بگیرند؟

بزرگ‌ترین محدودیت مسیرهای زمینی، ظرفیت است. یک کشتی تجاری می‌تواند هزاران تن کالا را در یک سفر جابه‌جا کند، در حالی که انتقال همان حجم کالا از طریق جاده نیازمند تعداد زیادی کامیون، راننده، سوخت و ظرفیت مرزی است. بنابراین انتقال ناگهانی حجم بالایی از تجارت دریایی به جاده، خیلی سریع ظرفیت موجود را تحت فشار قرار می‌دهد.

صف‌های چندکیلومتری کامیون‌ها در برخی مرزها نمونه‌ای از همین مشکل است. افزایش تقاضا برای حمل زمینی، بدون توسعه همزمان پایانه‌ها و گمرک‌ها، موجب افزایش زمان انتظار می‌شود. در چنین وضعیتی، حتی اگر فاصله زمینی نسبتاً کوتاه باشد، زمان واقعی تحویل کالا می‌تواند به شکل محسوس‌ی افزایش پیدا کند.

کامیونی که چند روز در مرز متوقف می‌ماند، فقط یک وسیله نقلیه متوقف نیست. هزینه راننده، سوخت، استهلاک، بیمه و سرمایه در گردش نیز افزایش پیدا می‌کند. در نهایت، بخش مهمی از این هزینه‌ها به قیمت تمام‌شده کالا منتقل خواهد شد. به همین دلیل، انتقال تجارت از دریا به زمین می‌تواند مشکل کمبود کالا را تا حدی کاهش دهد، اما الزاماً مانع افزایش قیمت‌ها نمی‌شود. مسئله دیگر، ظرفیت محدود شبکه ریلی است. راه‌آهن

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

راه‌های زمینی ایران در برابر محاصره دریایی

تجارت ایران در جست‌وجوی مسیرهای جایگزین

ایران قدرت مانور بیشتری در تجارت منطقه‌ای می‌دهد.

در شرق کشور هم توسعه ارتباط با پاکستان، افغانستان و آسیای مرکزی می‌تواند بخشی از ظرفیت تجارت را به سمت بازارهای شرقی هدایت کند. البته تحقق این هدف نیازمند توسعه زیرساخت، ثبات مقررات و ایجاد هماهنگی میان کشورهای مسیر است.

در کنار زیرساخت فیزیکی، دیپلماسی اقتصادی نیز اهمیت دارد. مسیر تجاری بدون توافقات گمرکی، استانداردهای مشترک، تسهیل عبور کامیون‌ها و سازوکارهای مالی پایدار، نمی‌تواند به یک کریدور قابل اتکا تبدیل شود. به همین دلیل، توسعه مسیرهای زمینی باید همزمان با مذاکرات اقتصادی و توافقات ترانزیتی با کشورهای همسایه پیش برود.

در این میان، فناوری هم می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشد. دیجیتالی شدن فرآیندهای گمرکی، تبادل الکترونیکی اسناد، استفاده از سامانه‌های ردیابی و گسترش سازوکارهایی مانند e-Tir می‌تواند زمان توقف کالا را کاهش دهد. هدف باید تبدیل مرز از یک نقطه توقف طولانی به یک نقطه عبور سریع و هوشمند باشد.

همچنین لازم است برای استفاده از ظرفیت محدود مسیرهای زمینی، اولویت‌بندی کالاها صورت گیرد، کالاها را اساسی، دارو، مواد اولیه تولید و تجهیزات ضروری باید در شرایط اختلال تجاری از اولویت بیشتری جاده‌ای تأثیر محدودی خواهد داشت. در شرایطی که زمان به یک عامل تعیین‌کننده در تجارت تبدیل شده، استفاده از گمرک الکترونیک، پیش‌اظهاری اسناد، مدیریت ریسک و سامانه‌های مشترک میان کشورهای همسایه می‌تواند

اهمیت زیادی پیدا کند. در شرق نیز ظرفیت قابل توجهی وجود دارد. ارتباط با افغانستان و آسیای مرکزی می‌تواند بخشی از تجارت ایران را به سمت شرق هدایت کند. البته این مسیرها هنوز با محدودیت‌های زیرساختی، امنیتی و ظرفیت حمل مواجه هستند و نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت بخش بزرگی از تجارت دریایی کشور را جذب کنند. بنابراین مزیت اصلی مسیرهای زمینی در شرایط کنونی، ایجاد انعطاف است. آنها نمی‌توانند حجم تجارت دریایی را بازتولید کنند، اما می‌توانند از قطع کامل جریان کالا را جلوگیری کنند. همین ویژگی، ارزش راهبردی آنها را افزایش می‌دهد.

تجربه اخیر نشان می‌دهد که جغرافیای ایران می‌تواند بخشی از فشار ناشی از محدودیت تجارت دریایی را جذب کند. اما نمی‌تواند آن را به‌طور کامل خنثی سازد. رشد عبور کالا از مرز ترکیه، افزایش تجارت با کشورهای همسایه، استفاده بیشتر از خطوط ریلی و فعال‌تر شدن مسیرهای شمالی و شرقی، نشانه‌هایی از ظرفیت انعطاف‌پذیری تجارت ایران هستند؛ اما صف کامیون‌ها و محدودیت زیرساختی نیز همزمان سقف این ظرفیت را نشان می‌دهند.

بنابراین پاسخ به این پرسش که مسیرهای زمینی ایران چقدر از فشار محاصره دریایی می‌کاهند، این است که آنها می‌توانند بخشی از شوک را جذب و تا توقف کامل تجارت جلوگیری کنند، اما در مقیاس ملی جایگزین تجارت دریایی نیستند. نقش واقعی آنها در ایجاد یک شبکه پشتیبان و کاهش تمرکز تجارت بر یک مسیر خاص است.

ایران در شرایط کنونی بیش از هر زمان دیگری به یک راهبرد چندوجهی نیاز دارد؛ راهبردی که در آن دریا، جاده، راه‌آهن و بندر شمالی و جنوبی در کنار یکدیگر عمل کنند. هرچه این شبکه گسترده‌تر و هماهنگ‌تر باشد، اختلال در یک مسیر تأثیر کمتری بر کل اقتصاد خواهد داشت. در چنین نگاهی، مزیت اصلی ایران صرفاً دسترسی به خلیج فارس یا برخورداری از مرزهای زمینی نیست؛ مزیت واقعی، امکان اتصال همزمان به چند حوزه جغرافیایی و چند کریدور تجاری است. تبدیل این موقعیت جغرافیایی به یک مزیت اقتصادی پایدار، نیازمند سرمایه‌گذاری در زیرساخت، اصلاح فرآیندهای گمرکی، توسعه راه‌آهن، تقویت دیپلماسی ترانزیتی و ایجاد سازوکارهای مالی و بیمه‌ای متناسب با شرایط تجارت خارجی است.

در پایان باید تأکید کرد، زمین قرار نیست جای دریا را بگیرد. کارکرد اصلی مسیرهای زمینی این است که اجازه ندهند اختلال در دریا به توقف تجارت ایران تبدیل شود. این تفاوت، درک درست از نقش ژئوپلیتیک مسیرهای زمینی کشور است؛ مسیرهایی که شاید نتوانند محاصره دریایی را بی‌اثر کنند، اما می‌توانند هزینه دامنه اثر آن را تا حدی کاهش دهند و برای اقتصاد ایران امکان تنفس ایجاد کنند.

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

عکس: اصغر بشارتی