



تلاش برای توسعه گردشگری آبی در تالاب‌های گیلان معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان از راهاندازی یک شناور تفریحی در تالاب عینک رشت همزمان با هفته گردشگری خبر داد و گفت: این شناور با ظرفیت میزبانی از ۲۵ تا ۳۰ نفر، ظرفیت جدیدی برای توسعه گردشگری آبی و ارائه تفریحات سالم به گردشگران و شهروندان ایجاد کرده است. حسین ابراهیمی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد اظهار کرد: این شناور نخستین شناور تفریحی راهاندازی‌شده در تالاب عینک رشت است که با همکاری شهرداری رشت و با مجوز بهربرداری از اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان، همزمان با هفته گردشگری به آب انداخته شده است. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان، افزود: این شناور ظرفیت میزبانی از حدود ۲۵ تا ۳۰ نفر را دارد و می‌تواند در راستای توسعه گردشگری آبی تالاب عینک و ارائه تفریحات سالم به گردشگران و شهروندان مورد استفاده قرار گیرد. وی افزود: این شناور به عنوان نخستین شناور تفریحی در این محدوده، با همکاری شهرداری رشت و با مجوز بهربرداری از اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، همزمان با هفته گردشگری به آب انداخته شده است. این مقام مسئول در استان گیلان، هدف از راهاندازی این شناور را ارائه خدمات مطلوب به گردشگران و شهروندان عنوان کرد و گفت: این طرح می‌تواند به توسعه ظرفیت‌های گردشگری تالاب عینک و ارائه خدمات تفریحی به گردشگران و شهروندان کمک کند.

فعالیت شناور با رعایت ملاحظات زیست محیطی معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان با اشاره به رعایت ملاحظات زیست محیطی در طراحی این شناور گفت: سیستم موتور و نحوه حرکت شناور به گونه‌ای طراحی شده که مشکلی برای محیط تالاب ایجاد نکند و توربین‌های آن نیز به شکلی طراحی شده‌اند که کمترین آسیب را به موجودات آبی و محیط تالاب وارد کنند.

ابراهیمی ادامه داد: در بخش سوخت نیز تمهیدات لازم اندیشیده شده و فیلترهای مناسبی در شناور نصب شده است تا فعالیت آن موجب آلودگی محیط تالاب نشود. وی با اشاره به قرار گرفتن تالاب عینک در مرکز شهر رشت و مجاورت آن با مناطق مسکونی تصریح کرد: با توجه به موقعیت این تالاب و تردد مردم در اطراف آن، تلاش شده است فعالیت شناور بدون ایجاد مشکل زیست‌محیطی انجام شود و در عین حال ظرفیت مناسبی برای تقویت گردشگری و حضور گردشگران و شهروندان فراهم شود.

سرمایه‌گذاری ۱۴ میلیارد تومانی بخش خصوصی معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان حجم سررمایه‌گذاری انجام‌شده برای راهاندازی این شناور را حدود ۱۴ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: این طرح با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اجرا شده است.

سرمایه‌گذاری ۱۴ میلیارد تومانی بخش خصوصی گروه راهبردی - مرضی فاخری - جنگ روسیه و اوکراین طی سالی‌های اخیر از یک منازعه عمدتاً متمرکز بر قلمرو اوکراین و مناطق پیرامونی آن فراتر رفته و پیامدهای آن به حوزه‌های اقتصادی، انرژی، حمل‌ونقل و امنیت دریایی نیز سرایت کرده است. یکی از مهم‌ترین ابعاد این تحول، افزایش دامنه ناامنی در مسیرهای تجاری و زیرساخت‌هایی است که مستقیماً در میدان نبرد قرار ندارند، اما به دلیل ارتباط با زنجیرهای لجستیکی طرفه‌های درگیر، در معرض پیامدهای جنگ قرار گرفته‌اند. دریای خزر نیز از این منظر دیگر صرافیک پهنه ای منطقه‌ای نیست، بلکه به بخشی از محاسبات جدید امنیت حمل‌ونقل و تجارت در پیرامون جنگ روسیه و اوکراین تبدیل شده است.

حمله گزارش شده به یک شناور تجاری مرتبط با ایران در دریای خزر در ۲۵ ژوئیه و سپس حمله پهنادی ۱۰ سپتامبر به تأسیسات بندری ماخاچقله، نشانه‌هایی از افزایش سطح ریسک در این منطقه محسوب می‌شوند. درباره جزئیات و مسئولیت برخی از این حوادث، روایت‌های طرفه‌های مختلف یکسان نیست و باید میان اطلاعات تأییدشده و ادعاهای طرفه‌ای درگیر تمایز قائل شد. با این حال، اصل مهم برای ایران آن است که ناامنی در محیط پیرامونی دریای خزر می‌تواند مستقیماً بر امنیت تجارت، هزینه حمل‌ونقل، بیمه، برنامه‌ریزی واردات و استمرار فعالیت‌های دریایی اثر بگذارد. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بندر ماخاچقله یکی از مراکز مهم حمل‌ونقل در بخش روسی دریای خزر است. این بندر تنها بندر عمیق و بدون یخ روسیه در خزر معرفی شده و در طول سال امکان فعالیت دارد. همچنین بخشی از ظرفیت حمل‌ونقل منطقه‌ای و ارتباطات دریایی روسیه با ایران و مسیرهای منتهی به جنوب آسیا از این محدوده عبور می‌کند. بر اساس اعلام رسمی بندر ماخاچقله، این بندر در هشت ماه نخست سال ۲۰۲۶ بیش از ۲.۹ میلیون تن کالا به‌جا کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۲.۵ درصد افزایش داشته است.

بنابراین، مسئله اصلی برای ایران تنها یک حادثه امنیتی در یک بندر خارجی نیست؛ مسئله، احتمال تبدیل شدن یک مسیر تجاری به محیطی با ریسک فزاینده است. اگر روند ناامنی ادامه پیدا کند، تجارت دریایی ایران در شمال می‌تواند با افزایش هزینه‌های بیمه، تغییر مسیر کشتی‌ها، کاهش تمایل شرکت‌های کشتیرانی، افزایش زمان حمل و حتی اختلال در جریان کالا مواجه شود. از این رو، تحولات خزر باید نه در سطح یک رویداد مقطعی، بلکه در چارچوب امنیت اقتصادی و امنیت زنجیره تأمین ایران مورد بررسی قرار گیرد.

گسترش دامنه جنگ روسیه و اوکراین و افزایش ریسک برای کشتیرانی ایران

یکی از ویژگی‌های مهم جنگ‌های معاصر، تغییر مفهوم میدان نبرد است. در گذشته، مرز میان منطقه جنگی و محیط اقتصادی نسبتاً روشن تر بود، اما در جنگ‌های امروز زیرساخت‌های بندری، انرژی، خطوط ریلی، انبارها، مراکز لجستیکی و حتی مسیرهای تجاری می‌توانند تحت تأثیر اقدامات نظامی قرار گیرند. حمله ۱۰ سپتامبر به بندر ماخاچقله نمونه‌ای از همین تحول است. منابع اوکراینی اعلام کردند که نیروهای این کشور تأسیسات بندری ماخاچقله را هدف قرار داده‌اند و گزارش‌های منتشرشده از وقوع آتش‌سوزی در زیرساخت‌های بندری حکایت داشت. مقام‌های روس نیز از مقابله پدافند هوایی با حملات پهپادی و وقوع آتش‌سوزی ناشی از سقوط بقایا خبر دادند.



صرف‌نظر از اختلاف روایت‌ها درباره جزئیات حمله، یک واقعیت مهم وجود دارد: فاصله جغرافیایی میان جنگ و مسیرهای تجاری در حال کاهش است. این وضعیت برای ایران اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا بخش قابل توجهی از تجارت دریایی کشور از مسیرهای جنوبی انجام می‌شود و در سال‌های اخیر مسیرهای شمالی نیز برای تنوع‌بخشی به شبکه تجارت خارجی اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. دریای خزر در این میان می‌تواند بخشی از ظرفیت ارتباطی ایران با روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی را تأمین کند. در چنین شرایطی، هر گونه افزایش ناامنی در خزر می‌تواند اثر خود را از سطح یک حادثه نظامی به اقتصاد واقعی منتقل کند. نخستین اثر، افزایش ریسک عملیاتی برای کشتی‌ها و خدمه است. شرکت‌های کشتیرانی در هنگام تعیین مسیر، هزینه‌های بیمه، حق بیمه جنگ، دسترسی به بنادر و احتمال تأخیر در تخلیه و بارگیری را در نظر می‌گیرند. افزایش هر یک از این مؤلفه‌ها در نهایت هزینه تمام‌شده تجارت را بالا می‌برد. از این مؤلفه‌ها در نهایت هزینه تمام‌شده تجارت را بالا می‌برد. اثر دوم، افزایش عدم قطعیت در برنامه‌ریزی تجاری است. در تجارت بین‌المللی، زمان یکی از عناصر اصلی هزینه است. اگر یک مسیر دریایی به دلیل ناامنی با تأخیر یا محدودیت مواجه شود، حتی در صورت ادامه حرکت کشتی‌ها، هزینه نهایی زنجیره تأمین افزایش خواهد یافت. این موضوع برای کالاهای اساسی، مواد اولیه، تجهیزات صنعتی و کالاهایی که به زمان تحویل حساس هستند، اهمیت بیشتری دارد.

اثر سوم، احتمال کاهش تنوع مسیرهای تجاری است. اگر مسیرهای شمالی ناامن نشوند و هم‌زمان سایر مسیرهای دریایی یا زمینی نیز با محدودیت مواجه باشند، انعطاف‌پذیری اقتصاد ایران کاهش پیدا می‌کند. امنیت اقتصادی در چنین شرایطی تنها به داشتن کالا یا رز وایسته نیست؛ بلکه به توانایی کشور برای انتقال مستمر کالا از چند مسیر متفاوت نیز وابسته است.

از این منظر، حملات اخیر را باید هشداری برای بازنگری در ارزیابی ریسک کشتیرانی ایران دانست. شناورهای تجاری ایرانی در مسیرهای خارجی باید از سامانه‌های ارتباطی و اطلاعاتی مناسب برخوردار باشند. ارزیابی خطر مسیرها به‌صورت مستمر انجام شود و شرکت‌های کشتیرانی، بنادر، بیمه‌گران و نهادهای مسئول در یک چارچوب هماهنگ، تحولات امنیتی را رصد کنند. افزایش سطح آگاهی به معنای نظامی کردن تجارت نیست؛ بلکه به معنای کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی در محیطی است که امنیت مسیرهای دریایی دیگر قابل تضمین فرضی نیست.

ماخاچقله و کریدور شمال - جنوب: اهمیت یک مسیر حیاتی برای تجارت ایران

اهمیت بندر ماخاچقله برای ایران را نمی‌توان صرفاً با حجم فعالیت آن سنجید. جایگاه این بندر در شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای اهمیت بیشتری دارد. ماخاچقله در ساحل دریای خزر قرار گرفته و به‌عنوان یک بندر عمیق و بدون یخ، در تمام طول سال امکان فعالیت دارد. این بندر همچنین در ارتباط با کریدور بین‌المللی شمال - جنوب قرار دارد؛ کریدوری که هدف آن ایجاد ارتباط میان روسیه، ایران و بازارهای جنوبی و شرقی از طریق ترکیبی از مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای است.

آمار فعالیت بندر نیز نشان می‌دهد که اهمیت اقتصادی آن در سال ۲۰۲۶ افزایش یافته است. طبق اعلام رسمی، حجم عملیات بندر در هشت ماه نخست سال به بیش از ۲.۹ میلیون تن رسیده و رشد سالانه ۴۲.۵ درصدی ثبت شده است. بیش از ۲.۸ میلیون تن از این رقم مربوط به نفت بوده و حجم

«سرآمد» بررسی می‌کند:

آزمون امنیت تجارت در دریای خزر

آسیب‌پذیری تجارت ایران در «دریای خزر»

زیر سایه جنگ روسیه و اوکراین

زمینه‌ایمنی دریایی، تبادل اطلاعات و مدیریت بحران افزایش یابد، احتمال تبدیل حوادث پراکنده به بحران گسترده کاهش خواهد یافت.

سوم، باید از تمرکز بیش از حد بر یک مسیر یا یک بندر جلوگیری کرد. تنوع بخشی به مسیرهای تجاری به معنای کنارگذاشتن مسیر شمال - جنوب نیست؛ بلکه به معنای ایجاد شبکه‌ای است که در صورت اختلال یک مسیر، مسیرهای دیگر بتوانند بخشی از بار را جذب کنند. توسعه بنادر جنوبی و شمالی، تقویت خطوط ریلی، افزایش ظرفیت انبارش و ایجاد پیوند مؤثر میان حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای می‌تواند بخشی از این راهبرد باشد.

چهارم، موضوع بیمه و مدیریت ریسک باید جدی‌تر دنبال شود. افزایش ناامنی در مسیرهای دریایی معمولاً به افزایش هزینه بیمه و تغییر محاسبات شرکت‌های حمل‌ونقل منجر می‌شود. بنابراین لازم است سازوکارهای داخلی و بین‌المللی برای کاهش فشار هزینه‌ای بر تجارت ایران مورد توجه قرار گیرد.

پنجم، حفاظت از کالاهای اساسی باید از حالت واکنشی خارج شود. کشورهایی که در معرض بحران‌های ژئوپلیتیکی قرار دارند، تنها با افزایش ذخایر فیزیکی از امنیت غذایی و اقتصادی خود محافظت نمی‌کنند؛ بلکه مسیرهای متنوع حمل‌ونقل، بنادر جایگزین، شبکه توزیع، ظرفیت انبارها و امکان جابه‌جایی سریع کالا نیز بخشی از ذخایر راهبردی آنها محسوب می‌شود.

در این چارچوب، تحولات اخیر دریای خزر باید برای ایران یک موضوع صرفاً نظامی یا دیپلماتیک تلقی نشود. این تحولات به‌طور مستقیم با تجارت، حمل‌ونقل، امنیت انرژی، تأمین کالا و تاب‌آوری اقتصادی ارتباط دارد. هر گونه اختلال باشد، باید برای مسیرهای شمالی می‌تواند هزینه‌های تجارت را افزایش دهد و در صورت هم‌زمانی با اختلال در سایر مسیرها، فشار بیشتری بر شبکه تأمین کالا وارد کند. مهم‌ترین درس تحولات اخیر آن است که امنیت اقتصادی ایران دیگر نمی‌تواند صرفاً بر امنیت مرزهای استرادهای کشور استوار باشد. مسیرهای دریایی، بنادر خارجی مورد استفاده تجارت ایرانی، کریدورهای بین‌المللی و حتی زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشورها، شرک تجاری، همگی بخشی از محیط امنیت اقتصادی کشور هستند.

دریای خزر تاپیش از این برای بسیاری از محاسبات اقتصادی ایران در مقایسه با خلیج فارس و دریای عمان جایگاه محدودتری داشت، اما توسعه ارتباطات شمالی و اهمیت فزاینده کریدور شمال - جنوب موجب شده است این پهنه آبی نقش بیشتری در آینده تجارت ایران پیدا کند. به همین دلیل، افزایش ناامنی در این منطقه باید جدی گرفته شود، اما

مدیریت آن نیز نیازمند محاسبه، خویشتن‌داری و استفاده هم‌زمان از ابزارهای اقتصادی، دیپلماتیک و دریایی است. در انتها، مسئله اصلی برای ایران نه انتخاب میان تجارت شمال و جنوب، بلکه ساختن یک شبکه تجاری مقاوم در برابر بحران است. اگر جنگ روسیه و اوکراین نشان داده باشد که فاصله میان میدان نبرد و مسیرهای اقتصادی روزبه‌روز کمتر می‌شود، پاسخ منطقی به این وضعیت باید کاهش وابستگی، افزایش تنوع مسیرها، تقویت زیرساخت‌ها و ارتقای توان مدیریت بحران باشد.

دریای خزر می‌تواند همچنان یکی از مسیرهای مهم تجارت ایران باقی بماند، اما استمرار این نقش نیازمند بازتعریف نگاه به امنیت دریایی و اقتصادی است. امنیت کشتیرانی، امنیت بندر، امنیت کریدور و امنیت زنجیره تأمین در شرایط کنونی از یکدیگر جدا نیستند، هرچه ایران زودتر این واقعیت را در سیاست‌گذاری اقتصادی و حمل‌ونقل خود لحاظ کند، امکان کاهش هزینه‌های ناشی از بحران‌های آینده نیز بیشتر خواهد شد.



عکس: اصغر بشارتی

عکس: اصغر بشارتی

قاب دوربین

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد