روزنامه
سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

چهارشنبه - ۴ آذر ۱۴۰۵
سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۴

گفت وگو

عادل شهرزاد به سرآمد می گوید:

معرفی هویت تاریخی هرمزگان با ایجاد پیوند میان بناهای تاریخی و مسیرهای گردشگری



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان هرمزگان از برنامه‌ریزی برای پیوند دادن بناها و آثار تاریخی استان با ظرفیت‌های گردشگری خبر داد و گفت: با تعریف مسیرهای گردشگری و استفاده از راهنمایان محلی، زمینه آشنایی بیشتر گردشگران با هویت و پیشینه تاریخی هرمزگان فراهم می‌شود.

عادل شهرزاد در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد از برنامه‌ریزی برای پیوند دادن بناها و آثار تاریخی استان با ظرفیت‌های گردشگری خبر داد و گفت: با تعریف مسیرهای گردشگری و استفاده از راهنمایان محلی، زمینه آشنایی بیشتر گردشگران با هویت و پیشینه تاریخی هرمزگان فراهم می‌شود.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان هرمزگان با اشاره به سابقه تاریخی و تجاری استان اظهار کرد: هرمزگان به‌دلیل موقعیت جغرافیایی و جایگاهی که در دوره‌های مختلف تاریخی داشته، از استان‌های شاخص کشور در حوزه میراث فرهنگی محسوب می‌شود.

وی در ادامه گفته های خود خاطرنشان ساخت: بخشی از میراث فرهنگی موجود در استان به پیشینه تجاری هرمزگان بازمی گردد و بخش دیگری نیز ریشه در سابقه تاریخی و تحولات سیاسی این منطقه دارد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان هرمزگان با اشاره به تاریخ جزیره هرمز تصریح کرد: در گذشته ملوک هرمز به‌عنوان یک کانون سیاسی و مرکزیت سیاسی در منطقه مطرح بوده است و ارتباطات این محدوده با مناطق پیرامونی و همجوار، آثار تاریخی متعددی را در نقاط مختلف استان به‌جا گذاشته است.

این مقام مسئول در استان هرمزگان، اذعان داشت: این پیشینه تاریخی موجب شده هرمزگان از ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه میراث فرهنگی برخوردار باشد و نمونه‌های شاخصی از این میراث در مناطق مختلف استان وجود داشته باشد.

وی با بیان اینکه باید میان آثار و بناهای تاریخی و صنعت گردشگری ارتباط مؤثرتری برقرار شود، گفت: به دنبال آن هستیم که ظرفیت‌های میراثی استان را به حوزه گردشگری پیوند دهیم و در مناطق مختلف، مسیرهای گردشگری و راهنمایان گردشگر تعریف کنیم.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان خاطرنشان کرد: با اجرای این برنامه، گردشگران هنگام حضور در استان علاوه بر بازدید از جاذبه‌های طبیعی و گردشگری، با بخش‌هایی از هویت، تاریخ و پیشینه فرهنگی هرمزگان نیز آشنا می‌شوند.

شهرزاد تأکید کرد: معرفی میراث تاریخی در کنار ظرفیت‌های گردشگری می‌تواند به غنی‌تر شدن تجربه سفر و شناساندن بهتر جایگاه تاریخی و فرهنگی استان کمک کند.

«سرآمد» از تازه‌ترین آمار «آیمو» گزارش می‌دهد؛

صورت‌حساب سنگین تجارت دریایی برای ناامنی تنگه هرمز

از ثبت ۱۴۱ حادثه کشتی‌های تجاری، مرگ ۲۵ دریانورد تا افزایش هزینه بیمه و حمل و نقل



گروه حمل‌ونقل- امید اسماعیلی - امنیت دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز را نمی‌توان فقط موضوع نظامی و مرتبط با موازنه قدرت در منطقه دانست چراکه هر حادثه‌ای که در مسیر عبور کشتی‌های تجاری رخ می‌دهد به افزایش هزینه حمل، تغییر مسیر شناورها، بالا رفتن نرخ بیمه و تأخیر در تحویل کالا منجر می‌شود. پیامد این وضعیت به صاحبان کشتی و شرکت‌های کشتیرانی محدود نمی‌ماند هزینه‌های اضافی در نهایت به زنجیره تأمین، تجارت خارجی، درآمدهای صادراتی و قیمت تمام‌شده کالا منتقل می‌شود.

تازه‌ترین آمار سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ابعاد این وضعیت را روشن‌تر می‌کند. بر اساس اطلاعات منتشرشده این سازمان، تا ۲۳ نوامبر ۲۰۲۶، تعداد حوادث تأییدشده علیه کشتی‌های تجاری در محدوده خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان به ۱۴۱ مورد رسیده و شمار دریانوردان جان‌باخته نیز ۲۵ نفر اعلام شده است. در فهرست حوادث ثبت‌شده، شناورهایی دیده می‌شوند که در نزدیکی سواحل عمان، اطراف خصب، آب‌های خلیج فارس و محدوده تنگه هرمز آسیب دیده‌اند. دو حادثه ثبت‌شده در روزهای ۱۸ و ۲۰ نوامبر نیز نشان می‌دهد که این ناامنی همچنان ادامه دارد.

این آمار فقط شمار حوادث ثبت‌شده را نشان می‌دهد و به‌تنهایی تصویر کاملی از خسارت اقتصادی ارائه نمی‌کند. ارزش محموله‌های آسیب‌دیده، هزینه تعمیر شناورها، مدت توقف کشتی‌ها، افزایش حق بیمه، هزینه تأخیر در تحویل کالا و پیامدهای تغییر مسیر، بخش‌های دیگری از صورت‌حساب ناامنی دریایی هستند که باید جداگانه محاسبه شوند. با این حال، همین ارقام نشان می‌دهد که فعالیت تجاری در یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی و تجارت جهان با سطحی از ریسک مواجه شده که نمی‌توان آن را یک مسئله مقطعی تلقی کرد.

واکنش بازار کشتیرانی به افزایش خطر

نخستین واکنش بازار کشتیرانی به افزایش خطر، در نرخ بیمه نمایان می‌شود. شرکت‌های بیمه و کارگزاران دریایی با ارزیابی احتمال آسیب به کشتی، محموله و خدمه، نرخ پوشش خطر جنگ را تغییر می‌دهند. در شرایط عادی، این هزینه بخشی از مخارج قابل پیش‌بینی عملیات دریایی است؛ اما هنگامی که احتمال حمله، برخورد با مین، آسیب موشکی یا توقف اجباری افزایش پیدا می‌کند، بیمه‌گر برای پذیرش ریسک مبلغ بیشتری مطالبه می‌کند و در برخی موارد، پوشش بیمه‌ای را به شرایط خاص و تأیید موردی هر سفر وابسته می‌سازد.

گزارش مؤسسه اس‌اندپی گلوبال در ژوئیه ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که حق بیمه اضافی خطر جنگ برای عبور از تنگه هرمز در مقطعی به حدود ۷.۵ تا ۱۰ درصد ارزش بدنه کشتی رسیده است؛ رقمی که پیش‌تر در محدوده یک تا سه درصد قرار داشت. این نرخ به ارزش بدنه شناور مربوط است و نباید با بیمه محموله یا کل هزینه سفر یکسان در نظر گرفته شود. ابعاد هزینه برای محموله‌های نفتی نیز قابل توجه است. رویترز در گزارشی به نقل از یکی از مدیران شرکت ملی نفت امارات اعلام کرد که هزینه بیمه محموله در برخی موارد به پنج تا شش درصد ارزش محموله رسیده است. بر اساس همان اظهارات، هزینه‌های عبور برخی محموله‌های نفتی از مسیر هرمز به حدود ۱۰ تا ۲۰ میلیون دلار افزایش یافته است. این ارقام برآوردهای اعلام‌شده از سوی فعالان بازار در شرایط خاص هستند و نمی‌توان آن‌ها را به همه شناورها، محموله‌ها و سفرها تعمیم داد. با این حال، نشان می‌دهند که ریسک امنیتی چگونه می‌تواند هزینه حمل انرژی را به‌سرعت افزایش دهد.

افزایش حق بیمه تنها یکی از اجزای هزینه است. شرکت کشتیرانی ممکن است برای عبور از منطقه ناامن، مسیر جایگزین انتخاب کند، سرعت حرکت را تغییر دهد، زمان بیشتری در انتظار مجوز یا شرایط مناسب باقی بماند یا برای تأمین امنیت سفر هزینه‌های بیشتری بپردازد. هر روز تأخیر، به معنای افزایش هزینه سوخت، دستمزد خدمه، اجاره شناور و هزینه فرصت استفاده از کشتی در مسیرهای دیگر است. در حمل‌ونقل کانتینری نیز تأخیر در رسیدن کشتی، برنامه تخلیه و بارگیری بندر را برهم می‌زند. به‌هم‌خوردن برنامه حرکت شناورها، کمبود کانتینر در برخی مبادی و افزایش هزینه انبارداری، می‌تواند به حلقه‌های بعدی تجارت منتقل شود. در حمل فله و نفتکش‌ها نیز تأخیر در تحویل محموله، تعهدات قراردادی و زمان‌بندی پالایشگاه‌ها و خریداران را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

«تنگه هرمز» گذرگاهی که اختلال در آن از مرزهای منطقه عبور می‌کند

برای ایران، این مسئله دو وجه متفاوت دارد. از یک سو، موقعیت جغرافیایی کشور در مجاورت تنگه هرمز و دسترسی به خلیج فارس و دریای عمان، مزیت مهمی برای تجارت دریایی و صادرات انرژی به شمار می‌رود. از سوی دیگر، هرگونه افزایش ناامنی در این محدوده می‌تواند هزینه فعالیت ناوگان، صادرات و واردات کشور را بالا ببرد و اعتبار مسیرهای تجاری ایران را تحت تأثیر قرار دهد. در نتیجه، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی تضمین‌کننده مزیت اقتصادی نیست؛ زیرساخت، امنیت، خدمات بندری، بیمه و قابلیت پیش‌بینی عملیات نیز باید در کنار آن قرار گیرند.

سهم ایران در مدیریت ریسک کجاست؟

در داخل کشور نیز مسئولیت‌ها باید روشن و قابل ارزیابی باشد. سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه ایمنی دریانوردی، مدیریت بنادر، خدمات دریایی و هماهنگی‌های مرتبط با فعالیت شناورها نقش اجرایی دارد. نهادهای مسئول امنیت دریایی نیز در چارچوب مأموریت‌های قانونی خود وظیفه حفاظت از آبراه‌ها و مقابله با تهدیدهای امنیتی را بر عهده دارند. وزارت امور خارجه نیز باید در عرصه دیپلماسی دریایی و تعامل با سازمان‌های بین‌المللی، برای کاهش تنش و حفظ حقوق دریانوردی و تجارت کشور فعال باشد.

اما مسئله اصلی، صرفاً فهرست کردن دستگاه‌ها نیست؛ پرسش این است که سازوکار هماهنگی میان آن‌ها چگونه عمل می‌کند و در زمان بروز حادثه، چه نهادی مسئول تصمیم‌گیری و اطلاع‌رسانی نهایی است؟ آیا سامانه یکپارچه‌ای برای اطلاع‌رسانی سریع به شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، بیمه‌گران و بنادر وجود دارد؟ آیا سناریوهای جایگزین برای تداوم صادرات و واردات تدوین شده است؟

کاهش آسیب‌پذیری؛ فراتر از توصیه به استفاده از مسیر جایگزین

یکی از پاسخ‌های رایج به تهدیدهای دریایی، استفاده از مسیرهای جایگزین و انتقال بخشی از بار به بنادر دیگر یا حمل‌ونقل زمینی و ریلی است. این راهکار در شرایط اضطراری می‌تواند بخشی از فشار را کاهش دهد، اما جایگزینی مسیر دریایی با مسیر زمینی یا انتقال بار به بنادر شمالی، بدون سنجش ظرفیت واقعی زیرساخت‌ها، راه‌حل قطعی محسوب نمی‌شود. برای نمونه، افزایش تقاضا برای استفاده از بنادر شمالی زمانی به فرصت اقتصادی تبدیل می‌شود که اسکله، تجهیزات تخلیه و بارگیری، انبارها، شبکه ریلی و جاده‌ای و امکانات گمرکی متناسب با حجم بار آماده باشند. در غیر این صورت، اختلال از یک مسیر به مسیر دیگر منتقل می‌شود و هزینه جدیدی به تجارت تحمیل می‌کند. همین مسئله درباره مرزهای زمینی نیز صدق می‌کند؛ پایانه‌هایی که با مشکلات مزمن در تشریفات گمرکی، صف کامیون‌ها و محدودیت ظرفیت مواجه‌اند، نمی‌توانند بدون اصلاحات اجرایی، جایگزین کامل مسیرهای دریایی شوند.

صورت‌حساب ناامنی را چه کسی می‌پردازد؟

افزایش هزینه بیمه و حمل در نهایت در یکی از حلقه‌های زنجیره تجارت جذب می‌شود: شرکت کشتیرانی، صادرکننده، واردکننده یا مصرف‌کننده. ممکن است بخشی از هزینه به دلیل قراردادهای بلندمدت یا رقابت بازار از سوی شرکت حمل‌ونقل پذیرفته شود؛ در موارد دیگر، صاحب کالا ناچار است هزینه بیشتری بپردازد یا قیمت فروش را افزایش دهد. برای واردکننده مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای، این افزایش می‌تواند هزینه تولید را بالا ببرد و برای صادرکننده نیز حاشیه سود و توان رقابت در بازارهای هدف را کاهش دهد. در صادرات نفت و فرآورده‌ها، هزینه بالاتر انتقال و بیمه می‌تواند بر قیمت نهایی فروش و جذابیت قراردادها اثر بگذارد. با این حال، تعیین میزان دقیق اثر بر اقتصاد ایران به اطلاعاتی درباره حجم محموله‌ها، قراردادهای حمل، نوع پوشش بیمه‌ای، مبدأ و مقصد کالا و سهم هزینه حمل در قیمت نهایی نیاز دارد. بدون انتشار چنین داده‌هایی، اعلام یک رقم کلی برای خسارت اقتصادی کشور قابل اتکا نخواهد بود. آمار ۱۴۱ حادثه تأییدشده و ۲۵ دریانورد جان‌باخته، هشدار روشنی درباره وضعیت امنیت دریایی منطقه است. اما برای اقتصاد ایران، مسئله فقط شمار حوادث نیست؛ مهم‌تر آن است که این ناامنی چه هزینه‌ای به تجارت کشور تحمیل می‌کند و ساختار اجرایی تا چه اندازه برای مهار آن آمادگی دارد. تنگه هرمز را نمی‌توان از جغرافیای اقتصادی ایران جدا کرد. با این حال، برخورداری از موقعیت راهبردی زمانی به مزیت پایدار تبدیل می‌شود که امنیت، زیرساخت، خدمات بندری و مدیریت بحران در کنار آن قرار گیرند. اگر هزینه ناامنی در بیمه و حمل افزایش یابد و مسیرهای جایگزین نیز از ظرفیت کافی برخوردار نباشند، مزیت جغرافیایی کشور در عمل با هزینه‌های مضاعف مواجه خواهد شد. اکنون پرسش اصلی از دستگاه‌های مسئول روشن است: برای کاهش هزینه ریسک دریایی، حفظ جریان صادرات و واردات و پشتیبانی از ناوگان تجاری چه برنامه اجرایی مشخصی وجود دارد؟ پاسخ این پرسش باید با آمار، زمان‌بندی و مسئولیت روشن همراه باشد؛ زیرا امنیت تجارت دریایی فقط با اعلام اهمیت تنگه هرمز تأمین نمی‌شود، بلکه به آمادگی عملیاتی و مدیریت هماهنگ در تمام حلقه‌های زنجیره حمل‌ونقل نیاز دارد.