سرآمد اقتصاد

سه‌شنبه–۲۰ خرداد ۱۴۰۴–سال یازدهم–شماره ۲۲۲۲

ادبیات دریا

ترافیک دریایی

رامین جهان پور– جابجایی کالاها ازطریق دریا، مزایای تجاری و اقتصادی بسیاری دارد. باافزایش تقاضا برای تردد ایمن و کارآمد با کشتی، لزوم ایجاد و بکارگیری علائم کمک‌ناوبری که به جریان سریع و روبه‌رشد تجارت و حمل و نقل دریایی کمک می کند، بیشتر احساس می شود. اولین علائم کمک ناوبری که در ساحل نصب شد، فانوس‌های دریایی، نشان فرستها و بویه‌ها بودند. در طول سالها این تجهیزات از نظر دید، برد و محدوده تحت پوششش پیشرفت کردند. چیزی از جنگ جهانی دوم نگذشته بود که مشخص شدعلائم کمک ناوبری موجود برای پوشش، کنترل، و بهره برداری از تمام ظرفیت بنادر در همه شرایط کافی نیستند. همچنین، وضعیت نامناسب هوا و ازدحام ناشی از تاخیر در جابجایی و حرکت کشتی‌ها، باعث ازدحام در سایربخش‌های حمل و نقل بنادر می شد. در آن سالها، یک باور عمومی درمیان کارشناسان دریایی به وجودآمده بود که با استفاده از یک رادار ساحلی و تلفیق آن با چند وسیله ارتباطی دیگر، می توان ایمنی و روانی تردد بنادر و آبراهه‌ها را بالابرد. بنابراین، اولین تجهیزات کنترل دریایی برپایه رادارساحلی در سال ۱۹۴۸ در جزیره داگلاس راه اندازی شد.در همان سال، بندرلیورپول انگلستان نیز به رادار ساحلی مجهز شد و پس ازآن روتردام هم به این بنادر پیوست. در دهه‌های ۱۹۶۰و ۱۹۷۰ میلادی فاجعه‌های دریایی بزرگی توجه عموم را به این نکته جلب کرد که حوادث دریایی می تواند چه خسارت‌های جبران‌ناپذیری به محیط زیست و (اقتصادکشور) وارد کنند. درنتیجه فشارافکارعمومی دولت‌ها را وادارکرد که سطح ایمنی دریانوردی را بالا ببرند. با توجه به اینکه بسیاری از این حوادث بزرگ ممکن است درنزدیکی دهانه بنادر رخ دهند، استفاده از تجهیزات راداری به طرز چشمگیری در بنادرجهان افزایش یافت. در روزهای نخست استفاده از رادار در مدیریت حمل ونقل دریایی، چگونگی ارتقای این سامانه بین مسئولان بنادر، راهنماها و صاحبان کشتی مورد مناقشه بسیار بود وکنترل کشتیرانی ازساحل یک چالش جدیدبه حساب می آمد. پس از گذشت مدتی لزوم جهانی‌سازی خدمات حمل و نقل دریایی احساس شدو به تدریج، این اقدامات منجر به روی کارآمدن سامانه تردد گردید. امروزه با پیشرفت چشمگیر صنعت رایانه و آی تی و با توجه به فوایدی که از پیشرفت سامانه تردد به اثبات رسیده است، بیش از ۵۰۰ مرکز مجهز به سامانه تردد در بنادر جهان راه اندازی شده است. با توجه به اینکه بنادر ایران نیز در این رقابت تنگاتنگ برای کسب سهم بیشتر از تجارت دریایی، می خواهند ازدیگررقبا عقب نمانند، ازحدود ۱۵ سال پیش اقدام به خرید و نصب تجهیزات سامانه تردد شناورها از یک شرکت فرانسوی کرده اند. اولین بندری که این تجهیزات در آنجا نصب شد، بندرانزلی بود، پس از آن بندر امام خمینی و بندر شهیدرجایی که «سامانه تردد خلیج فارس» نام دارد و از جایگاه ویژه‌ای برخورداراست. درسال ۱۳۸۵ سامانه تردد بندرشهیدرجایی رسما افتتاح شد. با وجود اینکه از آغاز کار این سامانه دردنیا نزدیک ۳۰ سال می گذرد در سامانه تردد بنادرایران حدود ۲۰۰ نفر نیروی انسانی اعم از کار ور، ناظر،کارکنان فنی و عملیاتی و مدیریتی مشغول به کارهستند. با این همه به این نتیجه می رسیم که در طول دهه‌های گذشته حمل و نقل دریایی توانسته است به خوبی نقش خودرا در تجارت بین‌المللی به ثبت برساند. اکنون برهیچکس پوشیده نیست که بنادر چه سهم بزرگی در حمل و نقل بار و مسافر به خود اختصاص داده اند. با افزایش حجم عملیات بنادر و به تبع آن افزایش تردد کشتی‌ها لزوم بهره گیری از یک سامانه کنترل کارآمدتر برای حمل و نقل دریایی احساس می شد. کشتی‌ها از نظر تنوع کاربری ظرفیت و اندازه درحال تغییر هستند. بنادر نیز برای اینکه سهم بیشتری از این بازار روبه رشد داشته باشند، تجهیزات و سامانه‌های خودرا ارتقا می بخشند. یکی از این تجهیزات و سامانه‌های جدید شیوه مدیریت حمل ونقل دریایی با استفاده از به روزترین تجهیزات کمک ناوبری و پردازش آنها توسط نرم‌افزارهای دریایی و سامانه خدمات حمل و نقل دریایی یا سامانه تردد شناورها است. مرتضی سالاری با ترجمه کتاب« مروری بر خدمات ترافیک دریایی» که توسط انتشارات سازمان بنادرو دریانوردی در ۱۲۴ صفحه منتشرشده است، حمل و نقل دریایی و مقوله ترافیک دریایی در صنعت کشتیرانی و دریانوردی جهان را مورد بررسی و ارزیابی قرارداده است.

یک کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی در نوشتاری به «روزنامه سرآمد» بررسی کرد؛

توسعه دریامحور زیر سایه تنش‌های ژئوپلیتیک

تاثیرات برجسته تنش‌های ژئوپلیتیک چیست؟

گروه دانش دریا–مرتضی فاخری– در دنیای معاصر، پدیده تنش‌های ژئوپلیتیک همواره یکی از عوامل اصلی و تعیین‌کننده در شکل‌گیری وضعیت اقتصادی، اجتماعی و امنیتی کشورهای مختلف بوده است. این تنش‌ها علاوه‌بر اثرات داخلی در سطح ملی، می‌توانند به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر تحولات جهانی تأثیر بگذارند. در این میان، یکی از حوزه‌هایی که به‌شدت از این تنش‌ها آسیب می‌بیند، بخش دریامحور است. صنعت کشتیرانی، حمل‌ونقل دریایی، استفاده از منابع دریایی، امنیت مرزهای آبی و حتی گردشگری دریایی همگی تحت تأثیر این کشمکش‌ها قرار دارند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکترای مدیریت بازرگانی و ارشد حمل‌ونقل دریایی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه به بررسی تاثیرگذاری تنش‌های ژئوپلیتیک بر پارامترهای توسعه دریامحور پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:از آغاز قرن بیستم تا به امروز، قدرت‌های جهانی همواره به‌دنبال ایجاد هژمونی روی مسیرهای آبی و منابع دریایی بوده‌اند. در این میان، مناطقی مانند دریای چین جنوبی، تنگه‌هرمز، دریای خزر و خلیج عدن به‌عنوان نقاط حساس و استراتژیک در عرصه ژئوپلیتیک به حساب می‌آیند. این مناطق به‌دلیل موقعیت جغرافیایی خاص و اهمیت حیاتی خود برای تجارت جهانی، نه‌تنها در کانون توجهات اقتصادی و تجاری قرار دارند، بلکه به دلیل دارا بودن منابع طبیعی فراوان و موقعیت‌های حساس، همواره دستخوش تنش‌های ژئوپلیتیک بوده‌اند.

تاثیر تنش‌ها بر توسعه دریامحور

تأثیر این تنش‌ها بر توسعه دریامحور را می‌توان از چندین منظر بررسی کرد. اول از همه باید توجه داشت که بخش زیادی از تجارت بین‌المللی از طریق دریا انجام می‌شود. حمل‌ونقل کالاهای مختلف مانند نفت، گاز، مواد غذایی و محصولات صنعتی به وسیله کشتی‌ها یکی از ارکان اصلی اقتصاد جهانی است. هرگونه اختلال در این سیستم می‌تواند موجبات مشکلات جدی برای کشورهای مختلف، شرکت‌های کشتیرانی و حتی مصرف‌کنندگان نهایی کالاها را فراهم آورد.

تنش‌های ژئوپلیتیکی که در این مناطق رخ می‌دهند، می‌توانند مسیرهای تجاری را به خطر اندازند و باعث تغییرات در الگوهای حمل‌ونقل شوند. این تغییرات معمولاً به‌ویژه در شرایطی که تهدیدات نظامی در منطقه وجود داشته باشد، شامل مسیرهای طولانی‌تر، تغییر در مبدأ و مقصد حمل‌ونقل و افزایش هزینه‌های بیمه برای کشتی‌ها می‌شود. به‌علاوه، این تهدیدات موجب ایجاد ناامنی و افزایش هزینه‌های اضافی برای شرکت‌های کشتیرانی می‌شود که در نتیجه آن هزینه‌های تولید و مصرف افزایش می‌یابد.یکی از نمونه‌های برجسته تأثیر تنش‌های ژئوپلیتیک بر تجارت دریایی، بحران نفتی در خلیج‌فارس و اختلالات ناشی از آن در مسیرهای حمل‌ونقل دریایی است. در دهه ۱۹۸۰ و پس از آن، درگیری‌های میان ایران و کشورهای دیگر در منطقه خلیج‌فارس و تهدیدات ناشی از جنگ‌ها، موجب شد که بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی مجبور به تغییر مسیر کشتی‌های خود یا افزایش تدابیر امنیتی شوند. این تحولات علاوه‌بر افزایش هزینه‌ها، تأثیرات منفی در کاهش حجم تجارت جهانی به‌ویژه در حوزه انرژی داشت.

تأثیر تنش‌های ژئوپلیتیک بر توسعه منابع دریایی نیز از دیگر ابعاد مهم این موضوع است. در بسیاری از مناطق دریایی که به‌دلیل منازعات مرزی یا تقسیم‌بندی نادرست منابع طبیعی، رقابت‌های شدیدی برای بهره‌برداری از ذخایر نفتی و گازی، ماهیگیری و حتی بهره‌برداری از منابع معدنی بستر دریا وجود دارد. این رقابت‌ها می‌تواند موجب تشدید تنش‌های ژئوپلیتیک شود. در حالی‌که بسیاری از این منابع می‌توانند برای کشورهای حاشیه‌ای منبع درآمد و توسعه باشند، بهره‌برداری از آن‌ها در شرایطی که اختلافات حقوقی و مرزی وجود دارد، به یک چالش بزرگ تبدیل می‌شود.یکی از معروف‌ترین نمونه‌های این کشمکش‌ها در دریای چین جنوبی اتفاق می‌افتد. این منطقه که از لحاظ اقتصادی و ژئوپلیتیکی اهمیت بسیار بالایی دارد، در میانه چندین کشور با ادعاهای متناقض و متداخل در مورد مالکیت جزایر و منابع طبیعی قرار دارد. این تنش‌ها نه‌تنها بر کشمکش‌های اقتصادی تأثیر گذاشته، بلکه بر امنیت منطقه‌ای و حتی جهانی نیز اثراتی منفی گذاشته است. چین، ویتنام، فیلیپین، مالزی و تایوان همه دارای ادعاهای مشابهی در این دریا هستند که موجب تنش‌های نظامی و دیپلماتیک میان این کشورها و دیگر بازیگران جهانی، به‌ویژه ایالات متحده، شده است.این تنش‌ها می‌توانند به مسائلی مانند جلوگیری از عملیات‌های اقتصادی، محدودیت‌های تجاری و حتی تهدیدات امنیتی برای کشتی‌های تجاری و نظامی منجر شوند. کشورهای مختلف در این مناطق برای جلوگیری از آسیب به منابع خود، ممکن است اقدام به توسعه زیرساخت‌های نظامی کنند که این امر به نوبه خود به افزایش تنش‌ها و به خطر افتادن امنیت دریایی دامن می‌زند.

تاثیرات برجسته تنش‌های ژئوپلیتیک

یکی دیگر از تأثیرات برجسته تنش‌های ژئوپلیتیک بر بخش دریامحور، بروز مشکلات امنیتی و تهدیدات دزدی دریایی است. در برخی مناطق پرتنش، مانند سواحل غرب آفریقا و خلیج عدن، دزدی دریایی به یکی از مشکلات عمده تبدیل شده است. این فعالیت‌های غیرقانونی نه‌تنها امنیت کشتی‌ها را تهدید می‌کند، بلکه هزینه‌های سنگینی برای صنایع کشتیرانی به‌دنبال دارد. گروه‌های دزدان دریایی که به‌طور مداوم در تلاش برای ربودن کشتی‌ها و مطالبه باج از شرکت‌های کشتیرانی هستند، نه‌تنها تهدیدی برای امنیت دریایی به‌حساب می‌آیند، بلکه به‌طور مستقیم بر هزینه‌ها و روند تجاری در این مناطق تأثیر می‌گذارند.در کنار تهدیدات ناشی از دزدی دریایی، افزایش تعداد کشمکش‌های نظامی و عملیات‌های تروریستی در مناطق حساس، امنیت دریایی را به طور فزاینده‌ای به چالش می‌کشد. کشتی‌های تجاری و مسافری در معرض خطراتی هستند که می‌تواند از انفجارها و حملات مسلحانه تا توقیف کشتی‌ها و گروگان‌گیری را شامل شود. این تهدیدات موجب می‌شود که کشورها و شرکت‌های کشتیرانی مجبور به اتخاذ تدابیر ویژه امنیتی شوند که به نوبه خود هزینه‌های هنگفتی را به‌بار می‌آورد.علاوه‌بر جنبه‌های اقتصادی و امنیتی، تأثیرات اجتماعی و سیاسی نیز از جمله ابعاد مهم این تأثیرات به‌شمار می‌روند. بسیاری از کشورها، به‌ویژه کشورهای در حال توسعه که به منابع دریایی خود وابسته هستند، تحت تأثیر تنش‌های ژئوپلیتیک قرار می‌گیرند و گاه مجبور به پذیرش شرایط نامطلوب یا تن دادن به توافقات ضعیف می‌شوند. این امر می‌تواند منجربه بی‌ثباتی اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی در این کشورها شود.در حالی‌که تنش‌های ژئوپلیتیک بر توسعه دریامحور تأثیرات عمیقی دارند، باید در نظر داشت که این تنش‌ها نه‌تنها در سطح کشورها، بلکه در ابعاد جهانی نیز اثرات مهمی به‌دنبال دارند. روابط بین‌المللی و ساختارهای اقتصادی و سیاسی جهانی در مواقع بحرانی به‌شدت تحت فشار قرار می‌گیرند و این فشار به وضوح در بخش‌های مختلفی از صنعت دریایی مشاهده می‌شود. یکی از جنبه‌های کلیدی که تحت تأثیر این وضعیت قرار می‌گیرد، وابستگی متقابل کشورهای مختلف به یکدیگر در زمینه تجارت و حمل‌ونقل دریایی است. به‌ویژه در شرایطی که تنش‌های جهانی به یک بحران اقتصادی بزرگ تبدیل می‌شود، بسیاری از کشورها مجبور به اصلاح سیاست‌های تجاری و اقتصادی خود و تغییر مسیرهای دریایی می‌شوند.

تاثیر چالش‌های حقوقی و سیاسی چیست؟

در این راستا، چالش‌های حقوقی و سیاسی نیز به نوبه خود در تنش‌های ژئوپلیتیک و تأثیرات آن‌ها بر توسعه دریامحور نقش دارند. اختلافات مربوط به تعیین مرزهای آبی، حق بهره‌برداری از منابع طبیعی زیرآب و همچنین تقسیم منابع دریایی میان کشورهای مختلف، همواره موجب بروز مشکلات حقوقی و دیپلماتیک شده است. این مشکلات معمولاً به شکل درگیری‌ها و جنگ‌های محدود یا حتی شدیدتر بروز پیدا می‌کنند. از جمله معروف‌ترین این موارد می‌توان به کشمکش‌های موجود در دریای چین‌جنوبی اشاره کرد که در آن کشورهایی مانند چین، ویتنام، فیلیپین و مالزی بر سر جزایر و منابع زیرآب اختلاف دارند. این کشمکش‌ها نه‌تنها بر روابط بین کشورهای منطقه تأثیر گذاشته، بلکه می‌تواند بر امنیت دریایی و جریان‌های تجاری جهانی نیز تأثیرات منفی داشته باشد.

علاوه‌بر این، کشورهای مختلف برای محافظت از منافع خود در مقابل تهدیدات ژئوپلیتیک، گاهی به سمت تقویت توان نظامی خود در دریا می‌روند. افزایش حضور نیروی دریایی در مناطق استراتژیک به‌ویژه در راستای حفظ امنیت کشتیرانی و جلوگیری از تهدیدات احتمالی، یکی از راهبردهای رایج است. این تحرکات به‌ویژه در مواقع بحرانی که کشمکش‌ها شدت می‌گیرند، معمولاً موجب بروز تنش‌های نظامی میان کشورها می‌شود. تقویت قدرت‌های نظامی و گسترش پایگاه‌های دریایی در نقاط کلیدی می‌تواند به شکاف‌های بیشتر میان کشورها و کاهش امنیت جهانی منجر شود.در کنار تهدیدات ناشی از تنش‌های نظامی و اقتصادی، یکی دیگر از مسائلی که تأثیرات تنش‌های ژئوپلیتیک بر توسعه دریامحور را به‌صورت گسترده تحت تأثیر قرار می‌دهد، بحران‌های انسانی و پناه‌جویی است. در شرایطی که جنگ‌ها و منازعات ژئوپلیتیکی موجب بی‌ثباتی و آشوب در مناطق مختلف می‌شود، موج‌های عظیم پناه‌جویان به سمت کشورهای دیگر به‌ویژه کشورهای در همسایگی مناطق بحرانی حرکت می‌کنند. این پناه‌جویان معمولاً از طریق مسیرهای دریایی به‌دنبال پناهندگی به کشورهای دیگر هستند که این امر خود چالش‌های جدیدی را برای امنیت دریایی و تلاش‌های جلوگیری از قاچاق انسان به‌وجود می‌آورد. در این شرایط، کشورهای مقصد ناچار به اتخاذ تدابیر امنیتی بیشتر در بنادر و مسیرهای دریایی خود می‌شوند که این امر ممکن است باعث اختلال در روند تجارت و حمل‌ونقل دریایی شود.در این میان، تأثیرات فرهنگی نیز در برخی مواقع به‌عنوان یکی از اثرات غیرمستقیم تنش‌های ژئوپلیتیک بر توسعه دریامحور مطرح می‌شود. زمانی که درگیری‌ها و منازعات در مناطق حساس جهانی شدت می‌گیرد، می‌تواند منجربه تغییرات فرهنگی و اجتماعی در جوامع مرتبط با صنعت دریایی شود. این تغییرات ممکن است در نتیجه رشد تنش‌ها و افزایش مشکلات امنیتی در بخش‌های دریایی و حمل‌ونقل به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه به‌وجود آید. افزایش هراس و عدم‌اعتماد به امنیت دریاها می‌تواند موجب کاهش حضور سرمایه‌گذاران و توسعه‌دهندگان در این بخش‌ها شود که این خود تأثیرات منفی بر رشد و توسعه پایدار این صنعت خواهد داشت.

نتیجه‌گیری

بنابراین؛ تأثیرات تنش‌های ژئوپلیتیک بر توسعه دریامحور به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به ابعاد مختلف زندگی اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و حتی فرهنگی مرتبط است. در حالی‌که بخش‌های دریامحور همواره به‌عنوان یکی از ارکان اصلی و حیاتی در ساختار جهانی محسوب می‌شوند، حفظ و توسعه این بخش نیازمند همکاری‌های بین‌المللی مستمر و تدابیر امنیتی پیشگیرانه است. در صورتی که کشورها نتوانند به یک توافق پایدار و مؤثر در مورد حل اختلافات ژئوپلیتیک خود برسند، ممکن است این تنش‌ها بیش از پیش بر جریان‌های تجاری، امنیت دریایی و توسعه منابع دریایی تأثیر بگذارد.پیشرفت در این حوزه نیازمند سیاست‌های انعطاف‌پذیر، دیپلماسی فعال و همکاری‌های جهانی است. تنها از این طریق است که می‌توان از آسیب‌های ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیک کاست و به سمت توسعه‌ای پایدار در بخش دریامحور گام برداشت. از این‌رو، ایجاد یک فضای همکاری بین‌المللی، گسترش قوانین و توافقات تجاری و تقویت ظرفیت‌های امنیتی و اقتصادی در حوزه دریا، می‌تواند به توازن میان منافع کشورها و پیشرفت در این صنعت کمک کند.در پایان باید گفت که تنش‌های ژئوپلیتیک در سطوح مختلف، از نظامی گرفته تا اقتصادی و اجتماعی، تأثیرات زیادی بر توسعه دریامحور دارند. این تأثیرات به‌ویژه در مناطق حساس و استراتژیک که در آن‌ها رقابت‌های پیچیده بر سر منابع طبیعی و مسیرهای تجاری وجود دارد، به وضوح قابل مشاهده است. در این شرایط، همکاری‌های بین‌المللی، تلاش برای حل‌وفصل اختلافات و ایجاد چارچوب‌های قانونی و سیاسی جدید برای مدیریت منازعات، می‌تواند راه‌حل‌هایی برای کاهش اثرات منفی این تنش‌ها بر توسعه دریامحور ارائه دهد.

آمار مربوط به حجم تجارت دریایی جهانی

سال	حجم تجارت دریایی (میلیارد تن)	تغییرات نسبت به سال گذشته (٪)
۲۰۱۸	۱۱,۲	–
۲۰۱۹	۱۱,۵	٪ ۲,۷
۲۰۲۰	۱۰,۷	٪ -۰.۷
۲۰۲۱	۱۲,۰	٪ ۱۲,۱
۲۰۲۲	۱۲,۳	٪ ۲,۵

توضیح: این جدول نشان می‌دهد که چگونه تغییرات ژئوپلیتیکی (مثلا جنگ‌ها یا تحریم‌ها) به حجم تجارت دریایی تأثیر می‌گذارند. البته در سال ۲۰۲۰، با شیوع پاندمی کرونا و کاهش فعالیت‌های اقتصادی جهانی، حجم تجارت دریایی با کاهش شدید مواجه شد. در حالی‌که در سال‌های بعد از آن، با بهبود شرایط اقتصادی، شاهد رشد دوباره بوده‌ایم.

بدون شرح...

فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد

بدون شرح

قاب دوربین

عکس: اصغر بشارتی