

یک پژوهشگر به «سر آمد» نوشت؛

چشم‌انداز مکانیسم‌ماشه و تجارت دریایی ایران لزوم تشکیل تیم دیپلماتیک برای مقابله با تهدیدات بین‌المللی

سرتیپ گرو ه دریا پاسبه – امید ایرانی – با تشدید تحولات ژئوپلیتیکی و افزایش فشارهای بین‌المللی بر ایران و فعال‌سازی مکانیسم ماشه به عنوان یکی از ابزارهای حقوقی تحریمی در چارچوب قطعنامه‌های شورای امنیت، بار دیگر به عنوان تهدیدی جدی مطرح شده‌است. این مکانیسم که براساس قطعنامه ۱۹۲۹ سازمان ملل به کشورها اجازه می‌دهد حتی با «ظن» ارتباط یک کشتی یا محموله با ایران، اقدام به توقیف و بازرسی آن کنند، می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر تجارت دریایی کشور داشته باشد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، امید ایرانی، محقق و پژوهشگر و فعال رسانه‌ای در مطلبی برای این روزنامه به بررسی تبعات و تاثیر گذاری فعال‌شدن مکانیسم ماشه بر آینده تجارت دریایی ایران پرداخته‌است. نگارنده در این مطلب لزوم تشکیل تیم دیپلماتیک برای مقابله با تهدیدات بین‌المللی را به عنوان یک راهکار مهم و اساسی پیشنهاد می‌دهد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:
تجربه سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ نشان داد که اجرای این ابزار تحریمی، منجر به توقف کشتی‌های ایرانی در بنادر مهمی چون جنوا، سربلانتکا و سنگاپور شد و خسارات مالی قابل توجهی را به ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور وارد کرد. در شرایط فعلی، با توجه به افزایش حساسیت‌های سیاسی و بازگشت برخی تنش‌ها به فضای بین‌المللی، احتمال بهره‌گیری مجدد از این مکانیسم توسط برخی کشورها وجود دارد؛ به‌ویژه در مسیرهایی که کشتی‌های ایرانی از آن عبور می‌کنند و در معرض بازرسی‌های طولانی‌مدت قرار دارند که می‌تواند روزانه تا ۲۰هزار دلار خسارت مستقیم به همراه داشته باشد و در موارد خاص، این رقم به بیش از ۳۰۰هزار دلار نیز برسد. تجارت دریایی یکی از ارکان حیاتی اقتصاد ایران به‌شمار می‌رود و نقش تعیین‌کننده‌ای در تأمین کالاهای اساسی، صادرات غیرنفتی و حفظ توازن تجاری کشور ایفا می‌کند.

با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود. این ظرفیت نه‌تنها در تأمین امنیت غذایی و دارویی کشور مؤثر است، بلکه در توسعه صنایع پتروشیمی، معدنی و کشاورزی نیز نقش کلیدی دارد. هر گونه اختلال در روند تردد کشتی‌ها، به‌ویژه در بنادر خارجی، می‌تواند زنجیره تأمین کالا را با چالش‌های جدی مواجه سازد و موجب افزایش هزینه‌های واردات، کاهش رقابت‌پذیری صادرات و تضعیف موقعیت ایران در بازارهای منطقه‌ای و جهانی شود. از این‌رو، تهدید مکانیسم ماشه نه‌تنها یک مسئله حقوقی یا سیاسی، بلکه یک چالش راهبردی برای اقتصاد ملی محسوب می‌شود که نیازمند واکنش هماهنگ دیپلماتیک،



دریایی کشور وارد می‌کند.

فرایند بازرسی و توقیف کشتی‌ها، به‌ویژه در شرایطی که براساس «ظن» و نه «اثبات» انجام می‌شود، آسیب‌پذیری محموله‌ها را به شدت افزایش می‌دهد. کالاهای حساس مانند موادغذایی، دارو و محصولات کشاورزی در معرض فساد، آسیب فیزیکی یا کاهش کیفیت قرار می‌گیرند و در مواردی، به دلیل عدم رعایت شرایط نگهداری در طول توقف، غیرقابل استفاده می‌شوند. حتی در مواردی که محموله‌ها مشمول معافیت‌های تحریمی هستند، مانند گندم یا دارو، تردید کشور میزبان نسبت به نوع یا مقصد نهایی کالا می‌تواند منجر به توقف کشتی و آغاز بازرسی شود. این وضعیت نه‌تنها موجب خسارت به صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل می‌شود، بلکه اعتماد شرکت‌های تجاری خارجی به توانمندی ایران در انجام تعهدات تجاری را نیز تضعیف می‌کند.

تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد که تهدید مکانیسم ماشه صرفاً یک احتمال نظری نیست، بلکه در عمل نیز بارها موجب توقیف کشتی‌های ایرانی شده‌است. در فاصله سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲، چندین کشتی ایرانی در بنادر



جنوا(ایتالیا)، سربلانتکا و سنگاپور بازرسی یا توقیف شدند؛ اقدامی که با استناد به قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت و به بهانه بررسی ارتباط محموله با فعالیت‌های تحریمی صورت گرفت. این موارد نه‌تنها موجب خسارات مالی قابل توجه شدند، بلکه به عنوان نمونه‌های عملی از اجرای مکانیسم ماشه، در حافظه حقوقی و عملیاتی صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران باقی‌مانده‌اند. تکرار چنین تجربه‌هایی در شرایط فعلی، با توجه به افزایش تنش‌های بین‌المللی، می‌تواند تجارت دریایی کشور را با چالش‌های جدی‌تری مواجه سازد و ضرورت اتخاذ تدابیر پیشگیرانه و دیپلماتیک را دوچندان کند.

تحلیل مسیرهای پرریسک در تجارت دریایی
در شرایطی که تجارت دریایی ایران با محدودیت‌های فزاینده مواجه شده، تحلیل مسیرهای پرریسک در حمل‌ونقل بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای یافته‌است. مسیرهایی که کشتی‌های ایرانی یا مرتبط با ایران از آن عبور می‌کنند، به‌ویژه در آب‌های تحت کنترل کشورهای عضو شورای امنیت، در معرض خطر بازرسی، توقف، تنگه‌مالاکا، دریای مدیترانه و اقیانوس هند از جمله نقاطی هستند که به دلیل تراکم تردد و حضور ناوگان کشورهای غربی، احتمال اعمال مکانیسم ماشه در آن‌ها بالاست. همچنین بنادر تجاری مهم نظیر سنگاپور، جنوا، هامبورگ و بندر کلمبو در سربلانتکا که در گذشته نیز شاهد توقیف کشتی‌های ایرانی بوده‌اند، همچنان به عنوان نقاط پرریسک شناخته می‌شوند. این مسیرها نه‌تنها از نظر حقوقی مستعد اجرای تحریم‌های ثانویه هستند، بلکه از نظر عملیاتی نیز به دلیل وابستگی به زیرساخت‌های بین‌المللی، امکان اعمال فشار بر کشتی‌های ایرانی را فراهم می‌کنند.

نقاط بازرسی بالقوه در مسیرهای بین‌المللی معمولاً در محدوده‌هایی قرار دارند که تحت نظارت مستقیم غیرمستقیم کشورهای عضو سازمان ملل هستند و از ابزارهای نظارتی پیشرفته مانند سامانه‌های AIS رادارهای دریایی و پایگاه‌های اطلاعاتی مشترک بهره می‌برند. در این نقاط، کشتی‌ها ملزم به ارائه اطلاعات دقیق درباره محموله، مالکیت، مقصد و مسیر حرکت هستند و هر گونه ابهام یا تناقض در اطلاعات می‌تواند زمینه‌ساز بازرسی شود. براساس قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت، حتی «ظن» ارتباط یک کشتی با ایران کافی است تا کشور میزبان اقدام به توقف و بازرسی کند. این وضعیت موجب شده‌است که بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از همکاری با ناوگان ایرانی خودداری کنند یا مسیرهای جایگزین بسا هزینه‌های بالاتر را انتخاب نمایند که در نهایت منجر به افزایش هزینه‌های لجستیکی و کاهش رقابت‌پذیری صادرات ایران می‌شود.

نقش مسیرهای ثالث نیز در اجرای مکانیسم ماشه بسیار تعیین‌کننده است؛ کشورهایی که به‌طور مستقیم در مناقشات سیاسی با ایران دخیل نیستند، اما به دلیل عضویت در سازمان ملل و تعهد به قطعنامه‌های شورای امنیت، موظف به اجرای مفاد تحریمی هستند. این کشورها، از جمله هند، آفریقای جنوبی، ترکیه و برخی کشورهای آمریکای لاتین، ممکن است در مسیرهای دریایی به عنوان نقاط عبور یا توقف کشتی‌ها ایفای نقش کنند. در مواردی، این کشورها با استناد به ظن ارتباط محموله با ایران، اقدام به بازرسی یا تأخیر در تخلیه بار کرده‌اند که موجب خسارات مالی و آسیب به اعتبار تجاری ایران شده‌است. از این‌رو، تعامل دیپلماتیک با کشورهای ثالث، به‌ویژه آن‌هایی که نقش واسطه یا مسیر عبور دارند، می‌تواند در کاهش ریسک‌های ناشی از اجرای مکانیسم ماشه مؤثر باشد و زمینه‌ساز ایجاد تفاهم‌نامه‌های دوجانبه برای تضمین امنیت دریایی شود.

لزوم تشکیل تیم دیپلماتیک و حقوقی تخصصی
در مواجهه با تهدیدات ناشی از فعال‌سازی مکانیسم ماشه و آثار آن بر تجارت دریایی ایران، اتخاذ راهکارهای چندلایه و هماهنگ در سطح ملی و بین‌المللی ضروری است. یکی از اقدامات بنیادین، تشکیل یک تیم دیپلماتیک و حقوقی تخصصی با مأموریت پیگیری حقوقی و سیاسی پرونده‌های مرتبط با توقیف کشتی‌ها و بازرسی‌های غیرموجه است. این تیم باید متشکل از کارشناسان حقوق بین‌الملل، متخصصان حمل‌ونقل دریایی و دیپلمات‌های آشنا با سازکارهای سازمان ملل باشد تا بتواند از ظرفیت‌های حقوقی موجود در منشور ملل متحد، کنوانسیون‌های دریایی مانندUNCLOS و SOLAS و رویه‌های قضایی بین‌المللی برای دفاع از حقوق ایران بهره‌برداری کند. چنین تیمی می‌تواند با مستندسازی موارد نقض، ارائه شکایت رسمی به نهادهای بین‌المللی و مذاکره با کشورهایی که در اجرای مکانیسم ماشه نقش

دارند، زمینه کاهش ریسک‌های حقوقی و عملیاتی را فراهم آورد.

در سطح داخلی، هماهنگی میان نهادهای دولتی و بخش خصوصی فعال در حوزه حمل‌ونقل دریایی، تجارت خارجی و امور بندری از اهمیت بالایی برخوردار است. وزارتخانه‌های امور خارجه، راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت و سازمان بنادر و دریانوردی باید با اتاق بازرگانی، شرکت‌های کشتیرانی و صادرکنندگان بزرگ وارد تعامل مستمر شوند تا بتوانند اطلاعات دقیق از مسیرهای پرریسک، نوع محموله‌ها و وضعیت حقوقی کشتی‌ها را به صورت به‌روز تبادل کنند. این هماهنگی می‌تواند منجر به طراحی پروتکل‌های عملیاتی برای کاهش احتمال توقیف، انتخاب مسیرهای جایگزین و استفاده از کشتی‌های ثبت‌شده در کشور ثالث شود. همچنین تدوین دستورالعمل‌های مشترک برای مستندسازی محموله‌ها، شفاف‌سازی مالکیت کشتی‌ها و رعایت الزامات بین‌المللی می‌تواند نقش مؤثری در کاهش آسیب‌پذیری ناوگان دریایی ایران ایفا کند.

در سطح بین‌المللی، مذاکرات چندجانبه با کشورهایی که در مسیرهای دریایی نقش واسطه یا میزبان دارند، می‌تواند به عنوان راهکاری مؤثر برای تضمین امنیت دریایی ایران مورد توجه قرار گیرد. این مذاکرات باید با هدف ایجاد تفاهم‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه در زمینه احترام به حقوق دریانوردی، عدم اعمال تحریم‌های فراتر از قطعنامه‌های رسمی و تسهیل عبور و مرور کشتی‌ها انجام شود. کشورهایی مانند هند، ترکیه، مالزی، آفریقای جنوبی و برخی کشورهای آمریکای لاتین که روابط تجاری با ایران دارند، می‌توانند در قالب همکاری‌های منطقه‌ای یا سازمان‌های بین‌المللی در دریایی، نقش میانجی یا تضمین‌کننده ایفا کنند. بهره‌گیری از ظرفیت دیپلماسی اقتصادی، عضویت فعال در مجامع دریایی بین‌المللی و ارائه گزارش‌های مستند از آثار تحریم‌های غیرقانونی، می‌تواند زمینه‌ساز کاهش فشارهای ناشی از مکانیسم ماشه و حفظ جریان پایدار تجارت دریایی کشور باشد.

توصیه‌های سیاستی و تأکید بر دیپلماسی فعال
با توجه به تهدیدات فزاینده ناشی از احتمال فعال‌سازی مکانیسم ماشه و آثار آن بر تجارت دریایی ایران، نتیجه‌گیری منطقی آن است که کشور باید با مادگی حقوقی، عملیاتی و دیپلماتیک به استقبال این چالش برود. تجربه‌های پیشین نشان داده که بی‌توجهی به الزامات حقوق بین‌الملل و فقدان پاسخ منسجم، می‌تواند منجر به خسارات مالی گسترده، تضعیف موقعیت تجاری و کاهش اعتماد شرکت‌های بین‌المللی شود. از این‌رو، تدوین یک راهبرد جامع برای مواجهه با تهدیدات تحریمی، مبتنی بر تحلیل حقوقی دقیق، ارزیابی ریسک‌های عملیاتی و طراحی سازوکارهای اجرایی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. این راهبرد باید ضمن بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی، به‌ویژه در حوزه حقوق دریایی و حمل‌ونقل بین‌المللی، از تجارب کشورهای مشابه نیز استفاده کند تا بتواند در برابر فشارهای ساختاری مقاومت‌پذیر باشد. در این چارچوب، دیپلماسی فعال به عنوان ستون اصلی سیاست‌گذاری مقابله‌ای باید مورد توجه قرار گیرد. تعامل هدفمند با کشورهایی که در مسیرهای دریایی نقش واسطه یا میزبان دارند، می‌تواند زمینه‌ساز کاهش تنش‌ها و تضمین عبور امن کشتی‌های ایرانی شود. همچنین عضویت مؤثر در نهادهای بین‌المللی دریایی، ارائه گزارش‌های مستند از آثار تحریم‌های غیرقانونی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های حقوقی موجود در کنوانسیون‌های بین‌المللی، از جملهUNCLOS و IMO، می‌تواند به تقویت جایگاه ایران در عرصه جهانی کمک کند. دیپلماسی اقتصادی نیز باید در خدمت بازتعریف مسیرهای تجاری قرار گیرد؛ به گونه‌ای که با شناسایی مسیرهای کم‌ریسک، استفاده از کشتی‌های ثبت‌شده در کشور ثالث، و انعقاد تفاهم‌نامه‌های دوجانبه، امنیت عملیاتی تجارت دریایی ارتقا یابد.

در پایان، توصیه سیاستی آن است که ایران ضمن حفظ اصول حاکمیتی و استقلال تجاری، به‌صورت واقع‌گرایانه و چندلایه با تهدیدات بین‌المللی برخورد کند. تشکیل کارگروه‌های تخصصی میان‌نهادهای دولتی و بخش خصوصی، تدوین پروتکل‌های مشترک برای مدیریت بحران‌های دریایی و طراحی سامانه‌های هشدار سریع برای رصد تهدیدات، می‌تواند به عنوان ابزارهای مکمل در کاهش آسیب‌پذیری ناوگان دریایی کشور ایفای نقش کند. همچنین سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری داخلی، توسعه ناوگان ملی با استانداردهای بین‌المللی و آموزش نیروی انسانی متخصص در حوزه حقوق دریایی، از جمله اقدامات بلندمدتی هستند که می‌توانند تاب‌آوری تجارت دریایی ایران را در برابر فشارهای سیاسی و حقوقی تقویت کنند.



شنبه-۵ مهر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۳۰۸

دریاپایه ۳

بنادر

در هفته دفاع مقدس؛

پوستر مستند «فرمانده و دریا» رونمایی شد

به مناسبت گرامیداشت هفته دفاع مقدس آیین رونمایی از پوستر مستند «فرمانده و دریا» در محل ساختمان بنیاد فرهنگی روایت فتح برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، آیین رونمایی از پوستر مستند «فرمانده و دریا» با حضور سررتیپ دوم پاسدار علی مقواساز رییس بنیاد فرهنگی روایت فتح،ناخدایکم روح ...صادقی جانشین معاونت روابط عمومی و رسانه نیروی دریایی ارتش و ناخداادم سیدمحمد موسوی فرگی مدیر روابط عمومی نیروی دریایی ارتش در ساختمان بنیاد فرهنگی روایت فتح برگزار شد.

ناخدا یکم صادقی جانشین معاونت روابط عمومی و رسانه نادجا با اشاره به مأموریت خطیری و بزرگ ناوگروه ۸۶ گفت: دلیرمردان نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در این مأموریت تاریخی با پیمایش بیش از ۶۵هزار کیلومتر و عبور از ۳اقیانوس ۴قاره و ۵ تنگه راهبردی در مدت زمان ۸ماه پرچم کشور عزیزمان را در پهنه اقیانوس های جهان به اهتزاز درآوردند که هر یک از ابعاد این سفر می تواند بن مایه خلق یک اثر هنری فاخر و ارزشمند باشد.

وی با تشکر از کارگردان مستند فرمانده و دریا اظهار داشت: به تصویر کشیدن گوشه‌ای از این مأموریت خطیری و ناشناخته نیروی دریایی ارتش با ابزار هنر از کارهای بسیار ارزشمند بنیاد روایت فتح بوده که اراده و توانمندی خودباوری جوانان غیور این سرزمین را به نمایش گذاشته است. مستند «فرمانده و دریا» با موضوع ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش به تهیه کنندگی و کارگردانی مسعود دهنوی تولید شده‌است.

ظرفیت‌های کم‌نظیر گردشگری در جنگل‌های حرا و روستای سهیلی قشم

جنگل های مانگرو یا به اصطلاح «حرا»، یکی از ارزشمندترین جلوه‌های طبیعی در نوار ساحلی خلیج فارس به‌شمار می‌آیند. این جنگل‌ها که در مرز بین خشکی و دریا شکل گرفته‌اند، زیست‌بومی منحصربه‌فرد دارند و جزو اکوسیستم‌های «اکوتون» محسوب می‌شوند؛ به این معنا که neither fully terrestrial nor fully marine- به تنه کاملاً خشکی و نه تماماً دریایی اند.

به گزارش اقتصادسرآمد،در ایران، این جنگل های ساحلی به‌صورت یکدست از گونه‌ای به‌نام Avicennia marina یا همان درخت حرا تشکیل شده‌اند. بزرگ‌ترین پهنه این جنگل ها در محدوده جزیره قشم و بندر خمیر قرار دارد که مساحتی نزدیک به ۲۲هزار هکتار را در بر می‌گیرد و از نظر تراکم و گستردگی، مهم‌ترین جنگل های مانگروی کشور محسوب می‌شوند.

در قلب این طبیعت بکر، روستای نمونه گردشگری سهیلی قرار دارد؛ روستایی که نه‌تنها به واسطه چشم‌اندازهای منحصربه‌فرد طبیعی‌اش، بلکه به دلیل ایجاد یک زنجیره اقتصادی کامل از دریا تا تاسفره، به الگویی موفق در توسعه گردشگری پایدار در جزیره قشم تبدیل شده‌است.

مجاورت با دریا، دسترسی مستقیم به جنگل های دریایی حرا، فعالیت‌های صیادی، کشاورزی، تولید صنایع دستی و پذیرایی از گردشگران، همگی در این روستا به‌گونه‌ای هماهنگ و منگی بر توانمندی‌های بومی، زیرساخت یک چرخه اقتصادی پویا را بنا نهاده‌اند.

جنگل های حرا که در اقلیم‌های استوایی و نیمه‌استوایی رشد می‌کنند، در بسیاری از کشورهای جهان با نام عمومی «مانگرو» شناخته می‌شوند. در ایران اما به احترام حکیم بزرگ ایرانی، ابوعلی سینا، که این درخت را «حرا» نامید، با همین عنوان در ادبیات بومی جا افتاده‌اند. افسانه‌ای نیز نقل است که این درخت از اشک چشم انسان روییده و این‌رو، به‌عنوان ناجی حیات در جزیره شناخته می‌شود. روستای سهیلی با جمعیتی نزدیک به ۲۳۰۰ نفر (حدود ۵۵۰خانوار)، امروز به‌عنوان یکی از برترین روستاهای گردشگری جهان در سال ۲۰۲۵ شناخته شده و با حفظ هویت فرهنگی و سبک زندگی بومی، تجربه‌ای خاص و بی‌تکرار به گردشگران داخلی و خارجی ارائه می‌دهد.در حال حاضر، این روستا دارای زیرساخت‌هایی فعال در حوزه گردشگری شامل:

یک اسکله چندمنظوره با ۹۰ فروند شناور گردشگری و ۱۳۰ قایق بومی؛
یک فروند لنج گردشگری مخصوص با اشتغال‌زایی برای ۳۶۰ نفر؛
۲۹ غرفه و فروشگاه صنایع دستی با ۵۸ نفر شاغل؛
۱۸ واحد بوم‌گردی و رستوران محلی؛
و پذیرش سالانه حدود ۴۰۰ هزار گردشگر است نکته قابل توجه اینکه روند مهاجرت معکوس در این منطقه شکل گرفته است؛ به‌گونه‌ای که سهیلی اکنون به یک روستای مهاجرپذیر تبدیل شده و بیش از ۹۴۰ نفر به‌صورت مستقیم در فعالیت‌های گردشگری مشغول به کارند. از جمله اقدامات مهم این روستا در مسیر توسعه پایدار می‌توان به برگزاری دوره‌های آموزشی بوم‌گردی، حفاظت و احیای جنگل های حرا، و ترویج گردشگری مسئولانه اشاره کرد.

روستای سهیلی، نماد هم‌زیستی موفق انسان و طبیعت، الگویی روشن از آینده‌ای است که در آن توسعه با حفظ محیط زیست، میراث فرهنگی و اقتصاد محلی هم‌راستا شده‌است؛ آینده‌ای که در دل جنگل های حرا، در جنوب جزیره قشم، رقم می‌خورد.