

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

تنگه‌ها، قدرت دریایی و منطق نظم حقوقی بین‌المللی

بررسی حقوقی و راهبردی جایگاه اخذ هزینه از کشتی‌ها در چارچوب حقوق بین‌الملل دریایا

ستاره گروه تحلیل - عادل لک علی‌آبادی از کارشناسان خبره سازمان بنادر و دریانوردی است که در راستای سلسله تحلیل‌های خود برای «اقتصاد سرآمد» به بررسی موضوعات تخصصی حوزه حمل‌ونقل و اقتصاد دریامی‌پردازد. عادل لک علی‌آبادی از اعضای افتخاری تحریریه روزنامه تخصصی حمل‌ونقل و اقتصاد دریا که سال‌هاست با این مجموعه همکاری می‌کند، این بار با ارسال مطلبی در رابطه با ابعاد حقوقی و راهبردی اخذ هزینه از کشتی‌ها و نسبت آن با نظم حقوقی بین‌المللی دریایا، به بررسی یکی از موضوعات مهم و مناقشه‌برانگیز حوزه دریایی پرداخته است. در این یادداشت، تلاش شده است تا موضوع فراتر از یک بحث صرفاً اقتصادی دیده

«از نگاه حقوق دریایا، قواعد عبور و صلاحیت دولت‌های ساحلی نه صرفاً محصول حقوق کلاسیک، بلکه برآمده از رقابت تاریخی قدرت‌های دریایی و ملاحظات ژئوپلیتیکی است. دریافت هزینه از کشتی‌ها، در صورت طراحی هوشمندانه، الزاماً مغایر حقوق بین‌الملل نیست؛ اما فهم این موضوع بدون در نظر گرفتن نسبت میان قدرت دریایی، امنیت و منافع ملی ممکن نیست

شود و در چارچوب پیوند میان قدرت دریایی، امنیت ملی و قواعد حقوق بین‌الملل تحلیل گردد.در ذیل، دست‌نوشته تحلیلی وی را با هم می‌خوانیم:

با توجه به مستندات موجود، دریافت هزینه از کشتی‌ها توسط جمهوری اسلامی ایران، مشروط بر اینکه به صورت هوشمندانه باشد، لزوماً مغایر با قواعد بین‌المللی نیست. با این حال، نایبستی شأن و اهمیت این موضوع را صرفاً به مسئله دریافت هزینه یا عوارض تقلیل داد. بلکه لازم است آن را در چارچوبی گسترده‌تر، یعنی نسبت میان قدرت دریایی، منافع ملی، امنیت دریایی و نظم حقوقی حاکم بر دریایا مورد توجه قرار داد. از این رو، مایل هستم توجه بزرگواران را به نکات زیر جلب نمایم.

حقوق دریایا؛ محصول قدرت یا قاعده‌بی‌طرف؟
مطالعه تحولات حقوق دریایا نشان می‌دهد که قوانین، کنوانسیون‌ها و رژیم‌های حقوقی دریایی صرفاً مجموعه‌ای از قواعد حقوقی بی‌طرف نبوده‌اند. بلکه در بسیاری از موارد در بستر رقابت قدرت‌های بزرگ شکل گرفته‌اند. به بیان دیگر، حقوق دریایا همواره در تعامل با واقعیت‌های قدرت، معنا یافته است.

از میدترانه‌روم تا آزادی دریایا

در همین راستا، از دوران باستان تا دوره معاصر، می‌توان

رئیس کنفدراسیون صادرات ایران:

تجارت دریایی به روال عادی بازمی‌گردد



ستاره رئیس کنفدراسیون صادرات ایران با ارزیابی مثبت از تفاهم اخیر، معتقد است: این توافق می‌تواند در کوتاه‌مدت زمینه افزایش صادرات نفت و محصولات پتروشیمی و بازگشت تدریجی تجارت دریایی کشور به شرایط عادی را فراهم کند؛ هرچند که در حوزه تجارت غیرنفتی، نقل‌وانتقال‌های بانکی و دسترسی به سوئیت‌هنوز گشایشی ایجاد نشده و آثار تحریم‌ها همچنان پابرجاست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد لاهوتی درباره آثار تفاهم اخیر بر تجارت خارجی کشوربه ایسنا اظهار کرد: تفاهم‌نامه‌ای که به امضارسیده و امیدواریم در نهایت به توافق نهایی منجر شود، فرصت ۶۰ روزه‌ای را در اختیار ایران قرار داده است تا نفت و محصولات پتروشیمی خود را خارج از موضوعات تحریمی به فروش برساند.

او گفت: در حوزه صادرات نفت، قطعاً این دو ماه آثار مثبتی را شاهد خواهیم بود و انتظار می‌رود میزان صادرات نفت کشور افزایش پیدا کند. در بخش پتروشیمی نیز با توجه به کاهش محدودیت‌های تحریمی، امکان افزایش صادرات وجود دارد، هرچند بخشی از صنعت پتروشیمی به دلیل آسیب‌های واردشده و همچنین ضرورت تنظیم بازار داخلی، ممکن است در صادرات برخی محصولات با محدودیت‌هایی رو به رو باشد.

رئیس کنفدراسیون صادرات ایران ادامه داد: با وجود این محدودیت‌ها، در مجموع می‌توان انتظار داشت که در بازه زمانی ۶۰ روزه پیش‌بینی شده، صادرات در بخش نفت و پتروشیمی افزایش یابد.

او با اشاره به وضعیت تجارت غیرنفتی تصریح کرد: در بخش غیرنفتی تاکنون هیچ‌گونه گشایشی در حوزه تحریم‌ها ایجاد نشده و در زمینه استفاده از منابع مالی، ابزارهای بانکی، نقل و انتقال‌های مالی و همچنین بازگشایی سوئیت‌نیز هنوز تغییری رخ نداده است. لاهوتی در ادامه درباره وضعیت حمل و نقل دریایی کشور گفت: با توافقی که صورت گرفته، چه از منظر بازبودن تنگه هرمز و چه از نظر رفع محدودیت‌های ایجاد شده، روند تجارت دریایی کشور به تدریج در حال بازگشت به شرایط عادی است.

او افزود: فعالیت بنادر جنوبی کشور به مرور در حال احیا و به‌روزرسانی است و امیدواریم در آینده نزدیک، شرایط تجارت دریایی به وضعیت پیش از وقوع جنگ بازگردد. امیدواریم بتوانیم همانند گذشته از مسیرهای دریایی جنوب کشور در شرایط عادی استفاده کنیم و روند صادرات و واردات از این مسیر بدون محدودیت ادامه یابد.



حقوق دریایا به مثابه میدان ژئوپلیتیک

با این اوصاف، رقابت‌های میان آمریکا، چین، روسیه، ایران و ناتو نشان می‌دهد که حقوق دریایا همچنان صرفاً یک حوزه حقوقی کلاسیک نیست، بلکه میدان رقابت تفسیری، راهبردی و ژئوپلیتیکی است. بنابراین، هرگونه بحث درباره دریافت هزینه از کشتی‌ها، صلاحیت دولت ساحلی یا مدیریت عبور از آبراه‌های راهبردی باید در چنین چارچوبی فهم شود. چارچوبی که در آن حقوق، قدرت، امنیت و منافع ملی به صورت هم‌زمان نقش آفرینی می‌کنند.

ساختار حقوقی کنوانسیون دریایا (UNCLOS)

کنوانسیون حقوق دریایا، موسوم به آنکولوس، مناطق مختلف دریایی را از یکدیگر تفکیک می‌کند. از جمله دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و تنگه‌های بین‌المللی. هر یک از این مناطق دارای حقوق و رژیم‌های صلاحیتی متمایز هستند. در حالی که دولت‌های ساحلی بر دریای سرزمینی خود،

ماده ۳۸ واصل عبور ترانزیتی

بر اساس ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریایا، حق عبور ترانزیتی در تنگه‌ها نباید از طریق اقدامات دولت ساحلی که با حقوق بین‌الملل ناسازگار است، مختل یا با مانع‌روبه‌رو شود.

جمع‌بندی اقتصادسراسرآمد:

تحلیل ارائه‌شده از نسوی عادل لک‌آبادی، بر این واقعیت تأکید می‌کند که مسائل مرتبط با دریا و آبراه‌های بین‌المللی را نمی‌توان صرفاً در چارچوب نگاه‌های محدود اقتصادی یا اجرائی تفسیر کرد. آنچه در این میان اهمیت دارد، درهم‌تنیدگی سه مؤلفه کلیدی یعنی حقوق بین‌الملل دریایا، قدرت دریایی و منافع راهبردی کشورها است. از نگاه «اقتصاد سراسرآمد»، موضوع اخذ هزینه از کشتی‌های عبوری فارغ از امکان‌پذیری حقوقی آن باید در قالب یک راهبرد جامع دریایی مورد بررسی قرار گیرد؛ راهبردی که هم‌زمان به الزامات حقوقی، حساسیت‌های ژئوپلیتیکی و

«از نگاه «اقتصاد سسرآمد»، موضوع اخذ هزینه از کشتی‌های عبوری فارغ از امکان‌پذیری حقوقی آن باید در قالب یک راهبرد جامع دریایی مورد بررسی قرار گیرد؛ راهبردی که هم‌زمان به الزامات حقوقی، حساسیت‌های ژئوپلیتیکی و پیامدهای اقتصادی توجه داشته باشد. در غیر این صورت، هرگونه تصمیم‌گیری در این حوزه می‌تواند از سطح یک سیاست اجرایی فراتر رفته و به یک مسئله پیچیده در عرصه روابط بین‌الملل تبدیل شود. در نهایت، این یادداشت نشان می‌دهد که آینده حکمرانی دریایی، بیش از هر زمان دیگر نیازمند تلفیق نگاه حقوقی، اقتصادی و امنیتی است؛ نگاهی که بتواند منافع ملی را در بستر نظم جهانی دریایا به‌صورت هوشمندانه و پایدار تأمین کند.

تا حداکثر ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ، حاکمیت اعمال می‌کنند و در منطقه انحصاری اقتصادی، تا حداکثر ۲۰۰ مایل دریایی، از حقوق حاکمه بر خوردارند، این کنوانسیون آزادی دریانوردی را برای همه کشتی‌ها تضمین می‌کند و بر عبور بدون مانع از تنگه‌های بین‌المللی که دو بخش از دریای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌کنند، تأکید دارد.

استاندار گیلان تاکید کرد:

خزر؛ شاهراه جدید تجارت با شرق، توسعه کریدورهای شمالی هزینه‌ها را کاهش می‌دهد

ستاره استاندار گیلان با تاکید بر اهمیت بازگشت نگاه تجاری کشور به سمت شمال گفت: با توجه به افزایش مبادلات با چین و کوتاه‌تر بودن مسیرهای حمل‌ونقل از طریق دریای خزر، توسعه کریدورهای شمالی می‌تواند به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش بهره‌وری اقتصادی کشور کمک کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی حق‌شناس با اشاره به پیشینه تاریخی تجارت در ایران به ایرنا اظهار داشت: در گذشته بخش مهمی از تجارت کشور از مسیرهای شمالی و در چارچوب راه ابریشم انجام می‌شد و ارتباط ایران با اروپا نیز از همین مسیر برقرار بود. وی افزود: با شکل‌گیری اتحاد جماهیر شوروی از سال ۱۹۱۷ و تحولات سیاسی آن دوره، مسیرهای تجاری کشور به تدریج به سمت جنوب و بنادر خلیج فارس تغییر جهت داد.

حق شناس خاطر نشان کرد: بنابر این تحولات سیاسی قرن گذشته موجب شد مسیر اصلی تجارت ایران از شمال به جنوب و خلیج فارس منتقل شود. وی افزود: این تغییر مسیر باعث شد ظرفیت‌های مهم شمال کشور در حوزه تجارت و حمل‌ونقل کمتر مورد توجه قرار گیرد، در حالی که امروز با توجه به گسترش مبادلات ایران با کشورهای آسیایی به‌ویژه چین، مسیرهای شمالی می‌تواند از نظر زمان و هزینه حمل‌ونقل مزیت قابل توجهی داشته باشد.

استاندار گیلان با اشاره به تفاوت مقیاس حمل‌ونقل در خزر و خلیج فارس، گفت: در دریای خزر کشتی‌ها با ابعاد کوچک‌تر فعالیت می‌کنند، اما همین موضوع امکان ایجاد شبکه‌های متنوع‌تر حمل‌ونقل و انتقال سریع‌تر کالا را فراهم کرده است. هم‌اکنون نیز انتقال برخی کالاها از جمله خودرو از چین از طریق دریای خزر به سمت ایران در حال انجام است. وی ادامه داد: اگر کالاها از چین از مسیر کشورهای آسیای میانه مانند قزاقستان به بنادر شمالی ایران منتقل شوند، نسبت به مسیر خلیج فارس کوتاه‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر خواهد بود؛ به‌ویژه اینکه بخش قابل توجهی از جمعیت و بازار مصرف کشور در تهران و استان‌های مرکزی قرار دارد که فاصله کمتری با بنادر شمالی دارند.

حق شناس همچنین به زیرساخت‌های ایجادشده در شمال کشور اشاره کرد و بیان‌داشت: در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل؛ از جمله اتصال خطوط ریلی به بنادر شمالی مانند امیرآباد و بندر انزلی انجام شده است. در حال حاضر بنادر ایرانی در دریای خزر توانایی پذیرش هم‌زمان بیش از ۵۰ کشتی را دارند. وی تأکید کرد: تغییر رویکرد از دریای جنوب به دریای خزر می‌تواند علاوه بر مزایای اقتصادی، از منظر پدافند غیرعامل نیز به نفع کشور باشد، چرا که وابستگی کامل به مسیرهای جنوبی و تنگه هرمز می‌تواند در شرایط خاص با چالش‌هایی همراه شود.

اقتصاد سرآمد

یکشنبه-۱۴ تیر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۲۶

اقتصاد دریا ۳

بنادر

پیام دعوت مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی از مردم برای حضور در مراسم تشییع و وداع با رهبر شهید انقلاب



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پیامی از مردم برای شرکت در مراسم تشییع و وداع با رهبر شهید انقلاب اسلامی دعوت کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، از پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی در پیام محمد ششکبکی نسب چنین آمده است:

بسم الله الرحمن الرحيم

امروز، تاریخ پرافتخار ملت ایران صفحه‌ای دیگر از حماسه و ایثار را ورق می‌زند. حضور در وداع با قائد شهید امت، حضرت آیت‌الله العظمی خامنه‌ای، فراتر از یک بدرقه، تجلی‌گاه عهد دوباره ملتی است که سال‌ها در مکتب عزت و مقاومت آن رهبر الهی، درس ایستادگی آموخته‌اند. او بود که به ما آموخت چگونه در تلاطم خروشان دریایا جهان، کشتی انقلاب را با استواری و

سرفرازی به ساحل امن برسانیم.

اکنون که آن کشتی‌بان مقتدر و حکیم به وصال حق شتافته است، از تمامی مردم شریف، ولایت‌مدار و قدرشناس ایران اسلامی به ویژه جامعه دریایی و بندری کشور دعوت می‌کنم تا با حضور حماسی خود در مراسم تشییع و بدرقه قائد شهید انقلاب، بار دیگر پیوند ناگسستنی خویش با آرمان‌های انقلاب اسلامی را به نمایش بگذارند و پیام وحدت و انسجام و وفاداری و استقامت را به جهانپان مخآبره نمایند.

محمد ششکبکی نسب

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر بنادر شرق هرمزگان:

بندر شهید باهنر به چرخه عادی فعالیت بازگشت



مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان از بازگشت تدریجی این بندر به شرایط عادی عملیاتی و ازسرگیری کامل فرآیندهای صادرات و واردات کالا خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی با اشاره به شرایط خاص این بندر در جریان وقایع اخیر اظهار کرد: بندر شهید باهنر به دلیل موقعیت راهبردی و ویژگی‌های منحصربه‌فرد عملیاتی، در مقطع اخیر با چالش‌های عملیاتی مواجه شد، اما با وجود این شرایط، جریان خدمت‌رسانی به همت کارکنان، کارشناسان و فعالان حوزه دریایی هرگز متوقف نشد و بخش مهمی از عملیات با تلاش شبانه‌روزی تداوم یافت.

وی با بیان اینکه اکنون با بهبود شرایط و فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم، بازگشت به چرخه کامل فعالیت‌ها با سرعت مطلوبی در حال انجام است، افزود: در حال حاضر عملیات صادرات انواع کالاهای غیرنفتی از جمله شیشه، بی‌کربنات سدیم، میوه و تره‌بار، آهن اسفنجی و سایر محصولات تولیدی کشور، با قدرت از سر گرفته شده است.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان، استمرار فعالیت و بازگشت به رونق گذشته این بندر را حاصل همدلی و برنامه‌ریزی دقیق مجموعه‌های عملیاتی، دریایی و پشتیبانی دانست و تأکید کرد: بندر شهید باهنر نقش کلیدی در توسعه تجارت دریایی کشور دارد و این مسیر بازگشت به ظرفیت کامل با جدیت ادامه خواهد یافت.

محمدحسینی تختی همچنین از رونق مجدد بخش واردات خودرو و بیسان کرد: طی روزهای اخیر، چندین فرود شناور حامل کالاهای اساسی و تجاری در اسکله‌های این بندر پهلو گرفته و عملیات تخلیه معموله‌هایی نظیر برنج، حبوبات، خودرو و سایر اقلام مورد نیاز کشور با موفقیت و در کمترین زمان ممکن صورت گرفته است.

به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرقی هرمزگان در روز شنبه ۱۳ تیر، وی گفت: این بندر اکنون با بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های عملیاتی خود، آماده ارائه خدمات به تجار و بازرگانان در جهت تسهیل تجارت دریایی و پشتیبانی از زنجیره تأمین کالاهای اساسی است.