

رئیس کمیسیون عمران مجلس: **کنوانسیون خزر دشمنان را به سواحل ایران نزدیک تر می کند**



رئیس کمیسیون عمران مجلس، با هشدار نسبت به پیامدهای امنیتی کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر گفت: نباید با یک توافق به ظاهـر اقتصادی و حقوقی، زمینه نزدیک تر شدن آذربایجان و تهدیدات ناشی از حضور دشمنان ایران به مرزها و سواحل کشور فراهم شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا رضایی کوچی، نماینده جهرم و خفر در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به موضوع ارسال لایحه کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر به مجلس، گفت: به اعتقاد من، در شرایط فعلی نباید دست به اقدامی عجولانه زد و به صورت شتاب زده یا حتی محرمانه، توافقی را به امضا رساند.

برخی از این اقدامات شتاب زده نشان از ابهامات جدی در این کنوانسیون دارد.باید از حقوق کشور به طور کامل صیانت شودی ادامه داد: شرایط جنگی اخیر باعث شد که ما دوستان و دشمنان خود را بهتر بشناسیم و مشخص شد چه کشورهایی در کنار ما ایستادند و یا با دشمن همراه شدند.

بنابراین، طبیعی است که این مسائل در هر گونه قرار داد، توافق و مراده آینده باید به طور جدی مورد توجه قرار گیرد. رضایی کوچی تأکید کرد: هر اقدامی در این زمینه نیازمند بررسی های دقیق فنی و کارشناسی است و باید در کمیسیون های تخصصی مجلس مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد و طبیعی است که حقوق و منافع ملت ایران باید به طور کامل صیانت شود.

رئیس کمیسیون عمران مجلس با اشاره به مسائل امنیتی و تحولات اخیر منطقه ای، اظهار داشت: ما در جریان جنگ های اخیر نیز شاهد بودیم که جمهوری آذربایجان تمام امکانات و ظرفیت های خود را در اختیار دشمنان ایران قرار داد و از دشمنی با ایران در ایام جنگ ذره ای کوتاه نیامد و اطلاعات در اختیار دشمن قرار داد.

وی این کنوانسیون را از منظر منافع و امنیت ملی، غیر قابل قبول دانست و افزود: نمی توان تحت عنوان یک کنوانسیون یا توافق به ظاهر اقتصادی، عملاً زمینه نزدیک تر شدن دشمنان به سواحل کشور را فراهم کرده و تهدیدات امنیتی را برای ایران افزایش داد.

رضایی کوچی تصریح کرد: ساده انگاری است اگر بدون توجه به سوابق و رفتار این کشورها، به آنها اعتماد کنیم و ظرفیت های راهبردی آب های کشور را در اختیار طرف هایی قرار دهیم که می توانند تهدیدات امنیتی را به مرزهای ما نزدیک تر کنند.

بعویژه در شرایطی که از جنوب با جنگ و محاصره مواجه هستیم، مسیر شمال می تواند فرصتی مهم برای توسعه ارتباطات تجاری و تسهیل کریدورهای ارتباطی کشور باشد. نماینده جهرم در مجلس تصریح کرد: نمی توان صرفاً با قرار دادن یک عنوان زیبا و جذاب مانند «توافق حقوقی با کشورهای همسایه شمالی» از کنار ابعاد راهبردی موضوع عبور کرد. باید مراقب باشیم که تعریف نادرست از مفهوم «همسایگی» و «اعتماد به کشورهای همسایه» به یک خطای استراتژیک تبدیل نشود.

وی با اشاره به سه دهه اخیر در دریای خزر بیان کرد: سهم ایران در دریای خزر صرفاً یک مسئله سیاسی نیست، بلکه از نظر امنیتی، اقتصادی، حاکمیتی و راهبردی نیز اهمیت بسیار بالایی دارد و در هر تصمیمی باید حقوق ایران به طور کامل دیده شود.

رضایی کوچی با بیان اینکه هر گونه توافق باید از مسیر قانونی و کارشناسی و با اطلاع و نظر مجلس انجام شود، افزود: مسئولیت مجلس در حوزه دریا و فعالیت های دریایی، به ویژه در آب های شمال کشور، طبق آیین نامه داخلی مجلس کاملاً روشن است و کمیسیون های تخصصی مجلس نیز باید در این زمینه ورود کنند.

ما اصرار داریم که موضوع به صورت رسمی به مجلس ارائه شود تا مشخص شود دقیقاً چه منفعی برای ایران در این قرارداد پیش بینی شده و چرا باید با چنین سرعت و شتابی درباره آن تصمیم گیری شود؟

رئیس کمیسیون عمران با تأکید بر پرهیز از هر گونه اقدام عجولانه، شتاب زده و پنهانی توسط دولت، گفت: در مجلس آمادگی های لازم وجود دارد و چنانچه قرار باشد درباره موضوعی با این اهمیت تصمیم گیری شود، این موضوع باید به صورت رسمی قرار خواهد گرفت. رضایی کوچی همچنین اعلام کرد: از نگرانی های دیگر، این است که مبدا این توافق نیز مانند برخی توافقی های گذشته (از جمله برجام و FATF)، در نهایت به مجموعه ای از تعهدات برای ایران منجر شود، بدون آنکه منافع متناسب و مشخصی برای کشور حاصل شود. کنوانسیون خزر در تعارض با استقلال و تمامیت ارضی کشورور رئیس کمیسیون عمران مجلس اظهار داشت: تاریخ ایران نشان داده است که در مقاطع مختلف، برخی زمامداران قراردادهایی را امضا کرده اند که در ظاهر تصور می کردند به نفع کشور است، اما در عمق، آثار و پیامدهای جبران ناپذیری داشته است.



سرتیبه گروه راهبردی - مرتضی فاخری - سال ۲۰۲۶ برای صنعت کشتیرانی جهان، به گواه همه شاخص های عملیاتی و مالی، یکی از پر تنش ترین ادوار پس از همه گیری کرونا و جنگ اوکراین به شمار می رود. آن چه این بار نظم شکننده حمل و نقل دریایی را به چالش کشیده، نه یک ویروس ناشناخته و نه مناقشه ای منطقه ای با مرزهای مشخص، بلکه تقابل نظامی مستقیم میان ایالات متحده و جمهوری اسلامی ایران در گستره ی آبراه های حیاتی خاور میانه است. این تقابل که عمدتاً در کرانه های تنگه ی هرمز و تنگه ی باب المندب متمرکز شده، دو شاهرگ اصلی تردد نفت و کالاهای اساسی را همزمان نشانه رفته و سیستم لجستیک جهانی را با معمای بی سابقه رویه رو ساخته است: چگونه می توان تجارت کالا را هنگامی ادامه داد که مسیرهای اصلی، خود به میدان نبرد تبدیل شده اند؟ پاسخ به این پرسش، نیازمند کالبدشکافی دقیق از ابعاد مختلف این بحران است؛ از آمارهای خام تردد دریایی گرفته تا پیامدهای قیمتی و بیمه ای آن، و در نهایت تأثیرات عمیق بر زنجیره های تأمین و معماری تجارت جهانی.

نگاه به آمارهای دریانوردی در روزهای اوج تنش، ابعاد این بحران را به روشنی ترسیم می کند. تنگه ی هرمز که روزگاری به طور میانگین پذیرای عبور روزانه بیش از ۱۳۰ فروند کشتی نفتکش و کانتینری بود، در اواسط مرداد ماه ۱۴۰۵، شمار شناورهای عبوری خود را به رقم هشت باور کردنی ۸ فروند کاهش داد. این عدد که بسیار پایین تر از میانگین ده

روزه ۱۲ فروندی آن دوره بود، نه تنها رکوردی تاریخی در کاهش تردد دریایی به شمار می رفت، بلکه تناقض آشکاری با ادعای مقامات نظامی آمریکا مبنی بر کنترل کامل بر این آبراه داشت. در همین گیر و دار، تنگه باب المندب نیز به صحنه ای تازه از ناامنی بدل شد. حملات موشکی و پهپادی نیروهای حوثی یمن به شناورهای تجاری در آب های سرخ، که از اواخر تیر ماه با اعلام محاصره دریایی علیه عربستان سعودی شدت گرفته بود، به غرق شدن چندین کشتی و جان باختن شش تن از ملوانان در سواحل مکا انجامید. دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی، در بیانیه ای که به سرعت در محافل حمل و نقلی بازتاب یافت، این حملات را محکوم و بر تأثیر ویرانگر آن بر ایمنی دریانوردی و ثبات زنجیره ی تأمین جهانی تأکید کرد. آن چه رخ می نماید، پدیده ای است که می توان آن را انسداد مضاعف نامید؛ وضعیتی در آن دو گلوگاه راهبردی به طور همزمان از کارایی افتاده و شبکه ی تجارت جهانی را در تنگ نایی بی سابقه گرفتار ساخته است. برآوردها نشان می دهد که بیش از ۳۰ درصد از حمل و نقل کانتینری جهان و ۱۲ تا ۱۵ درصد از کل تجارت جهانی کالا به طور مستقیم از این دو آبراه می گذرد. اختلال همزمان در این دو مسیر، به جای ایجاد اثر جمعی ساده، نوعی اثر هم افزایی منفی پدید می آورد که هزینه های آن به مراتب فراتر از مجموع اختلالات جداگانه است. این انسداد مضاعف، نه تنها جریان فیزیکی کالاها را مختل کرده، بلکه به عاملی برای بی ثباتی در پیش بینی های لجستیکی و برنامه ریزی های بلند مدت شرکت های تجاری تبدیل شده است. واکنش صنعت کشتیرانی به این تهدید دو گانه، اگر چه با شستاب و اضطراب همراه بود، اما به خوبی نشان دهنده انعطاف پذیری ذاتی این صنعت در مواجهه با بحران های



فردیاعزیزی - اقتصاد سراسرآمد

«سراسرآمد» بررسی می کند؛

«کشتیرانی جهانی» در بوته آزمون تنش ایران و آمریکا

انعطاف صنعت جهانی کشتیرانی با بحران ساختاری در تنگه هرمز

سپس به تار و پود اقتصاد کلان جهان نفوذ کرد. تنگه هرمز، به عنوان شاهرگ حیاتی صادرات نفت خـام و میعانات گازی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، عملاً به یک ایستگاه بازرسی تبدیل شده بود که خروج هر بشکه نفت از آن، مستلزم پذیرش هزینه ها و ریسک های مضاعفی بود. عربستان سعودی که بزرگترین صادر کننده نفت جهان از این مسیر به شمار می رود، اعلام کرد که تنها در چند ماه ابتدایی درگیری ها، بیش از ۲.۶ میلیارد بشکه از صادرات بالقوه خود را از دست داده است. قیمت نفت برنت که پیش از تشدید مناقشه در محدوده ی ۷۵ تا ۸۰ دلار نوسان داشت، با جهشی ناگهانی از مرز ۱۰۰ دلار عبور کرد و تحلیل گران ارشد بانک سیتی، محتمل ترین سناریو را برای ماه های تابستان، ماندگاری قیمت بالای ۱۲۰ دلار پیش بینی کردند. اداره اطلاعات انرژی آمریکا نیز به سرعت پیش بینی خود از قیمت بنزین و گازوئیل را برای سال ۲۰۲۶ به روز رسانی و افزایشی محسوس را در هر دو بخش اعلام کرد. این جهش قیمت در بخش انسرژی، همچون موجی، به سراسر زنجیره های تأمین نفوذ کرد و هزینه های تولید، بسته بندی، حمل و نقل زمینی و حتی خرده فروشی را به طرز چشمگیری افزایش داد. دبیر کل سازمان کشتیرانی بالتیک و شورای بین المللی حمل و نقل دریایی در سخنانی که به سرعت به یکی از پر استنادترین اظهار نظر های صنعتی بدل شد، تصریح کرد که بار اصلی این افزایش هزینه ها، به ناچار بر دوش مصرف کننده نهایی خواهد نشست و نه بر دوش خطوط کشتیرانی که صرفاً نقش انتقال دهنده این تورم را ایفا می کنند. این تحلیل، با نظر کارشناسان اقتصاد بین الملل از جمله کیسون از دانشگاه کمبریج همخوانی کامل داشت که بر این باور بود که جهان، به اجبار از عصر کارایی محض به عصر کارایی همراه با تاب آوری گام نهاده است و این گذار، بهای گزافی دارد که از طریق کاهش رشد اقتصادی، افزایش تورم و کاهش حاشیه سود بنگاهها، به تمام بازیگران صحنه اقتصاد جهانی تحمیل می شود.

با وجود تمام این تلاطم ها و دشواری ها، صنعت کشتیرانی جهانی در خلال همین بحران، نمود های قابل توجهی از توان بازسازی و انطباق پذیری را نیز به نمایش گذاشت. این صنعت که به تعبیر بسیاری از صاحب نظران، رگ حیات تجارت جهانی به شمار می رود و نزدیک به ۹۰ درصد از تبادلات کالایی جهان را پوشش می دهد، در دهه های اخیر بارها نشان داده که سابقه طولانی در عبور از شوک های بزرگ دارد. برای نمونه، در اوج همه گیری کرونا در سال ۲۰۲۰ که بسیاری از مرزهای زمینی بسته شد و قرنطینه های طولانی، بنادر و کشتی ها را به تعطیلی کشاند، حجم حمل و نقل کانتینری جهان تنها ۱.۲ درصد کاهش یافت و تا ژانویه ی ۲۰۲۱، شاخص جابه جایی بار در بنادر، به سطح پیش از همه گیری نیز بازگشت. این انعطاف پذیری تاریخی، به تحلیلگران این امکان را می دهد که با احتیاطی محافظه کارانه، از احتمال نسبتاً بالای بهبودی سریع تر از انتظار صنعت کشتیرانی از مناقشه ایران و آمریکا سخن بگویند. در بخش حمل و نقل کانتینری که وابستگی ساختاری کمتری به تنگه هرمز نسبت به نفت کش ها دارد، شرکت های بزرگ توانستند با تغییر سریع مسیر، حجم قابل قبولی از محموله های خود را از دریای سرخ به دماغه ی امید نیک منتقل کنند. این تغییر، هر چند هزینه زا بود، اما محور اصلی تجارت جهانی را از فروپاشی کامل نجات داد. شواهد میدانی نیز حاکی از آن است که به محض امضای تفاهمنامه ژوئن ۲۰۲۶ میان واشنگتن و تهران، خطوط کشتیرانی با سرعتی مثال زدنی اقدام به باز گرداندن شناورها به مسیر کانال سوئز کردند و در همین راستا، شرکت های مرسک و هربرت در اوایل ژوئیه، رسماً بازگشت به مسیر سوئز را اعلام کردند. آمارهای عملیاتی نشان می دهد که ظرفیت حمل کانتینر در برخی از مسیرهای آسیا - اروپا، ظرف کمتر از یک ماه، به سطح پیش از بحران نزدیک شده است. این

عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح

قاپ دوربین



عکس: اصغر بشارتی