



شنبه ۲۵ مهر ۱۴۰۵

وطن امروز | شماره ۴۷۲۶

صفحه آخر

امام صادق(ع):

کسی که دوست دارد بداند نمازش قبول شده یا نه باید ببیند آیا نمازش او را از رشتنی‌ها و ناپاکی‌ها دور کرده است یا خیر. به همان اندازه که دور کرده، قبول شده است.

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی

صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول: محمد آخوندی
مدیرعامل: رضا شکیبایی
سرمدیر: سید عابدین نورالدینی

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۲ تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳ نمابر: ۶۶۴۱۳۱۳۷
پایام‌رسان: vatanemrooz@ پست الکترونیک: info@vatanemrooz.ir چاپ: ایران کهن

پس از ایران، اندونزی در مالاکا، چین در دریای چین جنوبی و روسیه در تنگه برینگ به دنبال تغییر نظم ۷۰ ساله افتادند

هرمز؛ الگوی نظم جدید دریاها



گروه اقتصادی: اقتصاد جهان روی جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، خطوط لوله و مسیرهایی حرکت می‌کند که بسیاری از مردم شاید نام‌شان را کمتر شنیده باشند اما زندگی روزمره‌شان به آنها وابسته است. قیمت سوخت در یک شهر دور از خلیج فارس، هزینه حمل کالای وارداتی در استرالیا، بهای مواد اولیه در کارخانه‌های چین و حتی قیمت برخی مواد غذایی در بازارهای اروپا می‌تواند از اتفاقی تأثیر بپذیرد که هزاران کیلومتر دورتر، در گذرگاهی باریک میان ۲ ساحل رخ می‌دهد. تنگه هرمز یکی از همین گذرگاه‌هاست؛ آبراهی که اهمیت آن از اندازه جغرافیایی‌اش بسیار بزرگ‌تر است.

تنگه هرمز، این باریکه آبی که خلیج فارس را به دریای عمان می‌دوزد، سال‌ها برای کشتی‌های جهان مثل کوچه‌ای بود که هر کسی از آن رد می‌شد و کسی هم به کسی چیزی نمی‌گفت. نفتکش‌های غول‌پیکر از میان آب‌های ایران و عمان می‌گذشتند، به مقصد شرق و غرب می‌رفتند و هیچ‌کس فکر نمی‌کرد روزی این گذر بی‌صدا، خودش به مساله‌ای جهانی تبدیل شود. اما امروز آن روز فرارسیده است. پس از جنگ اخیر و انسداد موقت تنگه هرمز، ایران تصمیمی گرفت که به ظاهر ساده به نظر می‌رسد اما در عمل، یکی از سنگین‌ترین ضربه‌ها به نظم دریایی پس از جنگ جهانی دوم است؛ یعنی دریافت هزینه عبور از تنگه هرمز. این تصمیم نه دربارۀ چند صد‌هزار دلار عوارض است و نه درباره پر کردن خزانه دولت، مساله بزرگ‌تر از اینهاست. ایران نشان داد می‌توان قاعده‌ای را که ۷۰ سال بر آبراه‌های جهان حاکم بوده، از پایه تغییر داد. این فهم برای کشورهای دیگر هم آرام‌آرام دارد ایجاد می‌شود. اگر کسی به شما بگوید این تغییر فقط به تنگه هرمز مربوط است، اشتباه گفته است. آنچه در تنگه هرمز رخ می‌دهد، مثل سنگی است که به برکه‌ای بزرگ انداخته شده و حلقه‌های موج حاصل از آن به سرعت به همه سو می‌رود.

■ **قاعده‌ای که هیچ‌وقت نوشته نشد**

برای فهمیدن اهمیت کار جمهوری اسلامی ایران، باید کمی عقب‌تر رفت. سال ۱۹۸۲ وقتی کشورها زیر پرچم سازمان ملل جمع شدند تا قانون دریاها را بنویسند، یکی از سخت‌ترین بحث‌ها همین بود که کشتی‌های خارجی بتوانند از تنگه‌های بین‌المللی و طبیعی عبور کنند یا نه. کشورهای ساحلی می‌خواستند کنترل بیشتری داشته باشند، در حالی که کشورهای دریایی بزرگ می‌خواستند آزادی بی‌قید و شرط داشته باشند. نتیجه شد قاعده‌ای به نام «حق عبور بی‌وقفه» بر اساس این حق، کشتی‌ها می‌توانند از تنگه‌های بین‌المللی عبور کنند، به شرط آنکه سریع بروند و کاری به کار کشور ساحلی نداشته باشند. در عوض، کشور ساحلی هم نباید جلوی عبور را بگیرد و مهم‌تر از آن، نباید برای عبور هزینه‌ای بگیرد. ماده ۲۶ قانون دریاها در این باره می‌گوید: گرفتن پول فقط به خاطر عبور، ممنوع است. جمهوری اسلامی ایران اما این قانون را امضا نکرده و به آن ملحق نشده است. آمریکا هم امضا نکرده است و این یعنی از منظر حقوقی، منطقه‌ای خاکستری وجود دارد که ایران می‌تواند از آن بهره برد. ایران نمی‌گوید «عوارض عبور» می‌گیرم، می‌گوید «هزینه خدمات» می‌گیرم؛ یعنی خدمات ناویری، بیمه، حفاظت زیست‌محیطی و مدیریت ترافیک دریایی.

اما تفاوت میان این دو کجاست؟ حقوقدانان می‌گویند تفاوت در ۳ چیز است: اول، خدمت باید مشخص باشد؛ یعنی مثلاً یک راهنمای بندرگاه که سوار کشتی می‌شود و مسیر امن را نشان می‌دهد. دوم، خدمت باید اختیاری باشد. سوم، هزینه باید متناسب با خدمت باشد و اگر کشتی‌ای نتواند یا نخواهد بپردازد، نباید از عبور محروم شود.

در این میان اما اتفاق تازه‌ای رخ داده که دیگر هیچ آبراه طبیعی و بین‌المللی نمی‌تواند نسبت به عبور و مرور آزادانه

بی‌تفاوت باشد؛ اصل امنیت ملی برای یک کشور نقض شده است. در واقع آمریکا با سوءاستفاده از این قانون بین‌المللی، موجب شده دیگر هیچ کشور ساحلی نتواند اعتماد کند و اجازه عبور آزادانه به دیگران بدهد. وقتی سلاح و تجهیزات جنگی از آبراه بین‌المللی عبور داده شود و علیه همان کشور ساحلی به کار گرفته شود، نه قانون و نه کشورهای بین‌المللی دیگر، توقع عمل قانون قبلی و نقض شده را ندارند.

■ **چرا آمریکا نگران است**

برای آمریکا داستان تنگه هرمز فقط یک مساله حقوقی نیست، یک شکست راهبردی است. واشنگتن در سال‌های گذشته جنگید تا نشان دهد می‌تواند جریان نفت و تجارت جهانی را از طریق قدرت نظامی باز نگه دارد. ناوگان پنجم نیروی دریایی آمریکا در بحرین مستقر است، کشتی‌های جنگی آمریکایی مرتباً از تنگه هرمز عبور می‌کنند و پیام روشنی به همه می‌دهند که ما از این آب‌ها و مسیرها محافظت می‌کنیم و آنها را امن نگه می‌داریم.

حالا ایران با یک تصمیم به ظاهر کوچک، همین پیام را بی‌اثر کرده است. اگر کشتی‌های تجاری برای عبور از تنگه هرمز پول بدهند و عبور کنند، معنایش این است که ایران کنترل واقعی این آبراه را در دست دارد. اگر نپردازند و عبور نکنند، اقتصاد جهانی آسیب می‌بیند و باز هم ایران برنده است، چون نشان می‌دهد حرفش تأثیر دارد.

به بیان دیگر، ایران معادله را از «آمریکا اجازه عبور می‌دهد» به «ایران اجازه عبور می‌دهد» تغییر داده است. این تغییر، حتی اگر در مرحله اجرا ناقص بماند، از نظر سیاسی و راهبردی برای آمریکایی‌ها بسیار پر هزینه است.

■ **وقتی اندونزی به فکر می‌افتد**

بزرگ‌ترین بیم واشنگتن اما جای دیگری است؛ نگرانی این است که کار تنگه هرمز، الگویی شود برای دیگران.

تنها چند هفته پس از اعلام تصمیم ایران، «پوریا یا سادوا» وزیر دارایی اندونزی در یک اظهارنظر غیرمنتظره گفت شاید کشورش هم بتواند برای عبور از تنگه مالاکا هزینه‌ای دریافت کند. مالاکا که هند را به دریای چین جنوبی وصل می‌کند، یکی از شلوغ‌ترین آبراه‌های جهان است و سالانه بیش از ۱۰۰ هزار کشتی از آن عبور می‌کنند.

سادوا حتی پیشنهاد داد درآمد حاصل میان اندونزی، مالزی و سنگاپور تقسیم شود. بلافاصله پس از انتشار این خبر موجی از انتقادهای بلند شد که موجب شد وی حرفش عقب بنشیند و بگوید «شوخ‌ی بوده». وزیر خارجه اندونزی هم توضیح داد کشورش به قانون دریاها پایبند است و قصد ندارد عوارض وضع کند.

اما آیا واقعاً «شوخ‌ی» بود؟ اینکه یک مقام بلندپایه اقتصادی اندونزی چنین ایده‌ای را علناً مطرح و بعد هم عقب‌نشینی می‌کند، نشان می‌دهد این فکر در ذهن بسیاری از مقامات منطقه‌ای در جهان وجود دارد. آنها فقط منتظر یک بهانه بودند که بهانه‌اش را ایران فراهم کرد.

■ **استرالیا به عنوان بازنده خاموش**

برای درک اینکه چرا این تحولات برای بعضی کشورها بسیار دردناک‌تر از بقیه است، باید به استرالیا نگاه کرد.

استرالیا کشوری است که تقریباً تمام تجارتش از راه دریا انجام می‌شود. بیش از ۹۹ درصد صادرات و واردات این کشور از طریق کشتی‌ها جابه‌جا می‌شود. دوسوم صادرات استرالیا و ۴۰ درصد واردات آن فقط از تنگه مالاکا می‌گذرد. اگر در مالاکا عوارضی وضع شود، مستقیم از جیب مصرف‌کننده استرالیایی می‌رود. سنگاهن، زغال‌سنگ و گاز طبیعی استرالیا که به چین، ژاپن و کره جنوبی می‌رود، گران‌تر تمام می‌شود و کالاهای وارداتی هم گران‌تر به دست مردم می‌رسند.

بزرگ‌ترین بیم واشنگتن اما جای دیگری است؛ نگرانی این است که کار تنگه هرمز، الگویی شود برای دیگران.

می‌توانند «اثر دومینو» ایجاد کنند و چین را نیز به فکر وضع عوارض در دریای چین جنوبی بیندازد. این نهاد می‌گوید اگر کارمزد عبور در تنگه‌های کلیدی عادی شود، «پایان آزادی ناوبری جهانی» فرا می‌رسد.

■ **چین و سایه‌ای که بر دریای چین جنوبی افتاده**

چین سال‌هاست در دریای چین جنوبی جزیره‌های مصنوعی می‌سازد، پایگاه نظامی ایجاد می‌کند و سیستم‌های مدیریت ترافیک دریایی را در بخش‌های وسیعی از این دریا اجرا کرده است. این سیستم‌ها بهانه‌ای حقوقی به دست پکن می‌دهد که بگوید خدمات ارائه می‌کند و بنابراین می‌تواند هزینه بگیرد.

در دریای چین جنوبی، ۸ معبر تجاری کلیدی وجود دارد که به هم پیوسته‌اند؛ تنگه‌های مالاکا، سونداء، لومبوک، ماکاسار، ابلاک، میندورو، لوزون و تایوان. این آب‌ها برای اقتصاد ژاپن، کره جنوبی، هند و استرالیا حیاتی‌اند. اگر چین تصمیم بگیرد از این معابر هزینه بگیرد، این کشورها چاره‌ای جز پرداخت نخواهند داشت.

نکته مهم اینجااست که چین هنوز چنین کاری نکرده اما همان‌طور که یک تحلیلگر استرالیایی گفته، چین «بلندمدت فکر می‌کند» و یک الگوی حقوقی که امروز شکل بگیرد، ۱۰ تا ۲۰ سال بعد می‌تواند به کارش بیاید.

■ **تنگه برینگ و مسیر آینده**

شاید عجیب به نظر برسد که کسی از تنگه برینگ حرف نزند، جایی میان سیبری و آلاسکا که بیشتر سال یخ‌پسته است اما تغییرات اقلیمی دارد این منطقه را به یکی از مهم‌ترین آبراه‌های آینده جهان تبدیل می‌کند.

مسیر دریایی شمال که از کنار سواحل شمالی روسیه می‌گذرد، فاصله شرق تا غرب را حدود ۴۰ درصد کوتاه‌تر می‌کند و زمان سفر را تا ۲ هفته کاهش می‌دهد. سال گذشته میلادی ۱۰۳ سفر تجاری از این مسیر انجام شد که رکورد محسوب



می‌شود، هرچند هنوز در مقایسه با مالاکا رقم کوچکی است. کره جنوبی بیش از ۴۰۰ میلیون دلار روی زیرساخت‌های دریایی قطبی سرمایه‌گذاری کرده و قصد دارد یک کشتی آزمایشی از بوسان به روتردام بفرستد. ژاپن و هند هم اعلام کرده‌اند در حال بررسی استفاده از این مسیر هستند. هند گفته اولین کشتی باری‌اش را سال ۲۰۲۷ از طریق مسیر شمالی راهی اروپا خواهد کرد. روسیه هم در این مسیر از قبل هزینه‌هایی برای خدماتی مثل یدک‌کشی یخچال‌شکن دریافت می‌کند. اگر ایران بتواند هزینه عبور از هرمز را عادی کند، این احتمال جدی می‌شود که روسیه و آمریکا که در ۲ سوی تنگه برینگ قرار دارند، روزی بر سر دریافت هزینه از کشتی‌های عبوری به توافق برسند. مبنای حقوقی‌اش از پیش وجود دارد که محیط زیست شکننده، زیستگاه بومیان و نیاز به مدیریت ترافیک است.

■ **۴ آبراه در یک پیچ تاریخی**

آنچه در این گزارش بررسی شد، یعنی سرنوشت تنگه هرمز، مالاکا، دریای چین جنوبی و برینگ، همه در یک نقطه مشترک به هم می‌رسند؛ قاعده‌ای که می‌گفت عبور از آبراه‌های بین‌المللی مجانی است، دارد سست می‌شود. در تنگه هرمز، ایران عملاً این قاعده را به چالش کشیده است. در مالاکا، اندونزی ایده‌اش را مطرح کرد و سپس عقب نشست اما فکر در ذهن‌ها ماند. در دریای چین جنوبی، چین زیرساخت‌های لازم را ساخته و منتظر است. در برینگ، بنتر حقوقی و محیط زیستی فراهم است و تنها اراده سیاسی لازم است. هر یک از اینها به تنهایی می‌تواند به معنای فروپاشی نظم موجود دریایی و تجاری جهان باشد یا حداقل وقتی کنار هم که گذاشته شوند، تصویری واضح شکل می‌گیرد، آن هم اینکه دنیا در آستانه تغییر قاعده‌ای است که ۷۰ سال بر تجارت دریایی حاکم بوده. جمهوری اسلامی ایران در این وضعیت برگ‌های قوی در دست دارد؛ کنترل تنگه هرمز، اتحاد راهبردی با روسیه و چین و توانایی ایجاد چالش برای اقتصاد جهانی. اینها اهرم‌هایی هستند که ما می‌توانیم از آنها بهره ببریم. البته استفاده از این اهرم‌ها نیاز به ظرافت و پیچیدگی دارد. در حال حاضر، رخدادهای موجود این امکان و حق را در اختیار جمهوری اسلامی ایران می‌گذارد تا به تغییر قاعده نظم دریایی در خلیج فارس فکر کند. دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز با آملیدی از اتکا به امنیت آمریکایی، مساله لزوم تغییر نظم امنیتی و تجاری را پذیرفته‌اند. این یک فرصت است تا در همگرایی این کشورها، یک قاعده و نظم بومی در این منطقه شکل بگیرد. طبیعتاً تا توجه به جنگ اخیر، جمهوری اسلامی ایران بیش از هر کشوری حق دارد که در تعیین نظم جدید و قاعده‌گذاری آن نقش داشته باشد.

در سطح جهانی، کشورهایی مثل استرالیا، ژاپن و کره جنوبی که به این آبراه‌ها وابسته‌اند، باید بپذیرند عصر عبور مجانی به سر آمده است. بهترین راه برای آنها این نیست که با ایران بجنگند یا تحریم جدید وضع کنند. بهترین راه این است که وارد مذاکره شوند و نوعی نظام پرداخت چندجانبه طراحی کنند که شفاف باشد و منافع همه طرف‌ها را تا حدی در نظر بگیرد.

■ **فرجام سخن**

تنگه هرمز همیشه یک نقطه مهم بوده اما تا به حال فقط درباره نفت و امنیتش حرف زده می‌شد ولی حالا درباره چیز دیگری هم حرف می‌زنیم؛ درباره اینکه چه کسی حق دارد برای عبور از آب‌های بین‌المللی قیمت تعیین کند.

ایران این سؤال را مطرح کرده است. طرح این سوال، موجی درست کرده که هر کشور ساحلی نیز به ناچار درباره این حق از خود سوال بپرسد و به فکر مسیر تازه باشد. در این بین، چیزی که مسلم است این است که جهان دیگر به آن شکل قبل برنمی‌گردد. دریاها دیگر آن کوچه‌های بی‌صدا نخواهند بود و کشورها دیگر مستعمره دریایی آمریکا نیستند.

۳ طلای درخشان و فتح بزرگ تیم کشتی فرنگی زیر ۲۳ سال ایران در لاس‌وگاس

تاج‌گذاری در آمریکا

جوان در مسابقه پایانی مقابل حریفی از ژاپن قرار گرفت و یزدی در موقعیتی وارد تشک شد که پیروزی او می‌توانست معادلات جدول کشورها را دگرگون کند. آن سوی میدان، نماینده قزاقستان قرار داشت؛ کشوری که نزدیک‌ترین تعقیب‌کننده ایران محسوب می‌شد و نتیجه این مبارزه برای هر دو اردو اهمیت فراوانی داشت.

یزدی در چنین فضای پرفشاری موفق شد رقیب آسیایی خود را مغلوب کند. حاصل این موفقیت، چیزی فراتر از یک افتخار انفرادی بود. او علاوه بر تصاحب نشان زرین وزن خود، آخرین قطعه از پازل صدرنشینی ایران را تکمیل کرد. فاصله ۵ امتیازی ۲ کشور در پایان مسابقات نشان می‌دهد هر امتیاز تا چه اندازه تعیین‌کننده بوده است.

■ **۳ ستاره، یک مأموریت**

در میان چهره‌های موفق این تورنمنت، ابوالفضل مهدی پیش از سایر هم‌تیمی‌هایش طعم ایستادن در بالاترین جایگاه را چشید. نماینده ۸۲ کیلوگرم ایران با نمایشی مقتدرانه توانست مسیر رسیدن به قله را طی کند و نخستین موفقیت طلایی کاروان را رقم بزند. عملکرد او پیام روشنی برای حریفان داشت؛ ایران برای حضور تشریفاتی به آمریکا سفر نکرده بود.

عرفان جرنکی نیز در دسته ۶۳ کیلوگرم یکی از درخشان‌ترین چهره‌های تیم لقب گرفت. این کشتی‌گیر

مانند اختلاف ساعت، خستگی پرواز و شرایط اقامت می‌تواند بر آمادگی ورزشکاران اثر بگذارد.

■ **مصدومیت و بیماری؛ موانع ناخواسته**

البته دشواری‌های ایران با رسیدن به محل برگزاری مسابقات خاتمه نیافت. آرمین شمس‌ی‌پور در دسته ۵۵ کیلوگرم هنگامی که همچنان امکان دسترسی به جایگاه سوم را داشت، به دلیل آسیب‌دیدگی جدی شانه ناچار شد از ادامه حضور صرف نظر کند؛ اتفاقی تلخ که یک فرصت دیگر برای افزایش امتیازات کشورمان را از بین برد.

محمد عشیری نیز گرفتار عارضه‌ای پوستی شد و نتوانست انتظارات مدالی را برآورده کند. چنین مشکلاتی، به‌خصوص در مسابقاتی که فاصله قدرت کشورها اندک است، ممکن بود پیامدهای سنگینی داشته باشد. با این وجود، سایر اعضای تیم کمبودهای ایجادشده را جبران کردند و اجازه ندادند این بداقبالی‌ها پایسان تلخی برای ایران رقم بزند.

■ **فاصله‌ای به اندازه ۵ امتیاز**

نگاهی به رده‌بندی پایانی، میزان فشرده‌گی رقابت را روشن می‌کند. ایران با ۱۱۹ امتیاز صدرنشین شد و قزاقستان با ۱۱۴ امتیاز نزدیک‌ترین رقیب باقی ماند. روسیه هم با ۱۰۵ امتیاز سوم شد و گرجستان با ۹۷ امتیاز در جایگاه بعدی قرار گرفت.



مهدی طاهر خانی

میدان رقابت کشتی فرنگی در لاس‌وگاس، سرانجام به صحنه یکی از شیرین‌ترین موفقیت‌های نسل تازه کشتی ایران تبدیل شد؛ موفقیتی که ارزش آن نه‌فقط در ایستادن

بر سکوئی نخست، بلکه در چگونگی دستیابی به آن نهفته است. ملی‌پوشان کشورمان در شرایطی گوی سبقت را از مدعیان ربودند که تا آخرین مسابقات، سرنوشت جام مشخص نبود و قزاقستان با تمام توان برای تصاحب جایگاه نخست تلاش می‌کرد. با این حال، نمایندگان ایران در حساس‌ترین لحظات توانستند نتیجه را به سود خود تغییر دهند و جشن پیروزی را در خاک ایالات متحده برپا کنند. کاروان اعزامی کشورمان به مسابقات جهانی رده سنی زیر ۲۳ سال، با اندوخته ۱۱۹ امتیازی و ۵ نشان ارزشمند، بالاتر از تمام رقبا ایستاد. ۳ مرتبه پخش سرود ملی ایران برای قهرمانان و ۲ حضور دیگر روی سکوئی سوم، حاصل تلاش مجموعه‌ای بود که با وجود دشواری‌های پیش از سفر و اتفاقات پیش‌بینی‌نشده در جریان رقابت‌ها، اجازه داد فرصت تاریخی کسب جام از دست برود.

■ **شبی که یزدی تاریخ‌ساز شد**

شاید مهم‌ترین برده این نمایش هیجان‌انگیز را باید

در شبکه‌های اجتماعی



@vatanemrooz

پیامک خوانندگان

۱۰۰۰۲۲۳۱

سلام وطن

۶۶۴۱۳۹۴۲