

غنی سازی می خواهیم چه کار = برجام ۱

تنگه هرمز را می خواهیم چه کار = برجام ۲

نیض اقتصاد
را در دست بگیرید

چهارسوت

۲

نسخه برجامیون:
تسلیم هرمز

گفتمان جریان غریزده مبنی بر «ول کنید تنگه را»
ترجمه داخلی راهبرد آمریکا است
آقای ظریف، تکرار خسارت محض و سم مهلک برجام
در تنگه هرمز را به گور خواهید برد

۲

جنگ ترامپ هزینه حمل نفت از تنگه
هرمز را بالا برد

۳

انسداد تنگه هرمز بازار جهانی آلومینیوم
را به شوک برد

۲

تشدید تنش در تنگه هرمز هزینه انرژی
جهان را افزایش می دهد

۲

تنگه هرمز در سلطه ایران؛ شناورها
جرات عبور از تنگه هرمز را ندارند

۴

مقاومت و فشار بازار؛ آمریکا را به پذیرش
نظم ایرانی در تنگه هرمز مجبور می کند

۷

یادداشت

حداقل ۶۰ روز دیگر
تنگه را بسته
نگه دارید

دکتر ناصر ترابی
استاد دانشگاه و تحلیلگر مسائل بین الملل

همانگونه که رهبری شهید و رهبری رشید حاضر بارها فرموده اند آمریکا به هیچ عهده پایبند نمی ماند و امضای مقامات آمریکایی بی ارزش است. از عنایات خداوند به ملت ایران این است که آمریکایی ها در تفاهم آتش پس اخیر تنها طی ۲ تا ۳ هفته باطن خبیثشان را آشکار کردند و دیگر مثل برجام کشور ما را چندین سال معطل وعده های توخالی نگه نداشتند. از ابتدا هم مشخص بود با انهاماتی که در متن تفاهم نامه وجود دارد دشمن به تعهداتش عمل نخواهد کرد. به عنوان مثال بنده جایی عرض کردم که اگر با این تفاهم پراپیام، اسرائیلی ها از جنوب لبنان خارج شوند بنده مدرک تحصیلی خودم را آتش زده و دیگر درباره سیاست اظهار نظر نخواهم کرد. دیدیم که متأسفانه هشدارهای امثال بنده و سایر نیروهای دلسوز ایران و انقلاب و در راس همه رهبری رشید انقلاب حضرت آیت الله حسینی خامنه ای چه قدر به جا بود و ذات خبیث دشمن آمریکایی ها همانگونه که رهبری فرموده اند بد عهد و وحشی است.



تشدید تنش در تنگه هرمز

هزینه انرژی جهان را افزایش می‌دهد

یک اقتصاددان با تاکید بر نقش راهبردی تنگه هرمز در تجارت جهانی انرژی گفت: هرگونه تشدید درگیری و ناامنی در این گذرگاه حیاتی، ریسک انتقال انرژی را افزایش داده و علاوه بر بازار نفت و گاز، طیف وسیعی از صنایع و اقتصاد کشورهای مختلف جهان را تحت تأثیر قرار خواهد داد. حسین راغفر، اقتصاددان درباره پیامدهای اقتصادی تشدید تنش‌ها در تنگه هرمز اظهار داشت: تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین مسیرهای انتقال انرژی در جهان است و هرگونه ناامنی یا افزایش تنش در این منطقه، ریسک انتقال نفت و گاز را بالا می‌برد. این مسئله مستقیماً بر هزینه‌های انرژی، دسترسی کشورها به منابع مورد نیاز و در نهایت بر عملکرد اقتصاد جهانی اثر خواهد گذاشت. وی افزود: اهمیت تنگه هرمز فقط به انتقال نفت و گاز محدود نمی‌شود. بسیاری از کالاها، مواد اولیه و محصولات مورد نیاز صنایع مختلف نیز از این مسیر عبور می‌کنند و به همین دلیل اختلال در آن می‌تواند آثار گسترده‌ای بر زنجیره‌های تأمین جهانی داشته باشد. به اعتقاد من، تحولات اخیر بیش از هرزمان دیگری اهمیت راهبردی این آبراه را برای اقتصاد جهانی آشکار کرده است. این استاد اقتصاد درباره کشورهای که بیشترین آسیب را از افزایش احتمالی قیمت نفت و گاز خواهند دید، تصریح کرد: کشورهای اروپایی، اعضای اتحادیه اروپا، ژاپن و کره جنوبی از جمله اقتصادهایی هستند که وابستگی بالایی به واردات انرژی دارند و در صورت افزایش قیمت‌ها با فشار بیشتری مواجه خواهند شد. در کنار این کشورها، بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه نیز از رشد هزینه‌های انرژی آسیب خواهند دید. راغفر ادامه داد: کشورهای فقیر و در حال توسعه به دلیل محدودیت منابع مالی، در صورت افزایش قیمت انرژی با مشکلات جدی‌تری برای تأمین نیازهای خود روبرو می‌شوند. از این رو آثار بحران فقط به کشورهای صنعتی محدود نخواهد شد و دامنه آن بخش بزرگی از اقتصاد جهانی را در بر خواهد گرفت. وی درباره تغییرات احتمالی در الگوی تجارت جهانی انرژی در صورت تداوم تنش‌ها بیان داشت: ادامه نااطمینانی‌ها می‌تواند مسیر سرمایه‌گذاری‌های جهانی در حوزه انرژی را تغییر دهد. در چنین شرایطی کشورها بیش از گذشته به سمت توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر از جمله انرژی خورشیدی و بادی حرکت خواهند کرد تا وابستگی خود را به مسیرهای پرریسک انتقال انرژی کاهش دهند. استاد اقتصاد دانشگاه الزهرا افزود: علاوه بر توسعه انرژی‌های پاک، سرمایه‌گذاری در مسیرهای جایگزین انتقال انرژی و همچنین انرژی هسته‌ای نیز افزایش خواهد یافت. طبیعی است که انرژی ازران و در دسترسی که بسیاری از کشورها تاکنون از آن بهره‌مند بوده‌اند، در شرایط بحرانی جای خود را به انرژی گران‌تر و پرهزینه‌تر بدهد و هزینه‌های حمل‌ونقل و تأمین انرژی افزایش پیدا کند. وی تصریح کرد: جالب این است که این آثار تنها محدود به کشورهای منطقه نیست و حتی اقتصاد آمریکا نیز از آن متأثر خواهد شد. افزایش هزینه ناهاده‌های تولید، محصولات کشاورزی و انرژی می‌تواند بر فعالیت بخش‌های مختلف اقتصادی اثرگذار و رفاه عمومی را کاهش دهد.



تنگه‌هرمز در سلطه ایران؛ شناورها جرات عبور از تنگه هرمز را ندارند

با اقدامات تجاوزکارانه آمریکا تنگه هرمز مسدود شده است و شناورها جرات عبور از تنگه هرمز را ندارند. به گزارش سی‌ان‌بی‌سی؛ مدیرعامل یک شرکت خدمات ریسک دریایی گفت: وضعیت امنیتی در تنگه هرمز برای نفت‌کش‌ها به «بدترین سناریو» بازگشته است، و امکان هدف‌گیری کشتی‌ها افزایش پیدا کرده است. دیمیتریس مانیاتیس، مدیرعامل شرکت مارسکس مستقر در آتن، در یک جلسه توجیهی از سوی لوییز لیست اینتلیجنس اظهار داشت که حجم تردد در تنگه هرمز به شدت کاهش یافته و خدمه کشتی‌ها بیش از گذشته نگران هستند در حال حاضر هیچ شناوری مایل به حرکت نیست. دیگر بحث بر سر پول مطرح نیست؛ و اکنون ترس تصمیم‌گیری را هدایت می‌کند.

۹ کشتی در دو هفته گذشته مورد حمله قرار گرفتند

بر اساس داده‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، از ۶ ژوئیه تاکنون حداقل ۹ فروند کشتی مورد حمله قرار گرفته‌اند. این حملات در حالی صورت می‌گیرد که ایران باقی‌مانده کشتی‌های را به سمت آب‌های سرزمینی خود هدایت می‌کند. در حمله روز سه‌شنبه نفت‌کش «البیعه» در سواحل عمان، یک ملوان جان خود را از دست داد و سه نفر زخمی شدند. همچنین در همان روز، ۱۱ ملوان در حمله به نفت‌کش «مومباسا»ی در نزدیکی عمان مجروح شدند.

تردد در هرمز به پایین‌ترین سطح سه هفته اخیر رسید

به گزارش شرکت اطلاعات تجاری کپلر، تردد کشتی‌ها روز پنج‌شنبه هشت فروند کاهش یافت که از ۱۵ فروند روز قبل کمتر است. این در حالی است که پیش از حمله آمریکا و اسرائیل به ایران در ۲۸ فوریه، روزانه بیش از ۱۰۰ کشتی از تنگه هرمز عبور می‌کردند. دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، روز سه‌شنبه در مصاحبه‌ای با فاکس نیوز ادعا کرد که تنگه هرمز به‌رویه همه کشتی‌ها به جز کشتی‌های ایران باز است. با این حال، شرکت‌های دریایی کشتی شاهد کاهش شدید تردد بوده‌اند و به گفته تیم تحلیلگران لویژر، تنها تعداد انگشت‌شماری از کشتی‌ها با فرستنده‌های خاموش از تنگه عبور می‌کنند. آمریکا در تلافی حملات به نفت‌کش‌ها، شش دور حملات هوایی علیه ایران انجام داده است. تهران نیز با شلیک موشک‌هایی به متحدها آمریکا در خلیج فارس پاسخ داده است. ایران و چین، اکنون تهدید به مسدود کردن تردد کشتی‌ها در دریای سرخ کرده‌اند که در طول جنگ به مسیر جایگزین حیاتی برای صادرات نفت عربستان سعودی تبدیل شده است.



نسخه برجامیون: تسلیم هرمز

■ **گفتمان جریان غرب‌زده مبنی بر «ول کنید تنگه را»؛ ترجمه داخلی راهبرد آمریکا است**

■ **آقای ظریف، تکرار خسارت محض و سَم مهلک برجام در تنگه هرمز را به گور خواهید برد**

گزارش

با گذشت ۱۴۰ روز از دفاع ملی و میهنی ایران در برابر تجاوز

آمریکا و شرکایش، جریان غریک‌را در حال جان‌داختن ایده‌ای خام و خطرناک درباره آینده تنگه هرمز هستند. مغز اصلی این ایده این است که ایران نباید بر مدیریت تنگه بافشاری کند، نباید نسبت به مسیر عمانی حساس باشد و نباید این اهرم را بیش از اندازه به کار بگیرد. مبدع اصلی این ایده وطن‌فروشانه، محمد جواد ظریف است که اخیراً مقاله‌ای در یک نشریه آمریکایی نوشته و مدعی شده که با مشارکت همه شیوخ عرب در مدیریت تنگه هرمز، می‌توان به صلح رسید.

محمد جواد ظریف در یادداشت اخیر خود در فاین‌افرز، با وجود پذیرش نقش امنیتی و وجودی تنگه برای ایران، مسئله را به سمت خویش‌نماداری، مدیریت مشترک و عبور بدون دریافت هزینه سوق می‌دهد. ظریف سپس هشدار می‌دهد که تهدید مکرر ترافیک دریایی می‌تواند بخش بزرگی از جهان را علیه ایران بسیج کند و بسته‌م‌اندن طولانی تنگه نیز سرمایه‌گذاری روی خطوط لوله، بنادر و کریدورهای زمینی دوزنده هرمز را سرعت ببخشد.

در همین راستا شاهد آن هستیم که جریان رسانه‌ای غریک‌را هم برای ترویج این ایده وطن‌فروشانه پای کار آمده‌اند. مثلاً محمد صادق الحسینی از مشاوران عبدالناصر همتی، «مدیریت تنگه هرمز را به «گارتی محدود و مصرف‌شدنی» تقلیل می‌دهد و در توییت خود می‌گوید: «مهم این است که در قبال تنگه چه می‌توان گرفت»، «استفاده بیش از حد از آن سبب از دست رفتنش می‌شود» و «تنگه فقط ضمانت این است که در سه تا پنج سال آینده به ایران حمله گسترده نخواهد شد»، نسخه نهایی او نیز روشن است: «حساسیت به مسیر عمانی تنگه در این مقطع اشتباه است».

اگرچه این سخنان در ظاهر رنگ و بوی احتیاط کارشناسی دارد، اما نتیجه عملی آن چیزی جز دعوت سیاست‌گذار به عقب‌نشینی نیست؛ آن‌هم درست در مقطعی که ایران باید دستاوردهای جنگ را به یک موقعیت بادوام سیاسی، امنیتی و اقتصادی تبدیل کند. جریان غرب‌زده همچون ظریف و صادق الحسینی مسئله را در قالب یک دوراهی ساختگی قرار می‌دهند. گویی با ایران آرام بنشیند و منتظر اجرای تقاهم‌نامه بماند، یا با مدیریت تنگه، کشورهای منطقه و

جهان را علیه خود متحد کند.

این بحث و تئوریه‌سازی آن‌چنان روی زمین و دقیق نیست، چیزی که محل بحث و نزاع است، تعیین دنیای پس از جنگ تحمیلی است. دنیایی که در آن، تنگه هرمز ذیل نظم تمدنی غرب به زیست خود ادامه می‌دهد یا نظم جدیدی را می‌پذیرد. به راستی، قواعد عبور، نظارت، امنیت، هماهنگی و تجارت در مهم‌ترین آبراه انرژی جهان را چه کسی تعیین می‌کند؛ ایران، به عنوان قدرت اصلی ساحلی و امنیتی خلیج فارس، یا آمریکا که هزاران کیلومتر دورتر از مرزهای خود، با ناو، تحریم و محاصره برای منطقه تصمیم می‌گیرد؟

تنگه کارت نیست آقای بلاگر اقتصادی!

اولین خطای غرب‌زده‌هایی همچون صادق الحسینی از همین تعبیر «کارت تنگه» آغاز می‌شود. کارت مذکره ممکن است یک بار استفاده شود، امتیازی ایجاد کند و بعد ارزش خود را از دست بدهد اما حاکمیت ملی چنین ماهیتی ندارد. تعیین قواعد، ایجاد نهاد برای نظم‌سازی را نمی‌شود بازی کردن یک کارت دانست. تنگه زمانی ممکن است ارزش خود را از دست بدهد که ایران از اعمال قدرت در آن صرف‌نظر کند، نه زمانی که مدیریت خود را تثبیت کند. اگر ایران بتواند در جایگاه مدیر و حکمران تنگه هرمز بنشیند و تمامی امورات آن را راهبردی کند، آنگاه آن را از یک امکان بالقوه به یک نظم واقعی تبدیل کرده است. حتی شورای آتلانتیک، نهادهای نزدیک به ساختار سیاست‌گذاری آمریکا، در تحلیل ۱۵ ژوئیه خود پذیرفته است که بازگشت به وضعیت عادی پیش از جنگ دیگر آسان نیست. نویسندگان این مرکز نوشته‌اند که راهبرد اولیه آمریکا شکست خورد و واشنگتن برای مهار بحران جهانی انرژی به مذاکره روی آورد. همان تحلیل، خروج ایران از جنگ در جایگاه «مدیر بالفعل مهم‌ترین مسیر تجارت و ترانزیت جهان» را یک احتمال جدی می‌داند و تلاش آمریکا برای انتقال نفت‌کش‌ها به مسیر عمانی را چالشی علیه موقعیت و بیمه بلندمدت امنیتی ایران توصیف می‌کند.

تحلیلگران آمریکایی متوجه شده‌اند که مسئله فقط چند امتیاز در یک تقاهم‌نامه نیست. نزاع بر سر معماری قدرت و نظم پساجنگ در منطقه است. با این حال، صادق الحسینی مسئله را در قالب یک می‌کند مدیریت تنگه بیش از اندازه جدی گرفته نشود و حساسیتی نیز نسبت به مسیر عمانی وجود نداشته باشد.

امثال صادق الحسینی بدون ارائه مبنای روشن می‌گویند تنگه فقط برای سه تا پنج سال مانع حمله گسترده به ایران خواهد شد. منشأ این عدد مشخص نیست، چراسه سال؟ چرا پنج سال؟ چه اتفاقی در پایان این دوره رخ می‌دهد که ارزش بازدارندگی تنگه را از بین می‌برد؟ اگر آمریکا پس از پایان این مهلت بار دیگر به جنگ، تحریم یا محاصره بازگردد، ایران با چه امکانی می‌تواند او را عقب براند؟ تجربه چند دهه گذشته نشان می‌دهد توافقی که ضمانت اجرای واقعی نداشته باشد، با تغییر دولت، تغییر شرایط یا محاسبه جدید واشنگتن کنار گذاشته می‌شود. تقاهم و پایان آتش نیز زمانی برای ایران ارزش دارد که نقض آن برای آمریکا هزینه ایجاد کند. فلذا در شرایط فعلی، تنگه هرمز یکی از

مهم‌ترین منابع تولید همین هزینه است. خطای فاحش حساسیت‌زدایی از کریدور آمریکایی جنوب تنگه دومین خطای آمریکا دوستان در توصیه درباره مسیر عمانی، ی‌به تعبیر دقیق‌تر کریدور آمریکایی- دیده می‌شود. این جریان می‌گوید حساسیت به این مسیر اشتباه است. این جمله، بی‌اعتنایی به مهم‌ترین پرونده عملی آمریکا برای خنثی کردن مدیریت ایران است. پس از ناام شدن مسیر سنتی طرح جداسازی ترافیک دریایی، ایران یک مسیر موقت در شمال آن و در آب‌های سرزمینی خود ایجاد کرد. در ادامه، عمان نیز ذیل راهبردی و کلان پروژه بازگشت نظم سابق آمریکا کرد جنگ و تثبیت کردن آن، از ایجاد کریدوری در جنوب مسیر سنتی خبر داد: مسیری که با هماهنگی سازمان بین‌المللی دریانوردی شکل گرفته و عبور از آن بدون دریافت عوارض معرفی شده است. یک طرف، مسیر تحت مدیریت ایران

قرار دارد که آمریکا نهاد هماهنگ‌کننده آن را تحریم کرده، شرکت‌ها را از همکاری با آن ترسانده و پرداخت هزینه یا ارائه اطلاعات به آن را برخطر جلوه داده است. طرف دیگر، کریدور عمانی قرار دارد که با عنوان مسیر آزاد، رایگان و کم‌درسر تبلیغ می‌شود و از حمایت سیاسی و نظامی آمریکا برخوردار است.

آمریکا نیز هدف خود را بنهان نکرده است. وزارت خزانه‌داری نهاد مدیریت تنگه خلیج فارس را تحریم کرده و نسبت به پرداخت هزینه، ارائه اطلاعات شناورها و تبعیت از ترتیبات ایران هشدار داده است. فرمانده ستکام نیز اعلام کرده آمریکا با ده‌ها شناور، بیش از صد هواگرد و پانزده هزار نیرو، گذرگاهی را باز نگه داشته و شرکت‌های کشتیرانی را به استفاده از آن ترغیب می‌کند. واشنگتن نام این مداخله را «بازگرداندن آزادی کشتیرانی» گذاشته است. تحریم نهاد ایرانی، تهدید شرکت‌ها، ایجاد پوشش نظامی و تبلیغ مسیر جایگزین، اجزای یک برنامه واحد هستند. درست در چنین شرایطی، صادق الحسینی و همفکرانش از مسئولان می‌خواهند به مسیر عمانی حساس نباشند. ممکن است درباره انگیزه افراد قضاوت نکنیم، اما اثر سیاسی این توصیه واضح است. آمریکا می‌خواهد مسیر عبور را از مدیریت ایران خارج کند و صادق الحسینی از تهران می‌خواهد نسبت به ابزار اجرای این برنامه واکنش نشان ندهد.

نسخه انفعال یا پوشش احتیاط

جریان غریک‌را هشدار می‌دهد که مدیریت تنگه کشورهای منطقه، دوستان ایران و بسیاری از بازیگران جهانی را علیه تهران قرار می‌دهد. این استدلال، اعمال حاکمیت ایران را از ابتدا مترادف ایجاد ناامنی فرض می‌کند؛ گویی تنها دو وضعیت ممکن است. یا تنگه زیر چتر آمریکا اداره شود، یا ایران تجارت جهانی را مختل کند.

مدیریت ایرانی تنگه می‌تواند بر قواعد شفاف، امنیت پایدار کشتیرانی، ثبت اطلاعات شناورها، جلوگیری از انتقال تجهیزات نظامی علیه کشورهای منطقه و ارائه خدمات دریایی و تجاری استوار شود. ایران می‌تواند میان کشتی تجاری، محموله عادی و شناوری که در خدمت جنگ و محاصره است تفاوت قائل شود. اعمال قدرت نیز به معنای فشار کور و بی‌محاسبه بر همه ترده‌ها نیست. آمریکا طی سال‌های گذشته از تسلط دریایی، نظام مالی و شبکه تجارت جهانی برای تحریم، توطئه‌د و محاصره ایران استفاده کرده است. اکنون که ایران توانسته هزینه این نظم یک‌طرفه را افزایش دهد، ده‌ای در داخل کشور نگران ناراحتی جهان شده‌اند. منظور آنان از جهان نیز در عمل همان دولت‌ها و ساختارهایی است که دهه‌ها امنیت و معیشت مردم ایران را قربانی منافع خود کرده‌اند. اخلال محاسباتی از جایی آغاز می‌شود که مسئول ایرانی باور کند برای حفظ یک اهرم نباید از آن استفاده کند؛ نسخه‌ای که صادق الحسینی و شرکایش دقیقاً در حال ترویج آن هستند. قدرتی که فاعده‌ن‌ساز، رفتار طرف مقابل را تغییر ندهد و در صحنه دیده نشود، به تدریج از محاسبات حذف می‌شود. آمریکا نیز از ایران نمی‌خواهد تنگه را ببندد. هدف واشنگتن این است که ایران از مدیریت آن دست بردارد و عبور کشتی‌ها دوباره زیر چتر نظامی و سیاسی آمریکا قرار گیرد.

نسخه اقاوول کنید‌اجرای مدیریت تنگه را؛ دقیقاً در همین نقطه به راهبرد آمریکا کمک می‌کند و نتیجه آن نیز تخلیه تدریجی تنگه

هرمز از قدرت ایران است. جنگ، تحریم و محاصره‌ای که طی سال‌های گذشته بر ایران و منطقه تحمیل شد، با سو استفاده آمریکا از جغرافیای خلیج فارس و مسیرهای تجارت جهانی پیوند خورده است. جلوگیری از نگران این خسارت‌ها به حفظ قدرتی نیاز دارد که دشمن را وادار به عقب‌نشینی کرد. هرگونه تقاهم و توافق بدون اهرم تنگه و حکمرانی ایرانی آن، نوشته‌ای است که امکان نقض آن وجود دارد. مدیریت تثبیت شده ایران بر تنگه، ضمانت اجرای تعهدات و یکی از پایه‌های نظم آینده منطقه است.

کلید تنگه هرمز را نباید به امید وعده‌های شصت‌روزه روی میز گذاشت. این کلید باید در دست ایران بماند؛ تا قواعد روشن و نهادسازی خاص خود و اراده‌ای که اجازه ندهد کریدورهای موازی، تحریم‌های آمریکایی و توصیه‌های انفعالی، بزرگ‌ترین دستاورد راهبردی ایران را در درون تهی کنند.

مدیریت ایرانی تنگه، می‌تواند بر قواعد شفاف، امنیت پایدار کشتیرانی، ثبت اطلاعات شناورها، جلوگیری از انتقال تجهیزات نظامی علیه کشورهای منطقه و ارائه خدمات دریایی و تجاری استوار شود. ایران می‌تواند میان کشتی تجاری، محموله عادی و شناوری که در خدمت جنگ و محاصره است تفاوت قائل شود. اعمال قدرت نیز به معنای فشار کورو بی‌محاسبه بر همه ترده‌ها نیست

اصلی صادرات متوقف نشود، واکنش بازار عمدتاً ناشی از افزایش «بریموم ریسک ژئوپلیتیکی» خواهد بود. از سوی دیگر، تحلیلگران بازار انرژی معتقدند در شرایط فعلی بخش مهمی از نوسانات قیمت نفت ناشی از فضای روانی بازار و نگرانی سرمایه‌گذاران درباره آینده تحولات منطقه است. تجربه سال‌های گذشته نیز نشان داده است که بازار نفت معمولاً پیش از وقوع اختلال واقعی در عرضه، ریسک‌های احتمالی را در قیمت‌ها منعکس می‌کند. به همین دلیل، حتی در شرایطی که صادرات نفت ادامه دارد، افزایش نااطمینانی می‌تواند به رشد قیمت نفت، افزایش هزینه حمل و بالا رفتن حق بیمه جنگ منجر شود. در همین حال، برخی کشورهای منطقه طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌هایی برای توسعه خطوط لوله و مسیرهای جایگزین صادرات نفت انجام داده‌اند تا وابستگی کامل به تنگه هرمز کاهش یابد اما کارشناسان تاکید می‌کنند که این آبراه همچنان مهم‌ترین مسیر انتقال نفت و فراورده‌های انرژی در منطقه به شمار می‌رود و جایگزینی کامل آن در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست. کارشناسان حوزه انرژی همچنین بر این باورند که در صورت کاهش تنش‌ها و تقویت امنیت کشتیرانی، هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه نیز به تدریج تعدیل خواهد شد و بازار نفت به تدریج به رونق و پویایی خود بازگردد. اما اگر نااطمینانی‌های امنیتی ادامه یابد، احتمال افزایش بیشتر هزینه‌های لجستیکی، رشد کرایه نفتکش‌ها و تداوم نوسانات قیمت نفت در بازارهای جهانی وجود خواهد داشت.



بیش از گذشته نگران هستند. موضوع دیگر صرفاً پول یا انگیزه‌های تجاری نیست؛ آنچه اکنون بر تصمیم‌گیری‌ها حاکم شده، نگرانی از امنیت و حفظ جان خدمه است.» تنگه هرمز همچنان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان محسوب می‌شود و بخش قابل توجهی از صادرات نفت خام و میعانات گازی کشورهای حاشیه خلیج فارس از این مسیر انجام می‌شود. به همین دلیل، هرگونه تحول امنیتی در این آبراه می‌تواند علاوه بر افزایش هزینه حمل و بیمه، بر زمان تحویل محموله‌ها، برنامه صادرات شرکت‌های نفتی و انتظارات معامله‌گران در بازارهای جهانی اثرگذار باشد. با این حال، کارشناسان انرژی معتقدند تا زمانی که جریان

کشتی‌ها در شرایط کنونی، ملاحظات امنیتی و حفظ ایمنی خدمه است. به همین دلیل، برخی شرکت‌ها برنامه‌های تردد خود را بازنگری کرده‌اند و شمار دیگر نیز تا روشن‌تر شدن وضعیت امنیتی، تصمیم‌گیری درباره اعزام نفتکش‌ها را با احتیاط بیشتری دنبال می‌کنند.

در همین راستا، گزارش‌های بین‌المللی از کاهش نسبی تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز حکایت دارد؛ موضوعی که از نگاه تحلیلگران بیش از آنکه نشانه توقف تجارت نفت باشد، بازتاب افزایش سطح ریسک و احتیاط شرکت‌های حمل‌ونقل است. کارشناسان می‌گویند در چنین شرایطی، معمولاً نخستین واکنش بازار، افزایش هزینه‌های بیمه، رشد نرخ کرایه نفتکش‌ها و طولانی‌تر شدن فرآیند برنامه‌ریزی برای حمل محموله‌های انرژی است.

برخی مؤسسات امنیتی دریایی نیز اعلام کرده‌اند که طی هفته‌های اخیر چندین حادثه امنیتی برای کشتی‌های تجاری در محدوده تنگه هرمز و دریای عمان گزارش شده است؛ رخدادهایی که باعث شده شرکت‌های کشتیرانی ارزیابی ریسک خود را تغییر دهند. در عین حال، انجمن‌های بین‌المللی کشتیرانی تاکید دارند که مهم‌ترین دغدغه شرکت‌ها در شرایط فعلی، حفظ امنیت خدمه و اطمینان از ایمنی مسیرهای دریایی است و تصمیم‌گیری درباره ادامه تردد کشتی‌ها بر همین اساس انجام می‌شود. دیمیتریس مانیاتیس، مدیرعامل شرکت خدمات ریسک دریایی Maritsk، با اشاره به تشدید مخاطرات امنیتی در تنگه هرمز، اعلام کرد که شرایط برای

نفتکش‌ها بار دیگر به «بدترین سناریوی ممکن» نزدیک شده است. به گفته وی، حجم تردد کشتی‌ها از این آبراه کاهش یافته و نگرانی خدمه کشتی‌ها نسبت به گذشتن افزایش یافته است. مانیاتیس تاکید کرد که در شرایط کنونی، تصمیم شرکت‌های کشتیرانی فقط بر مبنای هزینه یا منافع اقتصادی اتخاذ نمی‌شود، بلکه امنیت خدمه و ارزیابی ریسک به مهم‌ترین عامل در تصمیم‌گیری برای عبور از تنگه هرمز تبدیل شده است. به گفته وی، برخی شرکت‌ها با وجود نیاز بازار، ترجیح می‌دهند تا روشن‌تر شدن وضعیت امنیتی، با احتیاط بیشتری درباره اعزام شناورها تصمیم بگیرند. مانیاتیس گفت: «در حال حاضر شاهد کاهش حجم تردد از تنگه هرمز هستیم و خدمه کشتی‌ها



انسداد تنگه هرمز بازار جهانی آلومینیوم را به شوک برد

صادرات چندی ندارد تا بتواند مشکل عرضه ناشی از کمبود صادرات منطقه خلیج فارس را برطرف کند. آلومینیوم به دلیل ویژگی های منحصر به فردی مانند مقیاس تولید، قابلیت بازیافت بالا، وزن سبک، مقاومت به خوردگی و رسانایی بالا، فلزی استراتژیک محسوب می شود. این ویژگی ها سبب کاربرد گسترده این فلز در صنایع کلیدی مانند خودروسازی، ساختمان سازی، الکترونیک، هوافضا و صنایع نظامی شده است. از این رو بروز هرگونه اختلال در زنجیره عرضه آلومینیوم می تواند به سرعت به بخش های مختلف اقتصاد سرایت کرده و با افزایش قیمت پایه این ماده اولیه، انتظارات تورمی را به شدت تشدید کند.

به طور کلی، بازار جهانی آلومینیوم به شکل تکلیک ناپذیری با جایگاه ویژه جهانی و ژئوپلیتیک تنگه هرمز پیوند خورده است. انسداد تنگه هرمز از سه بخش مجزا این صنعت استراتژیک را دچار چالش می کند. نخست، قطع زنجیره تأمین مواد اولیه (بوکسیت و آلومینا) به دلیل عدم وجود مسیرهای لجستیکی جایگزین؛ دوم، تهدید جدی علیه زیرساخت های انرژی منطقه و سوم، آسیب مستقیم به خطوط تولید که پیش از این نیز در جریان درگیری ها، خروج اضطراری برخی کارخانه ها از مدار را به همراه داشته است. با توجه به اینکه حوزه خلیج فارس به عنوان دومین بلوک بزرگ تولید آلومینیوم، یک قطب صادراتی حیاتی در بازار جهانی محسوب می شود، هرگونه کاهش عرضه در این منطقه، بیشترین آسیب را متوجه بازار داخلی انرژی منطقه و اتحادیه اروپا خواهد کرد که به شدت به واردات از این منطقه وابسته اند.

فارس به عنوان دومین بلوک بزرگ تولید آلومینیوم، یک قطب صادراتی حیاتی در بازار جهانی محسوب می شود، هرگونه کاهش عرضه در این منطقه، بیشترین آسیب را متوجه بازار داخلی انرژی منطقه و اتحادیه اروپا خواهد کرد که به شدت به واردات از این منطقه وابسته اند. فارس به عنوان دومین بلوک بزرگ تولید آلومینیوم، یک قطب صادراتی حیاتی در بازار جهانی محسوب می شود، هرگونه کاهش عرضه در این منطقه، بیشترین آسیب را متوجه بازار داخلی انرژی منطقه و اتحادیه اروپا خواهد کرد که به شدت به واردات از این منطقه وابسته اند.

مسدود شدن تنگه هرمز، تولید و بازار جهانی فلزات غیرآهنی (شامل آلومینیوم، نیکل، مس، سرب و روی) را به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر قرار داده است. با این حال، از آنجا که کشورهای حوزه خلیج فارس به جز آلومینیوم، تولیدکننده سایر فلزات غیرآهنی نیستند، این صنعت پیش از هر بخش دیگری آسیب دیده است. در مقابل، فلزاتی مانند نیکل، مس، روی و سرب بیشتر به صورت غیرمستقیم و به دلیل بحران در تأمین گوگرد (به عنوان ماده اولیه تولید اسید سولفوریک) تحت تأثیر قرار گرفته اند

و به بالاترین سطح خود (حدود ۳۰۹۰۰ دلار به ازای تن) پس از آغاز جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲ رسید.

کشورهای آسیب پذیر در اثر کاهش عرضه آلومینیوم در حوزه خلیج فارس

۷۵ درصد آلومینیوم تولیدی در این منطقه (حدود ۵.۲۵ میلیون تن) به کشورهای اتحادیه اروپا، آمریکا شمالی و آسیا صادر می شود. اتحادیه اروپا به دلیل هزینه های بالای انرژی و مقررات سخت گیرانه زیست محیطی در دهه گذشته، ظرفیت تولید داخلی خود را به طور تدریجی کاهش داده که این امر موجب وابستگی شدید و ساختاری آن ها به واردات شده است. در سال ۲۰۲۰ حدود ۷ درصد از نیاز اتحادیه اروپا از طریق واردات از منطقه حوزه خلیج فارس تأمین می شد که پس از جنگ اوکراین و روسیه و اعمال تحریم علیه فلزات روسیه، این مقدار به ۲۰ درصد رسیده است. طبق آمار سازمان زمین شناسی ایالات متحده، در سال ۲۰۲۵ ظرفیت تولید داخلی آلومینیوم در ایالات متحده حدود ۶۶۰ هزار تن در سال بوده که حدود ۴۷ درصد از نیاز این کشور از طریق واردات برطرف می شود؛ میزان واردات این کشور از حوزه خلیج فارس در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۲ درصد بوده است. اتحادیه اروپا و ایالات متحده پس از اعمال تحریم علیه فلزات روسیه، وابستگی بیشتری به آلومینیوم منطقه خلیج فارس پیدا کرده اند. از این رو هرگونه اختلال در تردد تنگه هرمز که منجر به توقف صادرات آلومینیوم از این منطقه شود، زنجیره تأمین غرب را به شدت آسیب پذیر کرده و بازار داخلی این دو منطقه را با بحرانی جدی روبه رو می کند. از سوی دیگر، چین بزرگترین تولیدکننده آلومینیوم در جهان است و حدود ۶۰ (۲۵.۵ میلیون تن) و مصرف کننده آلومینیوم در جهان است و حدود ۶۰ درصد تولید جهانی را را اختیار دارد اما از آنجا که تقریباً همه تولیدات خود را در داخل مصرف می کند،

زمین شناسی ایالات متحده (USGS)، کشورهای حوزه خلیج فارس حدود ۷ میلیون تن که معادل ۹ درصد تولید جهانی آلومینیوم است را به خود اختصاص داده اند که این منطقه را به دومین قطب تولید آلومینیوم جهان پس از چین تبدیل کرده است. پنج تولیدکننده بزرگ آلومینیوم در حوزه خلیج فارس شامل شرکت های آلومینیوم جهانی امارات (EGA)، آلبا بحرین (Alba)، آلومینیوم قطر (Qatalum)، آلومینیوم صحرای عمان (Sohar Aluminium) و آلومینیوم معادن عربستان سعودی (Maaden Aluminium) هستند.

تأثیر انسداد تنگه هرمز بر تولید آلومینیوم در منطقه

بوکسیت و آلومینا، مواد اولیه اصلی برای تولید آلومینیوم هستند. در میان کشورهای حوزه خلیج فارس به جز شرکت معادن عربستان سعودی که از ذخایر داخلی بوکسیت بهره می برد، سایر کشورها (امارات، بحرین، عمان و قطر) به شدت به واردات این ماده از کشورهای مانند کینه، استرالیا و برزیل وابسته اند. از این رو مسدود شدن تنگه هرمز با ایجاد اختلال در روند واردات این ماده حیاتی، کاهش چشمگیر تولید آلومینیوم را در منطقه به همراه داشته است. در میان تولیدکنندگان منطقه، شرکت های معادن عربستان سعودی و آلومینیوم جهانی امارات به مسیرهای جایگزین برای دور زدن تنگه هرمز دسترسی دارند اما سایر شرکت ها از چنین امکانی بی بهره اند؛ موضوعی که خود به عنوان یکی از عوامل کلیدی در افزایش قیمت تمام شده آلومینیوم عمل می کند. به عنوان نمونه، این چالش لجستیکی و عدم دسترسی به مسیرهای جایگزین، باعث کاهش ۴۰ درصدی ظرفیت تولید در شرکت آلبا بحرین شد. در واقع، وابستگی شدید کشورهای منطقه (به جز عربستان) به واردات بوکسیت از یک سو و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین تنگه هرمز برای امارات و عربستان از سوی دیگر، باعث شده که میزان آسیب پذیری و سطح ریسک کشورها در صورت انسداد این آبراه بین المللی کاملاً متفاوت باشد. متعاقب حملات پهپادی و موشکی ایران به کارخانه هایالدوره امارات و آلبا بحرین، عملیات تولید در این مجتمه ها به طور کامل متوقف شد. امارات متحده عربی و بحرین سالانه حدود ۳۰۴ میلیون تن آلومینیوم تولید می کنند که تقریباً نیمی از ظرفیت حوزه خلیج فارس را شامل می شود. مدیران شرکت الدوره مدت زمان مورد نیاز به منظور بازسازی واحا واحدهای آسیب دیده را حدود یک سال اعلام کردند؛ امری که بحران کمبود در عرضه فیزیکی این فلز را رقم خواهد زد و بازار جهانی را با کسری مواجه خواهد کرد. در پی این رویداد، بهای آلومینیوم در بورس فلزات لندن (LME) جهش بی سابقه ای را تجربه کرد

انسداد تنگه هرمز در پی جنگ ایران، آمریکا و کشورهای حوزه خلیج فارس، فقط بازار نفت را دچار بحران نکرد؛ این رویداد زنجیره جهانی تأمین آلومینیوم را نیز با اختلال بی سابقه مواجه کرد. کاهش تولید در دومین قطب بزرگ تولید آلومینیوم جهان، اکنون صنایع اروپا و آمریکا را با خطر کمبود عرضه، افزایش قیمت و تشدید فشارهای تورمی روبه رو کرده است. وقوع جنگ ۴۰ روزه میان ایران، آمریکا و کشورهای حوزه خلیج فارس و به دنبال آن بسته شدن تنگه هرمز، به طور مستقیم و غیرمستقیم بر صنایع مختلفی از جمله انرژی، کشاورزی و فلزات (آهنی و غیرآهنی) تأثیر عمیقی گذاشت و شوکی نامتوازن را در این بازارها ایجاد کرد. در سال های اخیر، هیچ یک از بحران های خاورمیانه منجر به مسدود شدن تنگه هرمز- که شاهرهای حیاتی برای انتقال انرژی و جابه جایی کالا است- نشده بود و تجارت دریایی را تا این حد چار اختلال نکرده بود. با بالا رفتن قیمت انرژی و سسنگین تر شدن بار هزینه های حمل و نقل و بیمه دریایی، حاشیه سود صنایع تحت فشار قرار گرفته؛ پدیده ای که در کنار آرتزایی دوباره شاخص های تورم و رشد اقتصادی، دیدگاه کلان سرمایه گذاران را دستخوش تغییری اساسی کرده است.

تأثیر تنگه هرمز بر تولید فلزات غیرآهنی

مسدود شدن تنگه هرمز، تولید و بازار جهانی فلزات غیرآهنی (شامل آلومینیوم، نیکل، مس، سرب و روی) را به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر قرار داده است. با این حال، از آنجا که کشورهای حوزه خلیج فارس به جز آلومینیوم، تولیدکننده سایر فلزات غیرآهنی نیستند، این صنعت پیش از هر بخش دیگری آسیب دیده است. در مقابل، فلزاتی مانند نیکل، مس، روی و سرب بیشتر به صورت غیرمستقیم و به دلیل بحران در تأمین گوگرد (به عنوان ماده اولیه تولید اسید سولفوریک) تحت تأثیر قرار گرفته اند. اگرچه انسداد تنگه هرمز بیش از همه به صنعت نفت و گاز ضربه زده اما صنعت آلومینیوم نیز به شکلی کاملاً چشمگیر و قابل توجه از این بحران متأثر شده است.

تولید آلومینیوم در کشورهای حوزه خلیج فارس

طبق داده های آژانس جهانی آمار فلزات (WBMS) و سازمان



جنگ ایران تقاضا برای فناوری های بخش انرژی چین را افزایش داد

حسین هدایتی

اختلال در عرضه نفت و گاز از غرب آسیا، کشورهای واردکننده انرژی را به افزایش سرمایه گذاری در برق خورشیدی، بادی، باتری و خودروهای برقی سوق داده است. چین که حدود چهارپنجم تجهیزات زنجیره خورشیدی و بیش از ۷۰ درصد خودروهای برقی جهان را تولید می کند، بیشترین ظرفیت را برای پاسخ به این تقاضای تازه دارد. افزایش فروش تجهیزات چینی از عراق و عربستان تا کره جنوبی و فیلیپین نشان می دهد جنگ ایران، علاوه بر اثرگذاری بر بازار سوخت های فسیلی، رقابت جهانی بر سر امنیت انرژی را نیز به سود چین تغییر داده است.

اختلال در تنگه هرمز و کاهش عرضه نفت و گاز، بار دیگر آسیب پذیری کشورهای وابسته به واردات انرژی را آشکار کرده است. دولت ها و مصرف کنندگان برای کاهش این وابستگی، نصب صفحات خورشیدی، توسعه نیروگاه های بادی، ذخیره سازی برق و استفاده از خودروهای برقی را سرعت داده اند؛ فناوری هایی که بخش عمده زنجیره تولید آن ها در اختیار چین قرار دارد. چین حدود ۸۰ درصد تجهیزات صنعت خورشیدی و بیش از ۷۰ درصد خودروهای برقی جهان را تولید می کند. صادرات پیل خورشیدی، توربین بادی، باتری و خودروهای برقی این کشور در ماه فوریه به نزدیک ۲۰ میلیارد دلار رسید و صادرات خودروهای برقی در ماه مارس بیش از دو برابر مدت مشابه سال قبل شد.

امنیت انرژی، محرک تقاضای تازه

تغییر رفتار بازار در کشورهای وابسته به واردات گاز محسوس تر است. کره جنوبی که بخش مهمی از برق خود را با گاز طبیعی مایع تولید می کند، پس از توقف تولید قطر برنامه توسعه منابع تجدیدپذیر را سرعت داده است. در فیلیپین نیز افزایش قیمت گاز وارداتی، دولت را به تسریع اتصال یک نیروگاه بزرگ خورشیدی و باتری به شبکه برق واداشته است. در عراق، نگرانی از اختلال در واردات گاز و کمبود برق تابستانی، تقاضا برای پیل های خورشیدی و باتری های چینی را افزایش داده است. یک صادرکننده چینی تجهیزات تجدیدپذیر نیز اعلام کرده فروش او در ماه مارس نسبت به سال قبل حدود سه برابر شده و بخشی از افزایش تقاضا از عربستان بوده است. این روند در اروپا نیز دیده می شود. یک شرکت تأمین انرژی در انگلیس از افزایش ۷۸ درصدی فروش صفحات خورشیدی در ماه مارس و بیش از دو برابر شدن فروش پمپ های حرارتی خبر داده است. انگیزه اصلی خریداران، کاهش وابستگی به نوسان قیمت سوخت وارداتی و تثبیت هزینه انرژی است.

برنی ناشی از ظرفیت تولید

مزیت چین به افزایش ناگهانی تقاضا محدود نمی شود. سیاست صنعتی چندساله پکن موجب ایجاد ظرفیت تولیدی گسترده در پیل خورشیدی، باتری و خودروهای برقی شده است. مازاد ظرفیت و رقابت شدید میان تولیدکنندگان چینی، قیمت این تجهیزات را کاهش داده و امکان تحویل سریع به بازارهای خارجی را فراهم کرده است. این موقعیت باعث شده تلاش کشورها برای کاهش وابستگی به نفت و گاز، به افزایش وابستگی آن ها به تجهیزات چینی منجر شود. اختلال در عرضه انرژی غرب آسیا در عمل بازاری را گسترش داده که چین پیش از آغاز جنگ، بر زنجیره تولید آن تسلط داشت. البته توسعه برق خورشیدی و بادی به تنهایی امنیت کامل انرژی ایجاد نمی کند. نوسانی بودن تولید، محدودیت ذخیره سازی و نیاز به منابع پایدار مانند برق هسته ای، گازی یا برق آبی همچنان باقی است. وابستگی گسترده به یک تأمین کننده خارجی برای پیل، باتری و مواد معدنی نیز خود می تواند به آسیب پذیری تازه ای تبدیل شود. با این حال، تفاوت مهم این تجهیزات با نفت و گاز آن است که هزینه اصلی آن ها در زمان نصب پرداخت می شود و پس از آن برای تولید انرژی به واردات مستمر سوخت نیاز ندارند. از این رو، هرگونه اختلال طولانی در بازار نفت و گاز می تواند انگیزه کشورها برای خرید فناوری های انرژی چین را افزایش دهد و سهم پکن از بازار جهانی تجهیزات انرژی را بیش از پیش تقویت کند.



نیویورک: بی ثباتی ترامپ اهرم های آمریکا در جنگ ایران را فرسوده کرد

با این حال، آمریکا نیز هزینه بسیار بالایی پرداخته، بدون آنکه به نتیجه ای متناسب دست یابد. هزینه عملیات نظامی و خسارت وارد شده به پایگاه های آمریکا طبق برآوردها ۱۳۰ میلیارد دلار فراتر رفته است؛ بازار جهانی انرژی و اعتبار سیاسی واشنگتن نیز هزینه های جدگانه ای متحمل شده اند.

مهم ترین نتیجه تصمیم گیری بداهه و بی ثباتی ترامپ، فرسایش قابلیت اعتماد به تهدیدها و توافق های آمریکا بوده است. اعلام پیروزی های زود هنگام، تغییر ناگهانی اهداف و کنار گذاشتن تفاهمی که برای خروج آمریکا از جنگ فراهم نخواهد کرد، بداهه کاری ایران و هم شرکای آمریکا را نسبت به دوام تصمیم های کاخ سفید مردد می کند.

ترامپ با وعده پایان دادن به جنگ های طولانی آمریکا به قدرت بازگشت، اما اکنون ایالات متحده درگیر جنگی شده که خود آغاز کرده و هنوز نمی داند با چه نتیجه ای باید آن را پایان دهد. مسئله اصلی کمبود قدرت نظامی نیست؛ واشنگتن هنوز پاسخ روشنی ندارد که این قدرت باید دقیقاً چه نتیجه سیاسی پایداری ایجاد کند. تا زمانی که این پاسخ مشخص نشود، حملات گسترده تر می تواند خسارت بیشتری به ایران و ارد کند، اما تصمیمی برای خروج آمریکا از جنگ فراهم نخواهد کرد. بداهه کاری و بی ثباتی ممکن است در کوتاه مدت گزینه های ترامپ را باز نگه دارد، اما در بلندمدت راه های خروج را محدودتر می کند.



است انگیزه تهران برای حفظ محدودیت تردد در تنگه هرمز و افزایش هزینه آمریکا را بیشتر کند. برتری نظامی زمانی به اهرم سیاسی تبدیل می شود که طرف مقابل باور کند ادامه مقاومت وضع او را بدتر خواهد کرد و توافق پیشنهادی نیز از ادامه جنگ کم هزینه تر است. تغییر مداوم اهداف و تهدیدها، چنین محاسبه ای را دشوار کرده است؛ زیرا ایران نمی تواند مطمئن باشد امتیاز دادن به یک مطالبه، مانع طرح مطالبه بعدی خواهد شد.

قدرت نظامی بدون نتیجه سیاسی

مشکل این گزینه ها آن است که میان افزایش خسارت و تحقق هدف سیاسی تفاوتی قائل نمی شوند. آمریکا می تواند زیرساخت های بیشتری را تخریب کند، اما این اقدام لزوماً ایران را به پذیرش شرایط واشنگتن وادار نمی کند. گسترش دامنه حملات حتی ممکن

دارد یا در یار دیگری از همین ابزارها را با شدت بیشتر تکرار خواهد کرد.

هرمز: مسئله ای که جنگ ساخت

کنترل تنگه هرمز در آغاز جزء دلایل اعلام شده آمریکا برای جنگ نبود؛ اما اکنون به مهم ترین موضوع اختلاف تبدیل شده است. ایران می خواهد نقش خود در تعیین شرایط عبور از این آبراه را تثبیت کند و آمریکا باز شدن تنگه را بدون پذیرش چنین نقشی دنبال می کند. این مسئله نشان می دهد جنگ به هدف اولیه خود محدود نمانده و در طول زمان مسائل تازه ای ایجاد کرده است. حمله با هدف تغییر رفتار ایران آغاز شد، اما تهران با استفاده از موقعیت جغرافیایی خود، مسئله ای را وارد جنگ کرد که آمریکا برای حل آن ابزار نظامی مطمئنی ندارد. ابهام تقاهم موقت نیز این اختلاف را تشدید کرد. متن توافق به شکلی تنظیم شده بود که هر طرف می توانست برداشتی کاملاً متفاوت از بند مربوط به هرمز ارائه دهد. آمریکا را تضمین کننده عبور آزاد کشتی ها می دانست و ایران همان بند را مؤید نقش خود در مدیریت تنگه تفسیر می کرد. بنابراین مسئله فقط نقض یک توافق نیست. تفاهمی که بدون تعریف روشن نظم عبور از هرمز امضا شد، اختلاف اصلی را به تعویق انداخت و زمینه بازگشت مشخص نیست دولت آمریکا گزینه چهارمی در اختیار

بر اساس گزارش نیویورک، دونالد ترامپ از آغاز جنگ بیش از ۲۰ بار از موفقیت عملیات یا نزدیک بودن پایان آن سخن گفته، اما سیاست آمریکا میان تغییر حکومت، بمباران گسترده، مذاکره و بازگشت به محاصره جابه جاده شده است. این تغییر مسیرهای پیاپی جنگ را پایان نداده و تنگه هرمز را که در ابتدا جزء اهداف اعلام شده نبود، به مسئله اصلی تقابل تبدیل کرده است. اعلام پیروزی های زود هنگام، تغییر ناگهانی اهداف و کنار گذاشتن تفاهمی که چند هفته قبل موقعیتی کامل معرفی شده بود، هم ایران و هم شرکای آمریکا را نسبت به دوام تصمیم های کاخ سفید مردد می کند. تصمیم گیری بداهه و بی ثباتی در مواضع کاخ سفید، قدرت نظامی آمریکا را به نتیجه سیاسی تبدیل نکرده، اهرم های واشنگتن را فرسوده و این کشور را در جنگی گرفتار کرده است که هنوز راه خروج روشنی از آن ندارد. از زمان آغاز حملات آمریکا و اسرائیل به ایران در ۲۸ فوریه، دونالد ترامپ بیش از ۲۰ بار عملیات را موفق، پایان یافته یا نزدیک به پایان توصیف کرده است. با این حال، جنگ وارد پنجمین ماه شده، تقاهم موقت دو طرف از هم فروپاشیده و آمریکا بار دیگر حملات هوایی، محاصره دریایی و تحریم صنعت نفت ایران را از سر گرفته است. این فاصله میان ادعاهای ترامپ و واقعیت میدانی، نتیجه فقدان یک مقصد سیاسی ثابت است. دولت آمریکا در مراحل مختلف جنگ، تغییر حکومت، تخریب توان نظامی ایران، توافق دیپلماتیک و باز کردن تنگه هرمز از طریق فشار نظامی را به عنوان هدف مطرح کرده، اما هیچ یک به نتیجه ای پایدار نرسیده است.

بلحه، دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته در پاسخ به این پرسش که آیا صحت دارد هندی‌ها قصد دارند سهام خود در بندر چابهار را به یک شرکت ایرانی واگذار کنند؟ گفت: اطلاعات موثقی داریم مبنی بر اینکه هندی‌ها در حال مذاکره مستقیم با آمریکا هستند تا معافیت تحریمی بندر شهید بهشتی چابهار را تمدید کنند.

وزارت امور خارجه هند نیز در پاسخ به سؤال یکی از نمایندگان پارلمان در خصوص اقدامات این وزارتخانه برای حفاظت از منافع هند در برابر تحریم‌ها در چابهار، در مورخ ۳۰ فروردین اعلام کرد: «در ۱۶ سپتامبر ۲۰۲۵، وزارت امور خارجه ایالات متحده، معافیت تحریمی صادر شده در سال ۲۰۱۸ تحت قانون آزادی و مقابله با گسترش سلاح‌های هسته‌ای ایران ۲۰۱۲ برای بازسازی و توسعه اقتصادی افغانستان را که از ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا بود، لغو کرد. پس از گفت‌وگو با طرف آمریکایی، ایالات متحده دستورالعملی صادر کرد که معافیت مشروط از تحریم‌ها را تا ۲۶ آوریل ۲۰۲۶ تمدید می‌کرد. دولت هند همچنان با همه طرف‌های دربرپ در ارتباط است تا پیامدهای این تحولات را بررسی کند.» این اظهارات نشان می‌دهد هند انگیزه خود برای حضور در راهگذر را از دست نداده است و در حال تلاش برای حفظ چابهار از طریق دیپلماسی است. با این حال حل مشکلات بروکراتیک در این مورد، نیازمند شناخت مسائل بروکراتیک و فنی موجود در این بندر است.

فرصتی پابرجا برای توسعه راهگذر در ایران

با وجود آن که بیش از ۲۵ سال از امضای توافق راهگذر شمال – جنوب می‌گذرد هنوز ظرفیت‌های بالقوه این راهگذر بالفعل نشده و اتفاقاً شرایط کشورهای ذینفع نظیر ایران و روسیه بیش از پیش استفاده از آن را توجیه می‌کند. در حال حاضر ایران از جنوب در شرایط جنگی و محاصره ظالمانه از طرف آمریکا قرار گرفته است، از سمت دیگر روسیه با مشکلات عدیده‌ای نظیر هدف قرار گرفتن کشتی‌های تجاری از سمت اوکراین قرار گرفته و هند نیز از توسعه راهگذر آکن‌یک‌ماک باز مانده است. این در حالی است که روسیه همچنان مشتاق به توسعه مسیرهای بین‌المللی از جمله راهگذر بین‌المللی شمال شرقی است. در این راستا ونیالی ساولیف، معاون نخست‌وزیر روسیه و مسئول پروژه هند راهگذر شمال – جنوب در تازه‌ترین اظهار رسمی یک مقام مسئول روسی در ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ گفت: یکی از طرح‌های اولویت‌دار برای کشور ما، توسعه راهگذر حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب است. ضمن آن که برخلاف باوری که برخی از کارشناسان حوزه کریدوری در کشور دارند، هندی‌ها اصراری بر قفل کردن توسعه در بندر چابهار، به عنوان یک بندر کلیدی در راهگذر بین‌المللی شمال – جنوب نداشته و بیش از این در آبان ماه ۱۳۹۷ وزارت امور خارجه هند اعلام کرده است: گزارش‌هایی در رسانه‌ها مبنی بر ابراز علاقه سایر کشورها برای مشارکت در توسعه بندر چابهار منتشر شده است. این بر عهده دولت ایران اسست که تصمیم بگیرد و شرک توسعه فازهای مختلف بندر چابهار را انتخاب کند. هند همچنان به مشارکت در توسعه و بهره‌برداری از بندر شهید بهشتی، چابهار ادامه می‌دهد. به طور کلی می‌توان این گونه برداشت کرد که شاید در گذشته انگیزه‌ها از نوع انگیزه‌های ضعیف تجاری و توسعه روابط اقتصادی بوده که قوت کافی برای توسعه این راهگذر راهبردی را نداشته است، ولی در حال حاضر با ایجاد تنگناهای ژئوپلیتیکی برای روسیه و ایران، همکاری و توسعه تجارت در طول این مسیر راهمیتی راهبردی برای هر دو کشور ایجاد کرده است.

سرآغاز شکل‌گیری راهگذر شمال – جنوب را می‌توان یک توافق‌نامه میان‌گروهی از شرکت‌های حمل و نقل ایرانی، روسی و هندی در سال ۱۹۹۹ دانست که در آن به نوعی مسئولیت‌های طرفین، تعیین نرخ حمل و زمان ترانزیت برای کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت در آسیای میانه نظرمشتمی دارد ولی با تعریف راهگذرهای دیگر نظیر IMEC – Europe یا Economic Corridor از طرف دیگر روسیه و ایران که به اختصار IMEC نامیده می‌شود. این راهگذر از هند شروع شده و با گذر از شبه جزیره عربستان وارد اردن و سپس فلسطین اشغالی شده و با دور زدن کانال سوئز، به اروپا می‌رسد. با این حال هند هنوز سعی دارد تا موقعیت خود را در چابهار حفظ کند.



راهگذر شمال – جنوب؛ فرصتی ۲۵ ساله و همچنان پابرجا

گزارش

فرشاد عوافطی هویدا

راهگذر بین‌المللی شمال-جنوب ۲۵ سال قبل با هدف کاهش زمان و هزینه حمل‌کالا میان کشورهای این‌جمله‌هند، ایران و روسیه شکل گرفت، اما کمبود زیرساخت، تعدد تشریفات مرزی و نبود تعرفه و مدیریت یکپارچه، مانع تحقق ظرفیت آن شد. تحریم روسیه و جنگ علیه ایران، نیاز دو کشور به مسیرهای جایگزین را افزایش داده است؛ با این حال تکمیل نشدن راه‌آهن رشت-آستارا، ابهام درباره ادامه حضور هند در چابهار و افزایش مخاطرات امنیتی نشان می‌دهد اهمیت راهبردی راهگذر به‌خودی‌خود برای ایران درآمد‌ترانزیتی ایجاد نمی‌کند.

راهگذر بین‌المللی شمال – جنوب یک تقاهم‌نامه با انگیزه‌های ابتدایی متفاوت است که پس از ۲۵ سال از امضای آن، تغییرات زیادی را قبل کرده است. با این حال با تغییرات ژئوپلیتیکی کشورهای عضو این تقاهم‌نامه، اکنون هنوز هم میل و اراده‌ها برای شکل‌گیری آن تا حد زیادی پابرجا است. شرایط فعلی ایران پس از شروع جنگ با آمریکا و اسرائیل؛ ایران را به عنوان مهمترین قطعه این پازل در شرایطی مبهم قرار داده است و نتیجه جنگ آینده این راهگذر را مشخص خواهد کرد. با وجود این، این راهگذر هنوز یک فرصت بالقوه برای نقش‌آفرینی ایران در معادلات تجاری-سیاسی جهان است.

نقطه شروع؛ تقاهم‌نامه بین شرکتی در ۱۹۹۹

راهگذر شمال – جنوب را می‌توان یک پازل متشکل از کشورهایی با دیدگاه‌ها و نقش‌های ژئوپولیتیکی متفاوت در نظر گرفت که منافع آن‌ها حول شکل‌گیری این مسیر تجاری هم‌راستا شده است. این مسیر بنابر سن پترزبورگ روسیه و هلسینکی فنلاند را از طریق مسیر ایران و سایر کشورها بر حسب انتخاب مسیر، به بندر بمبئی هند متصل می‌کند. در واقع ارزش افزوده راهگذر شمال-جنوب کوتاه شدن چشمگیر مسیر زمان حمل و هزینه‌های ترانزیتی نسبت به مسیر سنتی دریایی و عبور از کانال سوئز است.

صادرات نفت ایران متوقف شود، هیچ‌کس از امنیت انرژی منطقه سود نمی‌برد

یک کارشناس ایرانی گفت، آمریکا نمی‌تواند جایگزینی برای اهمیت ژئوپلیتیکی ایران بیابد.

در شرایطی که تحولات امنیتی در منطقه خلیج فارس و موضوع تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز همچنان یکی از محورهای اصلی مباحث بین‌المللی است، برخی کارشناسان معتقدند هرگونه تلاش برای انحصار نقش ایران در معادلات انرژی منطقه، با محدودیت‌های جدی ژئوپلیتیکی مواجه خواهد شد. در همین زمینه، احمد صالحی، کارشناس مسائل بین‌الملل با اشاره به جایگاه ذخایر نفتی منطقه خلیج فارس گفت: «آمریکا‌ها در حال مبارزه با جغرافیا هستند، چراکه بخش عمده‌ای از منابع عظیم نفتی جهان در فاصله‌ای بسیار نزدیک از مرزهای ایران قرار دارد و امنیت انرژی جهانی به ثبات این منطقه وابسته است. وی با اشاره به ذخایر راهبردی نفت آمریکا اظهار کرد: ذخایر استراتژیک نفت ایالات متحده که در مقطعی حدود ۴۵۰ میلیون بشکه بود، اکنون به حدود ۳۱۵ میلیون بشکه کاهش یافته است؛ بنابراین حتی استفاده از این ذخایر نمی‌تواند جایگزین بلندمدت نفت منطقه خلیج فارس باشد. این کارشناس افزود: درک‌صادرات نفت ایران متوقف شود، موضوع تنها مربوط به ایران نخواهد بود، بلکه هیچ کشوری از این وضعیت سود نخواهد برد، زیرا زیرساخت‌های نفتی و منابع اصلی انرژی جهان در همین منطقه قرار دارد و تشدید تنش‌ها می‌تواند امنیت تأسیسات انرژی منطقه را نیز تحت تأثیر قرار بدهد.

تنگه هرمز؛ مسیر راهبردی که با قواعد بین‌المللی اداره می‌شود

وی با اشاره به قوانین بین‌المللی دریایی درباره تردد در تنگه‌ها گفت: بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل، عبور و مرور کشتی‌ها در تنگه‌های بین‌المللی تضمین شده است، مگر در شرایطی که مسائل امنیتی، زیست‌محیطی یا ترافیکی ایجاد شود. این کارشناس با بیان اینکه کشورهای ساحلی بر اساس قوانین بین‌المللی دارای اختیاراتی برای مدیریت تردد دریایی هستند، اظهار کرد: سه عامل امنیت، مسائل زیست‌محیطی و مدیریت ترافیک ازجمله موضوعاتی است که در این زمینه مورد توجه قرار می‌گیرد و هرگونه اقدام برای ایجاد محدودیت یا تغییر مسیر باید در چارچوب مقررات بین‌المللی انجام شود. وی همچنین به موضوع ایجاد مسیرهای جایگزین برای دور زدن تنگه هرمز اشاره کرد و گفت: تلاش برای ایجاد مسیر موازی در جنوب تنگه هرمز، مغایر با تعهدات

سرآغاز شکل‌گیری راهگذر شمال – جنوب را می‌توان یک توافق‌نامه میان‌گروهی از شرکت‌های حمل و نقل ایرانی، روسی و هندی

در سال ۱۹۹۹ دانست که در آن به نوعی مسئولیت‌های طرفین، تعیین نرخ حمل و زمان ترانزیت برای کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت تعریف شده بود. این توافق کوچک را می‌توان سنگ بنای توافق بین‌الدولی با نام راهگذر بین‌المللی شمال – جنوب دانست که در سپتامبر ۲۰۰۰ (شهریور ۱۳۷۹) بین کشورهای روسیه، هند، ایران و عمان به امضا رسید. این تقاهم‌نامه شامل مفادی از قبیل هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل و نقل و وی‌ریزی قوانین و مقررات برای اجرای این توافق‌نامه و تأمین شرایط غیرتبعیض‌آمیز برای خدمات حمل‌بین‌کشورهای عضو بود. در ادامه کشورهای جمهوری آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، بلاروس، قرقیزستان، تاجیکستان، سوریه و اوکراین نیز به این تقاهم‌نامه پیوستند.

انگیزه‌های ابتدایی؛ کاهش هزینه‌ها و احیای ارتباطات

هرکدام از اعضای توافق‌نامه راهگذر بین‌المللی شمال – جنوب انگیزه‌هایی مختص به خود داشتند با این حال این انگیزه‌ها در هنگام تشکیل آن قدر قوی بوده‌است که تمامی اعضای اولیه و تنگه‌های مهم پازل در آن قدم گذاشتند. هندی‌ها به عنوان مدبغ اصلی این طرح، مکرراً راهگذر شمال – جنوب را طرحی برای دور زدن کانال سوئز، افزایش ارتباط با آسیای میانه و کشورهای اقماری شوروی سابق، کاهش زمان، کاهش هزینه‌های حمل‌داشته و آن را مسیری جدید برای ارسال کالا به اروپا معرفی کرده‌اند.

از طرف دیگر روسیه و ایران که پس از فروپاشی شوروی، تمایل زیادی به برقراری روابط تجاری از میان رفته خود داشتند و همچنین در سازمان‌های همکاری جدید کشورهای آسیایی-اروپایی مانند تراسبکا و گوام کنار گذاشته شده بودند، این راهگذر را یک فرصت خوب در پاسخ به نیازهای خود ارزیابی کردند. ضمن آن که درآمد ادعا شده در این طرح نیز قابل توجه بوده و روسیه را به شرط ترانزیت ۶۰۰ میلیون کانتینر به عایدی چشمگیر ۵ میلیارد دلاری می‌رساند. در خصوص درآمد‌های ترانزیتی ایران نیز اراقمی از این



مطرح شده در توافقات قبلی است و نشان‌دهنده عدم پایبندی برخی طرف‌ها به تعهدات امضا شده است. دیگر فضایی برای امتیازدهی بیشتر وجود ندارد این کارشناس درباره امکان ادامه مذاکرات میان ایران و آمریکا نیز گفت: در شرایط فعلی فضای لازم برای ارائه امتیازات جدید از سوی ایران وجود ندارد، زیرا فشار افکار عمومی و جریان‌های سیاسی داخلی بر مذاکره‌کنندگان افزایش یافته است. وی افزود: ایران معتقد است طرف مقابل باید به تعهدات خود پایبند باشد و احترام به امضا و توافقات انجام‌دهد، پیش‌شرط هرگونه مسیر دیپلماتیک جدید است. این تحلیلگر با اشاره به اختلافات موجود میان تهران و واشنگتن گفت: اگر دو طرف به تعهدات خود عمل کنند، امکان مدیریت اختلافات وجود دارد، اما زمانی که یک طرف توافقات را نقض کند، اعتماد از بین می‌رود و ادامه مذاکرات دشوار خواهد شد.

انتقاد از سیاست فشار نظامی آمریکا

وی با اشاره به اقدامات نظامی آمریکا در منطقه گفت: حملات اخیر آمریکا بخشی از همان سیاست فشار حداکثری است که در گذشته نیز تجربه شده و نتیجه‌ای جز افزایش تنش نداشته است. این کارشناس تصریح کرد: رفتار نظامی برای بازگشایی یا تأمین امنیت تنگه هرمز وجود ندارد و تنها مسیر، پایبندی به

مقاومت و فشار بازار؛ آمریکا را به پذیرش نظم ایرانی در تنگه هرمز مجبور می‌کند

میربهرای رهگشای

آمریکا پس از کنار گذاشتن تقاهم موقت، محاصره دریایی ایران را بازگرداند و حملات خود را به تأسیسات ساحلی، پدافندی و زیرساخت‌های ارتباطی گسترش داد. هدف این عملیات، باز کردن تنگه هرمز بدون پذیرش کنترل عملی ایران بر عبور کشتی‌هاست؛ اما تردد همچنان در سطحی بسیار پایین قرار دارد و نشانه‌ای از تحقق این هدف دیده نمی‌شود. حمله زمینی نیز با هدف آمریکا سازگار نیست، زیرا باز شدن پایدار تنگه را تضمین نمی‌کند و جنگ را برای چند ماه طولانی‌تر خواهد کرد؛ درحالی‌که واشنگتن به دلیل فشار بازار جهانی انرژی و افزایش نارضایتی کشورهای منطقه، فرصت محدودی برای ادامه وضع موجود دارد. اگر ایران طی یک تا دو هفته آینده توان اخلال در کشتیرانی را حفظ کند، آمریکا به احتمال زیاد ناچار خواهد شد به مذاکره بازگردد و نظمی را بپذیرد که نقش ایران در تعیین شرایط عبور از هرمز را به رسمیت می‌شناسد.

دونالد ترامپ هفته گذشته تقاهم موقت ایران و آمریکا را پایان یافته اعلام کرد؛ تقاهمی که قرار بود جنگ را متوقف کند، صادرات نفت ایران را تسهیل نماید و عبور تجاری از تنگه هرمز را از سر بگیرد. آمریکا پیش از آن مجوز فروش نفت ایران را لغو کرده بود و سپس محاصره دریایی همه بنادر و پایانه‌های نفتی کشور را دوباره برقرار کرد. هم‌زمان، حملات هوایی از اهداف نظامی به پل‌ها، راه‌ها و زیرساخت‌های ارتباطی جنوب ایران گسترش یافت. هدف دور تازه عملیات روشن‌تر از مراحل قبلی است: کاهش توان ایران برای مختل کردن کشتیرانی و باز کردن تنگه هرمز بدون پذیرش نقش تهران در تعیین مسیر و شرایط عبور کشتی‌ها. فرماندهی مرکزی آمریکا نیز پس از هشتمین شب حملات، هدف عملیات را تضعیف توان ایران برای تهدید کشتیرانی تجاری اعلام کرد.

آمریکا باید نتیجه بگیرد: ایران باید دوام بیاورد

معیار موفقیت آمریکا تعداد اهداف منهدم‌شده نیست. واشنگتن زمانی می‌تواند از تحقق هدف خود سخن بگوید که نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری بدون رعایت ترتیبات موردنظر ایران، بار دیگر به‌طور عادی از تنگه عبور کنند. آخرین داده‌های تجمعی منتشرشده تا صبح یکشنبه ۱۹ ژوئیه نشان می‌دهد حملات آمریکا هنوز چنین نتیجه‌ای نداشته است. روز یکشنبه ۱۲ ژوئیه فقط ۶ شناور از تنگه هرمز عبور کردند. شمار عبورها در روز سه‌شنبه به ۱۱ فروند رسید که ۹ مورد آن از مسیر نزدیک ایران بود. چهارشنبه نیز حدود ۱۱ شناور عبور کردند، اما این رقم در پنج‌شنبه به ۳ شناور سقوط کرد؛ کمترین میزان روزانه از ماه مه. در روزهای چهارشنبه و پنج‌شنبه نیز هیچ نفتکش غول‌پیکری کشتنی حامل گاز طبیعی مایع در حال عبور مشاهده نشد. داده‌های رهگیری به دلیل خاموش کردن فرستنده‌های برخی کشتی‌ها کامل نیست، اما نشانه‌ای از بازگشت تردد عادی دیده نمی‌شود.

آمریکا باید وضع موجود را تغییر دهد. اما ایران برای حفظ اهرم خود کافی است منابع عادی شدن تردد شود. حتی اگر بخشی از توان پدافندی، ساحلی و موشکی ایران آسیب ببیند، باقی ماندن قابلیت هدف گرفتن، متوقف کردن یا منصرف کردن کشتی‌ها برای شکست هدف اصلی واشنگتن کفایت می‌کند.

زمان سریع تر علیه آمریکا عمل می‌کند

ایران در وضعیت فعلی بدون هزینه نیست. ادامه حملات می‌تواند توان نظامی، شبکه پشتیبانی و زیرساخت‌های کشور را فرسوده کند و محاصره نیز درآمد‌های صادراتی را کاهش می‌دهد. بااین حال، زمان برای آمریکا محدودتر است؛ زیرا واشنگتن علاوه بر هزینه عملیات باید پیامدهای اختلال تنگه هرمز را در بازار جهانی انرژی و اقتصاد متحدان خود مهار کند. قیمت برنت در پایان هفته گذشته به ۸۸.۱۰ دلار رسید و طی یک هفته حدود ۱۶ درصد افزایش یافت. بازار هوارز خود بحران مهارنشده‌ی نشده، اما افزایش سریع قیمت‌ها نشان می‌دهد ظرفیت آن برای جذب دور تازه اختلال محدود است. رئیس‌آژانس بین‌المللی انرژی نیز هشدار داده است که اگر جریان نفت از تنگه هرمز طی چند هفته آینده بهبود نیابد، امنیت انرژی جهانی با خطر جدی روبه‌رو خواهد شد.

بنابراین فشار اقتصادی با مقیاس روز سنجیده نمی‌شود. روند روز کاهش عبور را می‌توان با ذخایر، خطوط لوله جایگزین و کاهش مصرف جبران کرد؛ اما ادامه وضع موجود برای چند هفته، کمبود فرآورده‌ها، افزایش هزینه حمل‌ونقل و بیمه، تورم و فشار بر اقتصادهای واردکننده را تشدید می‌کند. آمریکا باید هم‌زمان حملات را ادامه دهد، از پایگاه‌ها و کشتی‌ها حفاظت کند، محاصره ایران را اجرا نماید و کشورهای حاشیه خلیج فارس را در برابر اختلال صادرات و حملات متقابل همراه‌نگه دارد. ایران برای افزایش هزینه واشنگتن نیاز ندارد در همه این حوزه‌ها برتری پیدا کند؛ حفظ نااطمنیاتی در تنگه هرمز کافی است.

حمله زمینی آمریکا ابزار باز کردن پایدار تنگه هرمز نیست

ورود به عملیات زمینی گسترده با هدف فعلی آمریکا تناسب ندارد. تصرف یک جزیره، بندر یا تأسیسات ساحلی نمی‌تواند همه‌توان موشکی، پهپادی، مین‌ریزی و دریایی ایران را از میان ببرد. نیروهای مستقرشده نیز به اهداف ثابت تازه‌ای تبدیل می‌شوند و جنگی که قرار است در زمانی محدود نتیجه بدهد، وارد دوره‌ای چندماهه خواهد شد.

جنگ زمینی همچنین به خودی خود اعتماد مالکان کشتی، شرکت‌های بیمه و خدمه را باز نمی‌گرداند. امنیت پایدار کشتیرانی زمانی ایجاد می‌شود که ایران دیگر اراده یا توان مختل کردن عبور را نداشته باشد؛ نتیجه‌ای که اشغال محدود سواحل یا جزایر آن را تضمین نمی‌کند. به همین دلیل، آمریکا در حال آزمون ترکیب حملات هوایی و فشار اقتصادی است. هدف این است که هزینه حفظ انسداد برای ایران پیش از تبدیل بحران انرژی به مشکل اقتصادی بزرگ‌تر، از منافع آن بیشتر شود. ورود زمینی به معنای تعدید جنگ و ازبیین رفتن همین مزیت زمانی ایجاد می‌شود. آمریکا احتمالاً طی یک تا دو هفته آینده حملات به سامانه‌های مراقبت ساحلی، پدافند، زیرساخت‌های لجستیکی و مسیرهای ارتباطی جنوب ایران را ادامه می‌دهد. ممکن است ادامه اهداف زیرساختی نیز افزایش یابد، اما هدف همچنان ایجاد فشار سریع برای باز شدن تنگه خواهد بود، نه اشغال بخشی از ایران.

اگر در پایان این دوره، عبور کشتی‌ها همچنان محدود باشد و ایران توان ایجاد اختلال را حفظ کرده باشد، ادامه حملات هوایی بازده کمتری خواهد داشت؛ درحالی‌که فشار بازار انرژی و کشورهای منطقه افزایش می‌یابد. در این نقطه، مذاکره برای آمریکا از یک گزینه سیاسی به راه اصلی خروج از بحران تبدیل می‌شود.

وال‌استریت ژورنال:

ایران در یک ماه ۷۰ میلیون بشکه نفت صادر کرد

وال‌استریت ژورنال مدعی شد ایران در فاصله کوتاه آتش بس با آمریکا حدود ۷۰ میلیون بشکه نفت خام به ارزش ۵ تا ۶ میلیارد دلار صادر کرده و بخش عمده این محموله‌ها از طریق انتقال کشتی به کشتی، راهی پالایشگاه‌های خصوصی چین شده است.

وال‌استریت ژورنال در گزارشی ادعا کرد که ایران در فاصله کوتاه آتش بس با آمریکا موفق به صادرات حدود ۷۰ میلیون بشکه نفت خام به ارزش ۵ تا ۶ میلیارد دلار شده است. بر اساس این گزارش، نزدیک به ۲۰ نفتکش ایرانی در بازه زمانی اواسط ژوئن تا اواسط ژوئیه عازم آسیا شدند که مقصد نهایی اکثر آن‌ها چین بوده است. این رسانه به نقل از داده‌های موسسه نیوایتند اگنست نیوکلیر ایران» و تحلیلگران بازار نفت گزارش داده که تهران از فرصت ایجادشده پس از رفع موقت محاصره دریایی آمریکا در ۲۲ ژوئن (تیرماه) نهایت استفاده را برده است. بر همین اساس در نیمه دوم ژوئن کرده به تنهایی، ایران حدود ۵۰ میلیون بشکه نفت راهی چین کرده که معادل حجم تقریبی یک ماه کامل صادرات پیش از جنگ به این کشور بوده است.

نفتکش‌های ایرانی که برخی از آن‌ها همچون «دیونا»، «هیرو ۲»، «سونیا» و «استریم» شناسایی شده‌اند، پس از حرکت به سمت آب‌های شرق مالزی، محموله‌های خود را در منطقه‌ای خارج از آب‌های سرزمینی این کشور به نفتکش‌های دیگر منتقل کرده‌اند. به نوشته این روزنامه، آمریکا یکی از صادراتی ایران در نهایت به پالایشگاه‌های کوچک و خصوصی چین (معروف به پالایشگاه‌های کثرتی) می‌رسد که نفت ایران را با قیمت‌های تخفیف‌دار خریداری می‌کنند. ایران از شبکه‌های دیرپای خود برای دور زدن تحریم‌ها استفاده کرده و نفتکش‌ها پس از انتقال محموله در دریا، راهی چین می‌شوند. جاناتان پایکاف، کارشناس خاورمیانه در شورای آتلانتیک به وال‌استریت ژورنال گفته که در شرایط کنونی هر دلار درآمد نفتی برای تهران حیاتی است. آمریکا در ۷ ژوئیه (۱۶ تیرماه) محاصره تنگه هرمز را مجدداً برقرار کرد. با این حال، تحلیلگران معتقدند ایران با این اقدام توانسته یک «اندوخته مالی» قابل توجه برای خود ایجاد کند. تحلیلگران انتظار دارند با توجه به تعداد نفتکش‌هایی که در ژوئیه به آب‌های آسیا رسیده‌اند، ایران در ماه‌های آینده نیز به دریافت میلیارد دلار درآمد نفتی ادامه دهد.