

تنگه هرمز

در عصر جنگ جهانی تجارت



رضا موسایی -
کارشناس اقتصاد:
در روزگاری که
مفاهیمی چون
«جهانی سازی»
و «تجارت آزاد»
به‌عنوان ستون‌های
نظم بین‌الملل معرفی
می‌شدند، کمتر کسی

در غرب حاضر بود بپذیرد که همین ابزارها می‌توانند به سلاح تبدیل شوند. امروز اما، تحلیل‌هایی مانند مقاله Richard Baldwin با عنوان «World War Trade and the Strait of Hormuz» نشان می‌دهد که این واقعیت دیگر قابل انکار نیست: تجارت جهانی، وارد مرحله «تسلیم» شده است.

این اعتراف، در واقع تأیید همان هشدار راهبردی است که سال‌ها از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی، سید علی خامنه‌ای، مطرح شده بود؛ اینکه اعتماد به نظام سلطه و سازوکارهای آن، نمی‌تواند تضمین‌کننده منافع ملت‌ها باشد.

افول نظم مبتنی بر قانون یا بازتعریف آن؟
آنچه بالدوین توصیف می‌کند، صرفاً یک رقابت اقتصادی میان قدرت‌ها نیست، بلکه تغییر در ماهیت نظم جهانی است. نهادهایی مانند World Trade Organization که زمانی نماد «قانون‌مندی» در تجارت بین‌الملل بودند، امروز در عمل تحت‌الشعاع تصمیمات یکجانبه قدرت‌های بزرگ قرار گرفته‌اند.

تعرفه‌های گسترده، تحریم‌های هدفمند و محدودیت‌های فناوری، همگی نشان می‌دهند که «قانون»، جای خود را به «قدرت» داده است. در چنین شرایطی، کشورهایی که فاقد ابزارهای بازدارندگی اقتصادی و ژئوپلیتیک هستند، ناگزیر به پذیرش قواعدی خواهند شد که دیگران تعیین می‌کنند.

تنگه هرمز؛ گلوگاه انرژی یا اهرم راهبردی؟
در این میان، اهمیت Strait of Hormuz بیش از گذشته آشکار شده است. این تنگه، که یکی از حیاتی‌ترین مسیرهای انتقال انرژی در جهان به‌شمار می‌رود، اکنون در چارچوب جدید «جنگ اقتصادی» معنا پیدا می‌کند.

از منظر راهبردی، هرمز تنها یک مسیر عبور نیست، بلکه یک «دارایی ژئوپلیتیک» است که می‌تواند در معادلات قدرت نقش تعیین‌کننده ایفا کند. نکته کلیدی اما، نحوه استفاده از این ظرفیت است. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که بهره‌برداری از چنین اهرم‌هایی، اگر بدون محاسبه دقیق باشد، می‌تواند به افزایش تنش و بی‌ثباتی منجر شود.

بر همین اساس، رویکردی که در ادبیات راهبردی ایران مورد تأکید قرار گرفته، «بازدارندگی هوشمند» است؛ یعنی حفظ توان اثرگذاری، بدون حرکت به سمت درگیری پرهزینه.

تگرایی غرب از «سابقه‌سازی»
یکی از نکات قابل توجه در تحلیل بالدوین، نگرانی او از گسترش این الگو به سایر مناطق جهان است. اشاره به‌احتمال الگوبری کشورهای که بر گلوگاه‌های حیاتی تسلط دارند، نشان می‌دهد که مسئله صرفاً ایران نیست، بلکه تغییری ساختاری در حال وقوع است.

برای نمونه، Strait of Malacca نیز می‌تواند در چنین چارچوبی به یک ابزار فشار تبدیل شود. اگر این روند گسترش یابد، نظام تجارت جهانی با چالش جدی مواجه خواهد شد؛ چالشی که می‌تواند به بازتوزیع قدرت در سطح بین‌المللی منجر شود.

ضرورت نگاه سیاست‌گذاری: میان قدرت و هزینه

با وجود تمام این تحولات، یک واقعیت مهم نباید نادیده گرفته شود: جهان نیز بخشی از همین نظام اقتصادی جهانی است و هرگونه اختلال گسترده، می‌تواند تبعاتی برای اقتصاد داخلی و روابط تجاری کشور به همراه داشته باشد.

از این رو، سیاست‌گذاری در این حوزه باید مبتنی بر چند اصل کلیدی باشد:

- استفاده از ظرفیت‌های ژئوپلیتیک در چارچوب بازدارندگی، نه تقابل مستقیم - تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و کاهش وابستگی به گلوگاه‌های پرریسک - حرکت به سمت ابتکارهای منطقه‌ای برای مدیریت امنیت جمعی
از «نقطه تنش» تا «اهرم ثبات»
تحلیل‌های جدید غربی، ناخواسسته بر یک واقعیت تأکید می‌کنند: جهان در حال گذار به نظامی است که در آن، جغرافیا، اقتصاد و امنیت بیش از هر زمان دیگری به هم گره خورده‌اند.

در چنین شرایطی، نقش کشورهایی که از موقعیت‌های راهبردی برخوردارند، پررنگ‌تر خواهد شد. برای ایران، تنگه هرمز می‌تواند از یک «نقطه بالقوه تنش» به یک «اهرم تثبیت‌کننده» تبدیل شود - به شرط آنکه در چارچوب یک راهبرد دقیق، چندلایه و آینده‌نگر مدیریت شود.

جمع‌بندی
آنچه امروز از سوی تحلیلگران غربی مطرح می‌شود، بیش از آنکه یک هشدار به دیگران باشد، نشانه‌ای از تغییر موازنه قدرت در جهان است. در این میان، جمهوری اسلامی ایران با تکیه بر موقعیت ژئوپلیتیک، تجربه تاریخی و رویکرد بازدارندگی، می‌تواند نقش فعالی در شکل‌دهی به این نظم در حال ظهور ایفا کند - نظامی که در آن، قدرت صرفاً در اقتصاد خلاصه نمی‌شود، بلکه در توان مدیریت آن تعریف خواهد شد.

تنگه هرمز کریدورهای مغفول را احیا کرد

دور زدن تحریم دریا؛ از وظیفه تا مسؤلیت ملی



شکست واشنگتن در محاصره دریایی ایران

دو کشور است. عراق با واردات حدود ۱۰۰۵ میلیارد دلار کالا از ایران پس از چین، عراق دوم قرار دارد. امارات متحده عربی و ترکیه نیز از مهم‌ترین مقاصد صادراتی ایران محسوب می‌شوند. در این میان، تجارت تهران و آنکارا طی یک سال اخیر روندی صعودی داشته و صادرات ایران به ترکیه از ۴.۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴ به ۷.۳ میلیارد دلار افزایش یافته است.

فعال‌سازی مسیرهای جایگزین پس از اختلالات تنگه هرمز
در واکنش به محدودیت‌های ایجادشده در خلیج فارس، پاکستان از بازگشایی ۶ مسیر زمینی کلیدی برای انتقال کالا به ایران خبر داد؛ اقدامی که بخش مهمی از فشار ایجادشده بر تجارت منطقه را کاهش داد. براساس گزارش‌ها، حدود ۳ هزار کانتینر که به دلیل اختلالات دریایی و توقف فعالیت در بندر کراچی متوقف شده بودند، از طریق مسیرهای زمینی وارد ایران شدند. این تحول نشان داد که تجارت ایران حتی در شرایط فشار دریایی نیز همچنان از مسیرهای جایگزین قابلیت تداوم دارد. هم‌زمان، گزارش بلومبرگ نیز از رشد سه‌برابری تجارت ریلی ایران و چین خبر داده و اعلام کرد پاکستان مسیر ترانزیتی جدیدی برای عبور کالاهای کشورهای ثالث به مقصد ایران فعال کرده است.

مسیرهای جایگزین ریلی - دریایی تجارت ایران و چین
چین به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران، اکنون نقش کلیدی در بازطراحی مسیرهای حمل‌ونقل منطقه‌ای دارد. کارشناسان معتقدند چندین مسیر ترکیبی برای تداوم تجارت تهران و پکن، مستقل از تنگه هرمز، قابل بهره‌برداری است. یکی از مهم‌ترین این مسیرها، کریدور ترکیبی ریلی - دریایی است که از ایوو چین آغاز شده و پس از عبور از قزاقستان و بندر آنتونو، از طریق دریای خزر وارد ایران می‌شود. مسیر دیگر، کریدور تمام‌ریلی آسیای مرکزی است که کالاها را از چین، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان به مرز سرخس و سپس شبکه ریلی ایران متصل می‌کند.

در کنار این دو مسیر، کریدور دریایی - زمینی پاکستان نیز اهمیت ویژه‌ای یافته است؛ مسیری که کالاها را از چین به بندر کراچی منتقل کرده و سپس از طریق جاده و ریل وارد ایران می‌کند. همچنین بخشی از تجارت چین می‌تواند از مسیر ترکیه و بندر

قرار گرفتن کشورمان در نقطه اتصال خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و دسترسی هم‌زمان به دریای خزر در شمال، ظرفیت کم‌ظنیری برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی میان آسیا، اروپا، قفقاز، هند و کشورهای CIS ایجاد کرده است.

تشدید تنش‌ها در تنگه هرمز پس از اختلالات ایجادشده از ۲۴ فروردین‌ماه ۱۴۰۵ پس از شکست مذاکرات صلح ایران و آمریکا در اسلام‌آباد، موجب شد بخشی از تجارت ایران و کشورهای منطقه از مسیرهای دریایی به کریدورهای زمینی و ریلی منتقل شود؛ تغییری که بیش از هر زمان دیگری ضرورت تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری کشور را آشکار کرد. تنگه هرمز به‌عنوان یکی از حساس‌ترین گذرگاه‌های انرژی و تجارت جهان، اکنون در کانون تنش‌های ژئوپلیتیک قرار دارد. همین مسئله باعث شده ایران و شرکای تجاری آن، بیش از گذشته به فعال‌سازی ظرفیت‌های مغفول‌مانده ترانزیتی در بخش‌های زمینی، ریلی و حتی مسیرهای دریایی جایگزین توجه کنند.

در عین حال، بسیاری از تحلیلگران منطقه‌ای و بین‌المللی معتقدند سناریوی محاصره دریایی ایران عملاً قابلیت اجرایی کامل ندارد. گستردگی جغرافیایی ایران، تنوع مرزهای زمینی و دریایی، دسترسی هم‌زمان به کریدورهای شرقی، غربی و شمالی و اتصال به شبکه‌های منطقه‌ای ترانزیتی، از جمله عواملی است که امکان انسداد کامل تجارت ایران را با چالش جدی مواجه می‌کند.

با وجود این، شرایط اخیر نشان داد اتکای صرف به مسیرهای سنتی خلیج فارس و بندر جنوبی، نمی‌تواند پاسخگوی نیاز بلندمدت تجارت خارجی کشور باشد. توسعه کریدورهای زمینی، تقویت شبکه ریلی و مزیت‌های این مسیر، ترانزیتی شمال، شرق و غرب کشور اکنون بیش از گذشته به یک ضرورت راهبردی تبدیل شده است.

چین، عراق و ترکیه؛ شرکای اصلی تجارت ایران
ایران در حال حاضر با بیش از ۱۰۰ کشور جهانی مبادلات تجاری دارد، اما چین همچنان بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران به‌شمار می‌رود. بر اساس «Trade Data Monitor»، در سال منتهی به اکتبر ۲۰۲۵، چین بیش از ۱۴ میلیارد دلار کالا از ایران وارد کرده که نشان‌دهنده تداوم وابستگی متقابل اقتصادی میان

راه آهن شلمچه - بصره؛ فرصتی برای تجارت ۱۱ میلیارد دلاری با عراق

محمدجواد شاهجویی، کارشناس صنعت ریلی راه‌آهن شلمچه - بصره را یکی از پروژه‌های راهبردی و کلیدی در حوزه حمل‌ونقل منطقه دانست و اظهار کرد: این پروژه نزدیک به دو دهه است که در دستور کار قرار دارد، اما در این مدت به دلایل مختلفی همچون کارشناسی طرف عراقی و ناهماهنگی نهادهای داخلی، پیشرفت قابل‌توجهی نداشت. وی افزود: خوشبختانه در حال حاضر پروژه در مسیر مناسبی قرار گرفته و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران عزم جدی برای تسریع در تکمیل آن دارد. با توجه به موقعیت جغرافیایی و مزیت‌های این مسیر، اتصال ریلی ایران به عراق از طریق شلمچه، یکی از اولویت‌های مهم در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی به شمار می‌رود. شاهجویی با اشاره به اینکه مسیر شلمچه - بصره، فعلاً تنها گزینه در حال پیشرفت برای اتصال ریلی دو کشور است، گفت:

علاقه به اوج می‌رسد، راه‌اندازی یک خط ریلی پیوسته بدون توقف و نیاز به حمل‌ونقل ترکیبی می‌تواند تحولی در تسهیل سفرهای زیارتی ایجاد کند. شاهجویی با بیان اینکه در حال حاضر انتقال مسافر به عراق از طریق ترکیب قطار و اتوبوس انجام می‌شود، اظهار کرد: در صورت بهره‌برداری از خط ریلی پیوسته شلمچه - بصره، این مسیر می‌تواند بار زیادی از دوش حمل‌ونقل جاده‌ای بردارد و به تعادل ترافیکی بین دو کشور کمک کند.

وی ادامه داد: با وجود ظرفیت بالای این مسیر، هنوز طرف عراقی تمایل چندانی به تجاری‌سازی خط ریلی شلمچه - بصره نشان نداده است. در حال حاضر پیگیری‌ها بیشتر از جانب ایران نیز برای راه‌اندازی حمل‌ونقل مسافری از این خط ریلی است.

خط ریلی شلمچه - بصره، حلقه اتصال آسیای میانه به عراق
کارشناس صنعت ریلی با اشاره به چشم‌انداز تجاری‌سازی خط ریلی شلمچه - بصره اظهار کرد: اگر این مسیر در گام نخست به بهره‌برداری برسد و زیرساخت‌های مسافری آن فعال شود، در آینده می‌توان آن را به‌عنوان یک مسیر تجاری نیز توسعه داد.

وی افزود: مسیر ریلی شلمچه - بصره می‌تواند در ادامه، حلقه اتصال کشورهای آسیای میانه، افغانستان و پاکستان به خاک عراق از طریق ایران باشد. در گذشته نیز این مسیر به‌عنوان مسیر بالقوه اتصال ایران به دریای مدیترانه از طریق سوریه مطرح بود، اما با توجه



به تحولات در سوریه، فعلاً چنین افقی قابل تصور نیست. شاهجویی با تأکید بر اینکه این پروژه در شرایط فعلی باید با تمرکز بر رابطه دو کشور ایران و عراق دنبال شود، گفت: گام نخست این است که این مسیر با هدف جابه‌جایی زائران عتبات عالیات و مسافران عراقی مشهد مقدس تکمیل و راه‌اندازی شود. پس از بهره‌برداری، می‌توان به‌تدریج توسعه تجاری مسیر را بررسی کرد.

وی با اشاره به اینکه امکان استفاده کشورهای مختلف از این مسیر وجود دارد، تصریح کرد: در آینده، این خط می‌تواند نقش مکمل برای بندر جنوبی و شمالی ایران ایفا کند و بخشی از تبادلات منطقه‌ای را پوشش دهد. با این حال، نباید انتظار داشت که تحولی چشمگیر در حجم ترانزیت ایران ایجاد کند.

زیرساخت ریلی فرسوده در عراق مانع جهش تجاری است
این کارشناس حمل‌ونقل ریلی خاطر نشان کرد: مسیر طراحی‌شده برای راه‌آهن شلمچه - بصره، نهایتاً ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۷ میلیون تن بار را خواهد داشت. حتی اگر با ظرفیت کامل هم فعالیت کند، به دلیل فرسودگی و محدودیت ظرفیت خطوط ریلی در خاک عراق، احتمال ایجاد گلوگاه‌هایی وجود دارد.

سخن پایانی

بنا بر این گزارش با وجود چالش‌ها و اختلالات احتمالی در تنگه هرمز، ایران با تکیه بر موقعیت ژئواستراتژیک خود، توانسته مسیرهای تجاری جدیدی را از طریق کریدورهای زمینی و ریلی توسعه دهد. این تحول، نشان‌دهنده انعطاف‌پذیری و توانایی ایران در تطبیق با شرایط متغیر جهانی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های