یک نفتکش در هرمز به اندازه ده‌ها کشتی خزر بار می‌برد

باری که روی دوش خزر جا نمی‌شود!



کیمیا ملکی: **در روزهایی کـه خاورمیانه در تب‌وتاب معادلات امنیتی می‌سـوزد و هر مـوج در خلیج‌فارس بوی بـاروت و اضطراب می‌دهد، نگاه تحلیل‌گران اقتصادی بار دیگر به باریکه‌ای دوخته شـده که سرنوشت نبض معیشت جهان به آن گره خورده است: تنگه هرمز. هر بـار که زنگ خطـر در این گذرگاه حیاتـی بـه صـدا درمی‌آید، کابـوس جهش نـرخ حمل‌ونقل دریایی، تصاعد سرسـام‌آور بیمه‌هـای جنگـی و التهـاب در زنجیره‌های تامیـن، تجارت بین‌الملل را آشـفته می‌کند. در ایـن میـان، پرسشـی وسوسـه‌انگیز و کلان در محافل کارشناسـی و افکار عمومی دهان‌به‌دهـان می‌چرخد: آیـا در صورت بالا گرفتن آتـش تنش‌ها، می‌تـوان کریدورهای شـمالی و آب‌هـای آرام اما محصـور دریای خزر را جایگزینی برای شریان نفتی و تجاری هرمز دانست؟**

معماری نبض جهان در دهانه خلیج‌فارس

تنگه هرمز صرفا یک آبراهه جغرافیایی در نقشه جهان نیست؛ هرمز نقطه پرگار اقتصاد انرژی در کره زمین اسـت. برای درک وزن این باریکه دریایی، باید به زبان اعداد سـخن گفت. روزانه رقمی نزدیک به ۲۰ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی از پیچ‌وخم‌های باریک ایـن تنگه عبور می‌کند؛ یعنی چیزی حدود یک‌پنجم از کل مایعات نفتی مصرفی جهان و بیش از ۲۵ درصد از کل نفتی که در اقیانوس‌ها جابه‌جا می‌شود. اگر این رقم را در کنار سـهم ۲۰ درصدی عبور گاز طبیعی مایع‌شده (LNG) قرار دهیم، متوجه می‌شویم که چرا کوچک‌ترین اخم سیاسـی یا ناامنی در این منطقه، بلافاصله در تابلوی بورس‌های لندن، نیویورک، توکیو و شـانگهای منعکس می‌شـود. اما داستان تنها به قطره‌های سیاه نفت و تانکرهای غول‌پیکر محدود نمی‌شـود. خلیج‌فـارس دروازه ورود بخش عمده‌ای از کالاهای اساسـی، تجهیزات صنعتی، مواد شیمیایی، کودهای کشاورزی و دانه‌های روغنی به کشورهای منطقه است. زمانی که سطح ریسک در این گذرگاه افزایش می‌یابد، نخستین دومینویی که سقوط می‌کند، ثبـات در هزینـه تمام‌شـده کالاهاسـت. کشـتی‌های تجاری برای ورود به این پهنه، ناچار به پرداخت ارقـام نجومـی تحت عنـوان حـق بیمـه ریسـک جنـگ می‌شـوند؛ هزینـه‌ای پنهـان اما کشـنده کـه در مدت‌زمانـی کوتـاه، کرایه حمـل کانتینرها را چنـد برابر می‌کنـد و بار آن در نهایـت بـر دوش مصرف‌کننـده نهایی در بازارهـای مصـرف می‌نشیند.



آیا خزر منجی تجارت است؟

با تداوم اصطکاک‌های ژئوپلیتیک و تشـدید فشـار تحریم‌ها و تهدیدات در مسـیرهای دریای جنوب، ناخودآگاه نگاه سیاسـت‌گذاران اقتصادی و افکار عمومی به سـمت شمال چرخیده است. دریای خزر و کلیدواژه جذاب «کریدور بین‌المللی شمال-جنوب» بارها به عنوان پاسـخی نجات‌بخش برای برون‌رفت از تنگناهای دریایی مطرح شده‌اند. این ایده که می‌توان از آب‌های خزر به عنوان پلی میان کارخانه‌های صنعتی روسیه و بازارهای مصرف آسیا استفاده کرد، جذابیت رسانه‌ای فراوانی دارد؛ اما آیا از منظر مهندسی ترانزیت، مقایسه خزر با هرمز از اساس مقایسه‌ای علمی است؟

پاسـخ صریح و کارشناسـی، یک «خیر» قاطع اسـت. مقایسـه ایـن دو آبراهه، قیاس بزرگراه‌های چندبانده اقیانوسـی با جاده‌های کوهسـتانی و محلی اسـت. دریای خزر یک حوضه آبی بسـته اسـت که هیچ‌گونه ارتباط مسـتقیمی با آب‌های آزاد بین‌المللی ندارد. کشـتی‌هایی کـه در خزر تردد می‌کنند، شـناورهایی در مقیاس‌های ۳ هـزار تا حداکثر هفت هزار تن هستند که با عمق آب بنادر شمالی و ظرفیت کانال‌های داخلی رودخانه‌ای همخوانی دارند. در نقطه مقابل، تنگه هرمز هر روز میزبان نفتکش‌های غول‌پیکر با ظرفیت دویسـت تا سـیصد هزار تن اسـت؛ یعنی حجم باری که یک نفتکش غول‌پیکر در هرمز در یک نوبت جابه‌جا می‌کند، معادل تردد هم‌زمان ده‌ها فروند از بزرگ‌ترین کشـتی‌های ناوگان خزر اسـت. خزر از نظر هیدروگرافی و عمق آبخور، اساسـاً نه توان پذیرش چنین غول‌های دریایی را دارد و نه خروجی آن به اقیانوس‌ها راهی هموار می‌گشاید.

ماهیت بارها؛ نفت در برابر غله و فولاد

تفـاوت بنیادین دیگری که رویاپـردازی درباره جایگزینی خـزر را باطل می‌کند، «جنس تجارت» در این دو جغرافیاست. هرمز گذرگاه انرژی است؛ نفت خام، بنزین، گاز مایع و مشتقات پتروشـیمی شاکله اصلی بارهای این مسیر را تشکیل می‌دهند. در مقابل، شـاکله سـنتی و واقعی تجارت در خزر، کالاهای فله خشک و استراتژیک نظیر گندم، جو، ذرت، چوب، آهن‌آلات و محصولات کشاورزی است.

ایران از طریق بنادر شمالی مانند انزلی، امیرآباد و نوشهر، نقش بی‌بدیلی در تأمین امنیت غذایی و واردات نهاده‌های دامی ایفا می‌کند. حتی با توسعه تبادلات دوجانبه و همکاری‌های اقتصادی با همسایگان اوراسیایی، خزر می‌تواند هاب غلات و کالاهای کانتینری منطقه باشد، اما تبدیل آن به مسیری برای صادرات روزانه میلیون‌ها بشکه نفت به بازارهای بزرگ آسـیای شرقی، از نظر لجستیکی و اقتصادی غیرممکن است. حتی قراردادهای سـوآپ نفتی که در دوره‌هایی میان کشـورهای حوزه خزر به اجرا درآمد، در اوج شـکوفایی خود تنها قادر به انتقال روزانه چند ده هزار تا حداکثر صد هزار بشـکه نفت بودند که در مقایسـه با ابعاد بیسـت میلیون بشکه‌ای هرمز، رقمی نمادین به شمار می‌رود.

واقعیت‌های تلخ مسیرهای دورزننده

سال‌هاسـت کشـورهای صادرکننـده نفـت در حاشـیه خلیج‌فارس تلاش کرده‌اند با حفر کانال‌ها و کشیدن خطوط لوله طویل به سـمت دریای سرخ یا اقیانوس هند، وابستگی مطلـق خود به ایـن گلوگاه اسـتراتژیک را کاهـش دهند. میلیاردها دلار برای ایجاد مسـیرهای آلترناتیو هزینه شـده اسـت، اما محاسـبات فنی نشـان می‌دهد که این تدابیر در برابر حجم عظیم تقاضای روزانه، بیشتر به مسکّن‌های موقت شباهت دارند تا یک درمان پایدار.

مجموع ظرفیت آزاد و عملیاتی خطوط لوله‌ای که می‌توانند بـدون عبور از هرمز نفت را به سـواحل امن برسـانند، حتی در خوش‌بینانه‌تریـن سـناریوها از مـرز ۲.۵ تـا ۲ میلیون و ۷۰۰ هـزار بشـکه در روز فراتـر نمـی‌رود. ایـن یعنی در سـناریوی بروز بحران تمام‌عیار، بیش از هفده میلیون بشکه نفـت در روز در تله جغرافیایی خلیج‌فـارس گرفتار می‌ماند.

کالبدشکافی کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب به طول بیش از هفت هزار کیلومتر، طرحی چندوجهـی ترکیبی از ریل، جاده و دریا اسـت که بنـا دارد با دور زدن مسـیرهای سـنتی و پرهزینه، ارتباط تجاری حوزه اوراسـیا را بـا اقیانوس هند برقرار سـازد. در تئوری، این مسـیر می‌تواند زمان حمل کالا را نسـبت به کانال سوئز نصف کند و هزینه‌ها را به شکل چشـمگیری پایین بیاورد. اما در عمل، فاصله میان نقشه روی کاغذ تا سوت قطارهای باربری بسیار زیاد است.

نخسـتین مانع، چالش ترانزیت ترکیبی اسـت. در تجارت دریایی جنـوب، یک کشـتی کانتینری بزرگ در بندر بارگیری می‌شـود و تا مقصد نهایی بدون دسـت‌خوردگی بار در آب حرکت می‌کند. اما در مسیر خزر و کریدور شـمال-جنوب، بار باید بارها میان کشتی، تریلرهای جاده‌ای و واگن‌های ریلی دست‌به‌دسـت شود. هر مرحله تخلیـه و بارگیـری مجدد، علاوه بر افزودن هزینه‌هـای انبارداری و گمرکی، خطر آسیب‌دیدگی کالا و اتلاف زمان را افزایش می‌دهد.

دومین چالش، حلقه‌های مفقوده و گلوگاه‌های زیرسـاختی است. هنوز اتصالات ریلی در برخی قطعات کلیدی مسـیر تکمیل نشـده یا خطوط موجود با فرسـودگی نـاوگان، کمبـود واگن‌های ویژه و یک‌خطه بودن مسـیر دسـت‌وپنجه نرم می‌کنند. بنادر حاشیه خزر نیز با معضلاتی نظیر رسوب‌گذاری مداوم، پایین آمدن تراز آب دریا در سال‌های اخیر و کمبود تجهیزات پیشرفته بارگیری کانتینرهای یخچالی مواجه هستند. افزون بر این، در فصول سرد سال، یخبندان در کانال‌های دسترسی ولگا در شمال خزر، ناوبری را کند یا متوقف می‌کنـد؛ پدیده‌ای کـه در آب‌های گرم خلیج‌فـارس هرگز معنایی ندارد.

مکمل راهبردی، نه جانشین توهمی

بـا در نظر گرفتن این حقایق، آیا باید توسـعه بنـادر خزر و کریدور شمال-جنوب را متوقف کرد یا نادیده گرفت؟ پاسخ مسلما منفی است. اشـتباه بنیادین در نـگاه برخی محافل، در صفر و یکـی دیدن این دو پهنه آبی نهفته اسـت. دریای خزر قرار نیست جای هرمز بنشیند، بلکه خزر به عنوان یک مکمل بی‌نظیر ژئواکونومیک باید بازتعریف شـود. در دنیایی که جنگ‌های نوین در بسـتر زنجیره‌های تأمین رخ می‌دهند و امنیت اقتصادی به میزان تنوع‌بخشـی به مسیرهای تجاری گره خورده است، دریای خزر یک پشـتوانه راهبردی برای تاب‌آوری ملی محسوب می‌شـود. توسعه بنادر شمالی، لایروبی مداوم کانال‌ها، اتصال کامل ریل به اسکله‌ها، نوسازی ناوگان کشتیرانی خزر و تسهیل تشریفات گمرکی، ابزارهایی حیاتی برای گسترش بازارهای صادرات غیرنفتی، توسعه روابط بـا اتحادیه اقتصادی اوراسـیا و تضمین واردات کالاهای اساسـی بدون وابستگی به آبراه‌های پرخطر بین‌المللی است. خزر ضامن امنیت غذایی و کریدور تنفس تجاری اسـت، در حالی که خلیج‌فارس سـتون فقرات درآمدهای نفتی و تجارت کلان مقیاس کشور باقی خواهد ماند.

سایه «توسکا» بر سر تجارت دریایی

بهنـام ایزدی، معاون بازاریابی شـرکت کانتینری گروه کشـتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به تغییر شرایط حمل‌ونقل دریایی توضیح داد: در مراحل اولیه، کشـتی‌های ایرانی همچنان به سـمت بنادر کشور حرکت می‌کردند، اما پس از حادثه مربوط به کشـتی توسکا و بازداشت خدمه آن برای نزدیک به دو ماه، شـرایط حمل پیچیده‌تر شد و محدودیت‌ها آثار بیشتری بر فعالیت ناوگان گذاشت.

بـه گفتـه ایزدی، بخش عمده نـاوگان ملی با پرچم ایـران فعالیت می‌کند و اسـتفاده از این ناوگان در برخی بنادر خارجی با محدودیت‌هایی همراه شـده است.

در چنین وضعیتی، دسترسی به بنادر واسط و استفاده از ظرفیت کشتی‌های کوچک‌تر خارجی برای انتقال کالا به مقصد نهایی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

معاون بازاریابی شـرکت کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشـاره به تفاوت ظرفیت کشـتی‌های بزرگ کانتینری ناوگان ملی و شناورهای کوچک‌تـر گفت: جایگزینی ظرفیت کشـتی‌های بزرگ با شـناورهای کوچک به‌سادگی امکان‌پذیر نیست.

انتقـال کالا از طریـق بنادر واسـط نیز به امکانات بنـدری، ظرفیت تخلیه و بارگیری و هماهنگی میان خطوط حمل‌ونقل وابسته است؛ عواملی که می‌توانند زمان جابه‌جایی محموله‌ها را افزایش دهند.

ایزدی با بیان اینکه «شـرکت کشـتیرانی برای اسـتمرار واردات و صادرات از ظرفیت مسیرهای در دسترس بهره می‌گیرد»گفت: مسیرهای جایگزین با توجه به شرایط عملیاتی بررسی می‌شوند.

بـا این حال، جزئیات برخی مسـیرها به دلیل ملاحظـات عملیاتی و امنیتی قابل انتشـار عمومی نیسـت. وی تاکید کرد: مسـئله اصلی سازمان در شرایط فعلی این است که امکان انتقال کالا از هر مسیری که در عمل قابلیت استفاده دارد، فراهم شـود. اسـتفاده از مسیرهای واسـط، ظرفیت کشورهای منطقه و شـیوه‌های مختلف حمل، گزینه‌هایی هستند که متناسب با شرایط هر محموله مورد بررسی قرار می‌گیرند.

سخن پایانی

در نهایت، واقعیت‌های مهندسی و جغرافیای اقتصادی بی‌رحم‌تر از آن هسـتند که بتوان آن‌ها را با شـعار یا آرزواندیشی بازنویسی کرد. تنگه هرمز با تمام بار امنیتی و خطرات بالقوه‌اش، همچنان یکتاترین و بی‌رقیب‌تریـن شـاهراه انتقال انرژی در گیتی اسـت و هیچ نقطه دیگری در جهان از جمله پهنه محصور خزر نه ظرفیت فیزیکی، نه ویژگی‌هـای هیدروگرافی و نه توان میزبانی از ناوگان اقیانوس‌پیمای آن را نـدارد. دریای خزر و کریدور شـمال-جنوب هرگز هرمز ثانی نخواهند شـد؛ امـا با سـرمایه‌گذاری هوشـمندانه و دوری از توهم جایگزینی، می‌توانند به بزرگ‌ترین برگ برنده ایران در تنوع‌بخشی به شبکه ترانزیت، ارتقای پدافند غیرعامل و تثبیت موقعیت ژئوپلیتیک کشـور در قلب قاره اوراسیا بدل شوند؛ بازویی مکمل که در کنار هرمز می‌ایستد، نه به جای آن.

