

هند مر اقب باشد



وحید عظیم‌نیا دبیر گروه اقتصادی

بندر چابهار، این منطقه راهبردی در کرانه‌های دریای عمان، نه‌تنها برای ایران بلکه برای کل منطقه جنوب آسیا و آسیای مرکزی، نقطه‌ای کانونی در معادلات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک به‌شمار می‌رود. موقعیت بی‌نظیر این بندر اقیانوسی، دسترسی به آب‌های آزاد، عمق مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی نظیر کریدور شمال - جنوب، آن را به بستری بالقوه برای تبدیل شدن به قطب تجارت منطقه‌ای بدل کرده است. برای هند، چابهار فرصتی طلایی بود تا با دور زدن پاکستان و بندر گوادر، به بازارهای افغانستان، آسیای مرکزی و حتی اوراسیا دست یابد. اما تحولات اخیر، به‌ویژه همسویی فزاینده هند با رژیم صهیونیستی و اولویت‌بندی کریدورهایی نظیر ایمک (هند - خاورمیانه - اروپا)، پرسش‌های جدی‌ای درباره تمهد واقعی دهلی‌نسو به پروژه چابهار و ماهیت روابطش با ایران مطرح کرده است. اکنون زمان آن فرا رسیده که ایران، با نگاهی واقع‌بینانه و راهبردی، در نوع تعامل خود با هند در این پروژه تجدیدنظر کند.

■ **وعده‌های ناتمام هند**

از زمان امضای توافق‌نامه سال ۲۰۱۶ که طی آن هند متعهد به سرمایه‌گذاری ۸۵میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار و ۱۵۰ میلیون دلاری برای زیرساخت‌های مرتبط شد، انتظار می‌رفت ایسن بندر به سرعت به محور ترانزیتی منطقه بدل شود. این تعهدات در سال ۲۰۲۴ به ۱۲۰ میلیون دلار برای تجهیزات بندری و ۲۵۰میلیون دلار برای زیرساخت‌ها افزایش یافت. با این حال، پیشرفت پروژه با موانع متعددی مواجه شده است. تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا، به‌ویژه پس از خروج این کشور از برجام، یکی از موانع اصلی بوده است. اما آیا تمام چالش‌ها به تحریم‌ها خلاصه می‌شود؟ بررسی دقیق تر نشان می‌دهد که هند، به‌رغم ادعای استقلال راهبردی و تأکید بر روابط دوستانه با ایران، در عمل تطابق حداکثری با سیاست‌های تحریمی آمریکا داشته است. به عنوان مثال، پس از بازگشت تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷، هند به‌سرعت واردات نفت از ایران را متوقف کرد و در پروژه چابهار نیز به جای پیشبرد توسعه زیرساختی، به فعالیت‌های محدود و عملیاتی نظیر اپراتوری بندر بسنده کرد. حتی «استثنای تحریمی محدود» اعطا شده از سوی رژیم آمریکا که صرفاً برای فعالیت‌های مرتبط با بازسازی افغانستان بود، نتوانست هند را به سرمایه‌گذاری جدی تر ترغیب کند. این استثنا که اجازه فعالیت در سه حوزه محدود (توسعه بندر، تأمین نفت برای صادرات به افغانستان و ارسال کالاهای بشر دوستانه) را می‌داد، نه‌تنها موقتی بود، بلکه با خروج آمریکا از افغانستان در سال ۱۴۰۰ عملاً موضوعیت خود را از دست داد. عدم تمایل هند به ریسک‌پذیری در برابر تحریم‌های ثانویه، نشان دهنده فقدان اراده‌ای واقعی برای تبدیل چابهار به یک هاب منطقه‌ای است. سؤال اینجاست: آیا هند که خود را شریکی راهبردی برای ایران معرفی می‌کند، در بزنگاه‌های حساس، به تعهدات موجود وفادار خواهد ماند؟

■ **همسویی هند با رژیم صهیونیستی**

با تحولات اخیر، به‌ویژه پس از عملیات طوفان الاقصی در مهرماه ۱۴۰۲، پرده از لایه‌های پنهان سیاست خارجی هند برداشته شد. در حالی که جهان شاهد جنایات رژیم صهیونیستی در غزه بود، هند نه‌تنها موضعی منفعلانه در برابر این فجایع اتخاذ کرد، بلکه با پیوستن به کریدور ایمک (هند - خاورمیانه - اروپا) عمل را کنار رژیم صهیونیستی، امارات و رژیم امریکا قرار گرفت. این کریدور که به‌عنوان رقیبی برای کریدورهای چینی و حتی کریدور شمال - جنوب مطرح شده است، نشان دهنده تغییر اولویت‌های هند از چابهار به مسیرهای ترانزیتی دیگر است. این همسویی با رژیم صهیونیستی که در تضاد آشکار با مواضع اصولی ایران اسلامی ماد در حمایت از آرمان فلسطین قرار دارد، پرسش‌های جدی‌ای درباره اعتمادپذیری هند به‌عنوان شریک راهبردی مطرح می‌کند. چابهار که قرار بود پلی برای اتصال هند به آسیای مرکزی و اوراسیا باشد، اکنون در سایه کریدور ایمک و رقابت‌های ژئوپلیتیک هند با چین و پاکستان، به حاشیه رانده شده است. این در حالی است که هند همچنان بر اهمیت چابهار برای اتصال منطقه‌ای تأکید می‌کند و مدعی است این بندر برای هند اولویت دارد. اما آیا این ادعاها با واقعیت‌های میدانی همخوانی دارد؟

■ **اولویت گمشده هند**

از منظر ژئواکونومیک، چابهار برای هند فرصتی بی‌نظیر برای دسترسی به بازارهای افغانستان و آسیای مرکزی بدون وابستگی به پاکستان فراهم می‌کرد. با این حال، بررسی دقیق نشان می‌دهد که هند، به‌رغم این ظرفیت، چابهار را در اولویت ترانزیتی خود قرار نداده است. قرارداد ۲۰۲۴ که بر اساس مدل BOT (ساخت، بهره‌برداری، انتقال) تنظیم شده، عمدتاً بر بهره‌برداری بندری متمرکز است و توسعه زیرساخت‌های کلیدی، نظیر راه‌آهن چابهار - زاهدان، همچنان بر عهده ایران باقی مانده است. این در حالی است که توسعه یک کریدور ترانزیتی موفق نیازمند مشارکت فعال همه ذی‌نفعان، به‌ویژه در زیرساخت‌هاست. علاوه بر این، تمرکز هند بر کریدور ایمک که با حمایت رژیم آمریکا و رژیم صهیونیستی پیش می‌رود، نشان دهنده تغییر جهت استراتژیک دهلی‌نو است. این کریدور که هدف این اتصال هند به اروپا از طریق غرب آسیاست، نه‌تنها چابهار را به حاشیه می‌راند، بلکه با اهداف ژئوپلیتیک ایران در منطقه نیز در تعارض است. این تغییر اولویت، همراه با تعلق هند با تحریم‌های آمریکا، نشان می‌دهد که چابهار از منظر ژئواکونومیک برای هند اهمیتی ثانویه یافته و بیشتر به ابزاری برای رقابت ژئوپلیتیک با چین و پاکستان تبدیل شده است.

■ **زمان بازنگری در روابط**

ایران عزیزمان، به‌عنوان کشوری که سال‌ها با تحریم‌های ظالمانه رژیم آمریکا دست‌وپنجه نرم کرده است، نمی‌تواند به شریکی اعتماد کند که در بزنگاه‌های حساس، منافع خود را با سیاست‌های واشینگتن همسو می‌کند. تجربه چابهار نشان داد که هند، به‌رغم وعده‌های بزرگ، در عمل به تعهداتش پایبند نبوده و تحت فشار تحریم‌ها، از سرمایه‌گذاری جدی در این پروژه شانه خالی کرده است. علاوه بر پیوستن هند به کریدور ایمک، این روزها رژیم صهیونیستی، همسویی دارد و فراتر از آن از چنین رژیم کودک‌کششی حمایت می‌کند. ضرورت بازنگری در روابط دوجانبه بیش از پیش آشکار شده است. ایران اسلامی باید با نگاهی راهبردی، شرای جدیدی برای توسعه چابهار جست‌وجو کند. کشورهایی که در کریدور شمال - جنوب ذی‌نفع هستند و از تحریم‌های رژیم آمریکا تأثیر کمتری می‌پذیرند، می‌توانند جایگزین‌های مناسبی باشند. چین، با تجربه موفق در توسعه بندر گوادر و ابتکار کمربند و جاده، می‌تواند سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی در چابهار انجام دهد و این بندر را به بخشی از شبکه ترانزیتی جهانی خود متصل کند. علاوه بر این، ایران ما باید رویکردی جامع‌تر به توسعه چابهار و پهنه مکران اتخاذ کند. به جای تمرکز صرف بر ترانزیت، باید بستنای کامل شامل توسعه صنعتی، گردشگری و زیرساخت‌های شهری در این منطقه طراحی شود. این رویکرد، نه‌تنها جذابیت چابهار را برای سرمایه‌گذاران خارجی افزایش می‌دهد، بلکه توسعه پایدار منطقه مکران را تضمین می‌کند. در این راستا، مراکز پژوهشی پیشنهاد می‌دهند که دعوت به سرمایه‌گذاری خارجی به‌صورت موازی و با چندین شریک بالقوه انجام شود تا قدرت چانه‌زنی ایران افزایش یابد.

■ **چان کلام**

بندر چابهار، با ظرفیت بی‌نظیر خود، می‌تواند دروازه‌ای برای شکوفایی اقتصادی ایران ما و منطقه باشد، اما این هدف تنها با شرکایی محقق می‌شود که منافع مشترکی با ایران داشته باشند و در برابر فشارهای خارجی تسلیم نشوند. هند، با تعلق حداکثری با تحریم‌های رژیم آمریکا و همسویی با رژیم کودک‌کش صهیونیستی، نشان داد که نمی‌تواند شریکی قابل‌اعتماد برای این پروژه باشد. اکنون زمان آن است که ایران، با عزمی راسخ و نگاهی راهبردی، مسیر جدیدی برای توسعه چابهار ترسیم کند.

۴ گزارش یک هادی اسماعیلی

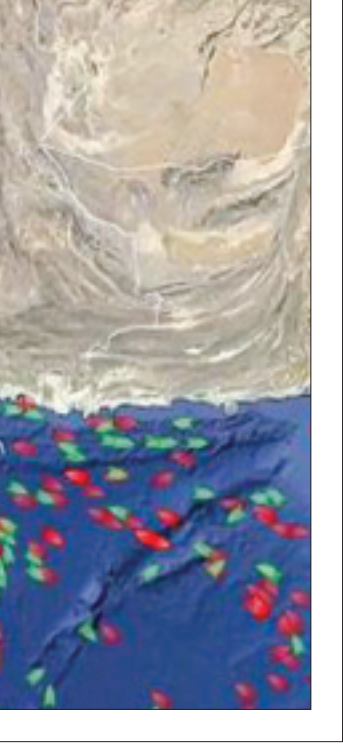
بستن تنگه هرمز می‌تواند روزانه ۳۰درصد نفت جهان را قطع کند و قیمت نفت را از ۲۰۰دلار عبور دهد

نگاه هراسان جهان به تنگه هرمز دوخته شده است

اختلال در تنگه هرمز با جهش هزینه‌های انرژی، امریکا را با فشار تورمی، بنزین گران، افت رشد اقتصادی و تهدید جدی رکود تورمی مواجه می‌کند

تنگه هرمز تنها یک پاریکه آبی در جنوب ایران اسلامی نیست، بلکه شریان حیاتی اقتصاد جهان است و در دنیایی که نفت همچنان پیشران صنایع، تجارت و ثروت ملل است، هر قطره‌ای که از این تنگه عبور می‌کند، حامل پیام امنیت، ثبات یا بحران برای اقتصاد بین‌الملل است. این تنگه سالانه مسیر عبور ۴۰هزار کشتی تجاری است و حدود ۴۰درصد از کل مصرف نفت جهان از این گذرگاه راهبردی منتقل می‌شود. تنگه هرمز به تنهایی ۴۰درصد از کل تجارت دریایی نفت جهان را در اختیار دارد. حدود ۱۰درصد از واردات نفت خام اروپا و ۷درصد از واردات نفت خام امریکا از مسیر این تنگه انجام می‌شود. همچنین بیش از دوسوم نفت عبوری از این تنگه، یعنی حدود ۶۷درصد، به چهار کشور آسیایی هند، چین، ژاپن و کره جنوبی ارسال می‌شود. در میان کشورهای صادرکننده نفت منطقه، وابستگی شدیدی به این مسیر وجود دارد. عراق با ۹۳درصد، قطر با ۱۰۰درصد، کویت با ۸۷درصد، امارات با ۸۰درصد و عربستان سعودی با ۷۸درصد صادرات نفتی خود را از طریق تنگه هرمز انجام می‌دهند. هرگونه اختلال در این گذرگاه به‌معنای شوک فوری و مستقیم به امنیت انرژی جهان است. اگر این شاهگر برای ساعاتی یا حتی روزهایی مسدود شود، بلافاصله قیمت جهانی نفت سر به فلک می‌کشد، بازارهای بورس ملتهب می‌شوند، قیمت بیمه کشتنی‌ها جهش می‌کند و جهان با بحرانی بی‌سابقه در تأمین انرژی روبه‌رو می‌شود. تهدید بدستن تنگه هرمز، تنها یک ششعار سیاسی نیست، هشدارای جدی به بازیگران جهانی است که امنیت انرژی را بدیهی می‌پندارند. این‌بار، هر تصمیمی در آب‌های نیلگون خلیج فارس، می‌تواند موازنه قدرت و ثروت در جهان را دگرگون کند.

تنگه هرمز در جنوب ایران اسلامی نیست، بلکه شریان حیاتی اقتصاد جهان است و در دنیایی که نفت همچنان پیشران صنایع، تجارت و ثروت ملل است، هر قطره‌ای که از این تنگه عبور می‌کند، حامل پیام امنیت، ثبات یا بحران برای اقتصاد بین‌الملل است. این تنگه سالانه مسیر عبور ۴۰هزار کشتی تجاری است و حدود ۴۰درصد از کل مصرف نفت جهان از این گذرگاه راهبردی منتقل می‌شود. تنگه هرمز به تنهایی ۴۰درصد از کل تجارت دریایی نفت جهان را در اختیار دارد. حدود ۱۰درصد از واردات نفت خام اروپا و ۷درصد از واردات نفت خام امریکا از مسیر این تنگه انجام می‌شود. همچنین بیش از دوسوم نفت عبوری از این تنگه، یعنی حدود ۶۷درصد، به چهار کشور آسیایی هند، چین، ژاپن و کره جنوبی ارسال می‌شود. در میان کشورهای صادرکننده نفت منطقه، وابستگی شدیدی به این مسیر وجود دارد. عراق با ۹۳درصد، قطر با ۱۰۰درصد، کویت با ۸۷درصد، امارات با ۸۰درصد و عربستان سعودی با ۷۸درصد صادرات نفتی خود را از طریق تنگه هرمز انجام می‌دهند. هرگونه اختلال در این گذرگاه به‌معنای شوک فوری و مستقیم به امنیت انرژی جهان است. اگر این شاهگر برای ساعاتی یا حتی روزهایی مسدود شود، بلافاصله قیمت جهانی نفت سر به فلک می‌کشد، بازارهای بورس ملتهب می‌شوند، قیمت بیمه کشتنی‌ها جهش می‌کند و جهان با بحرانی بی‌سابقه در تأمین انرژی روبه‌رو می‌شود. تهدید بدستن تنگه هرمز، تنها یک ششعار سیاسی نیست، هشدارای جدی به بازیگران جهانی است که امنیت انرژی را بدیهی می‌پندارند. این‌بار، هر تصمیمی در آب‌های نیلگون خلیج فارس، می‌تواند موازنه قدرت و ثروت در جهان را دگرگون کند.



تنگه هرمز در واردات انرژی اروپا و امریکاست. حدود ۱۰درصد از نفت خام وارداتی اروپا و نزدیک ۷درصد از واردات نفت رژیم تروریستی امریکا، از همین مسیر تأمین می‌شود. چنین وابستگی‌ای باعث می‌شود که حتی یک اختلال کوتاه‌مدت نیز موجب افزایش قیمت جهانی نفت، بی‌ثباتی در بازارهای بورس و اختلال در زنجیره تولید جهانی شود. بلافاصله پس از بروز چنین بحرانی، هزینه حمل‌ونقل دریایی، حق بیمه نفتکش‌ها و قیمت سوخت‌های فسیلی در سطح جهانی جهش خواهد یافت.

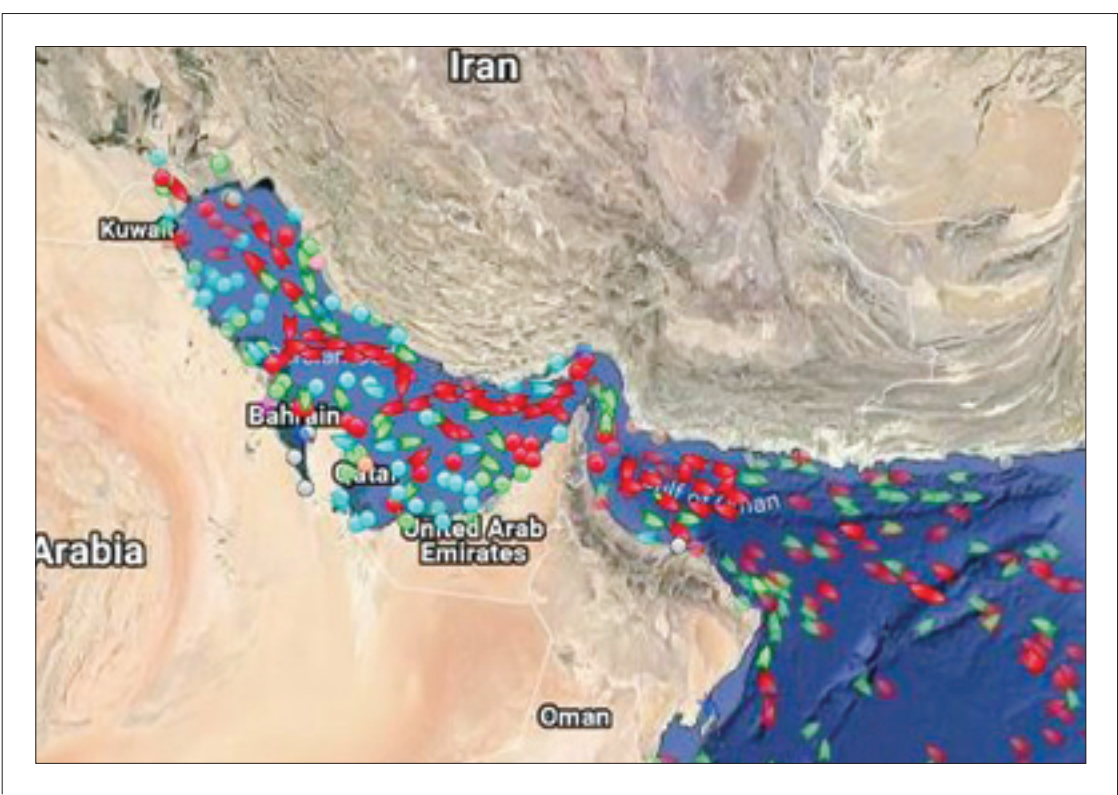
اما شاید مهم‌ترین پیامد، مربوط به کشورهای صادرکننده نفت در منطقه باشد. اقتصاد کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس وابستگی شدیدی به صادرات نفت دارد. عراق ۹۳درصد، کویت ۸۷درصد، قطر ۱۰۰درصد، امارات ۸۰درصد و عربستان سعودی ۷۸درصد، بستن تنگه هرمز به معنای قطع دسترسی این کشورها به بازارهای جهانی است؛ امری که می‌تواند بدوجه عمومی، واردات کالا، اشتغال و ثبات مالی آنها را با بحران جدی مواجه کند. برای مثال، قطر بدون تنگه هرمز عملاً امکان صادرات گاز طبیعی مایع (LNG) را از دست خواهد داد؛ موضوعی که به بازار انرژی اروپا نیز اثر می‌گذارد، بنابراین تنگه هرمز چیزی فراتر از یک مسیر عبور نفتکش‌هاست. این تنگه، حلقه اتصال میان شرق و غرب در حوزه انرژی است و بستن آن، در حکم بستن شاه‌گر اقتصاد جهانی خواهد بود. اکنون، اقتصاد رژیم تروریستی امریکا به‌خصوص مصرف‌کننده امریکایی، در آستانه پیامدهای سنگینی است. بنزین با قیمت بیش از شش دلار در گالن، تورم بالاتر از ۸درصد و فشار بر بانک مرکزی برای افزایش قیمت جهانی نفت شود. نکته مهم دیگر، سهم بالای نرخ بهره و مقابله با رشد منفی، می‌تواند اقتصاد این

سرویس اقتصادی ۶۰۰۸۵۲۳

بستن تنگه هرمز می‌تواند روزانه ۳۰درصد نفت جهان را قطع کند و قیمت نفت را از ۲۰۰دلار عبور دهد

نگاه هراسان جهان به تنگه هرمز دوخته شده است

اختلال در تنگه هرمز با جهش هزینه‌های انرژی، امریکا را با فشار تورمی، بنزین گران، افت رشد اقتصادی و تهدید جدی رکود تورمی مواجه می‌کند



کشور را وارد رکود تورمی کند. چنین ضربیه‌ای نه‌تنها برای مصرف‌کننده عادی در دناک است، بلکه برای تولیدکنندگان و فعالان بازارهای سرمایه‌ای نیز توابع گسترده‌ای دارد. وقتی هزینه حمل‌ونقل افزایش پیدا کند، قیمت کالاهای نهایی نیز بالا می‌رود و الگوی مصرف داخلی به‌شدت تحت تأثیر قرار می‌گیرد. چرایی اهمیت تنگه هرمز را در سه محور می‌شود خلاصه کرد:

۱- نبود جایگزین واقعی: مسیرهای جایگزین مانند خطوط لوله سراسر عمان یا دریای سرخ، ظرفیت ناکافی دارند و ساخت آنها سال‌ها طول می‌کشد.

۲- گلوگاه امنیتی: ایران با موقعیت جغرافیایی خود کنترل پهلوهای شمالی تنگه را در دست دارد. توان نظامی دریایی و موشکی ایران باعث می‌شود واقعاً در بازارها اثر گذار باشد.

۳- بازتاب قیمتی آنی: با توجه به وابستگی شدید اقتصاد جهانی به نفت، تصور اسناد هرمز به‌تنهایی کافی است تا قیمت نفت تا ۲۰۰دلار صعود کند و سه سطح بحران آن را محتمل سازد. از منظر اقتصادی، اهمیت تنگه هرمز در این است که یک ابزار ژئوپلیتیکی مهم است. ایران قبلاً نشان داده‌قادر به ایجاد اختلال ناگهانی در عبور نفتکش‌هاست. حتی اگر تنگه مسدود نشود، تنها با تهدید و ایجاد ریسک بازار، می‌تواند پویایی قیمت‌ها را به‌شکل کاملاً ملموس و سریع افزایش دهد. تجاوز رژیم تروریستی امریکا در سایه قانون جنگل حکم بر دنیا، بازار نفت را وارد بحران جدی کرد. در سطح جهانی، واکنش نفتکش‌ها نشان می‌دهد که بازار از اکنون تأمین نفت را دچار شوک کرده است. انتقال گروهی نفتکش‌ها و توقفا‌ها و تغییر مسیرها، به‌همراه افزایش چشمگیر قیمت بیمه کشتی‌ها، شرایطی قابل لمس است. این واکنش نشان می‌دهد حتی

زمی انرژی به چالش کشیده می‌شود

تنگه هرمز دیگر فقط شاه‌راه نفت نیست، در حالی که وضعیت امنیت منطقه به‌سرعت در حال تغییر است، داده‌های Marine Traffic نشان می‌دهد که نفتکش‌ها با الگوی گروهی حرکت می‌کنند. ایسن راهبرد برای کاهش ریسک حمله با توقیف طراحی شده است. نفتکش انگلیسی «کوهان مارو» از مسیر خود منحرف شد و به سمت جنوب فرار کرد، یعنی بازارها هم اکنون بر اساس

توزیع اسکناس نیز پشتیبانی مطلوبی در این زمینه انجام شده است و با توجه به بازخوردی که از شعبات بانکی در دریافت می‌کنیم توزیع اسکناس در کشور را با آن هم‌راستا می‌کنیم. شعب کشیک بانکه‌ها در مقطع حساسی موظف به ارائه تمامی خدمات به مشتریان هستند و در هیچ یک از خدمات بانکی

نقد امنیت دارایی رمزارزی صرفای‌ها در راستای امنیت سرمایه‌گذاری در صرفای‌های رمز ارز نیز تدابیر امنیتی صورت گرفت تا از این بابت نگرانی‌ها برای سرمایه‌گذاران این بخش برطرف شود. روز گذشته و به دستور مستقیم پلیس فتا، تمامی صرفای‌های رمزارزی فعال در ایران موظف به انتقال تمام دارایی‌های دیجیتال کاربران به کیف‌پول‌های سرد (Wallets Gold) شدند. این اقدام فوری به توقف کامل قابلیت برداشت رمزارز در این پرداخت‌ها منجر شده است. هدف از این اقدام، تأنوی امکان برداشت دارایی‌های خود را ندارند. این سایر صرفای‌ها و حفاظت از دارایی‌های کاربران در برابر حملات سایبری، مدیرعامل صرفای تترلند، به گفته رضا مسعودی، مدیرعامل صرفای تترلند، این دستور یک ابلاغیه عمومی به تمام صرفای‌ها بوده و محدود به یک پلتفرم خاص نیست.

وی همچنین افزود که به دلیل اختلال و مسدود شدن دسترسی به API‌های بانکی، امکان برداشت ریالی (تومان) نیز در حال حاضر برای کاربران وجود ندارد.

دوشنبه ۲ تیر ۱۴۰۴ | ۲۷ ذی‌الحجه ۱۴۴۴