

ایران و آمریکا

## تحلیلگر امنیت دریایی: بازگشایی تنگه هرمز آسان‌تر از بازگرداندن اعتماد است

الکس رئوف اوغلو

کمتر از یک دقیقه پیش



یک ناوشکن نیروی دریایی ایالات متحده در نزدیکی یک نفتکش با پرچم ایران در تنگه هرمز

به‌رغم حضور گسترده نظامی آمریکا در تنگه هرمز، شرکت‌های کشتیرانی همچنان تمایل چندانی به عبور از این تنگه راهبردی ندارند. ظاهراً مسئله فقط به قدرت نظامی و کنترل آبراه محدود نمی‌شود و شاید دشوارترین چالش بازگرداندن اعتماد فعالان تجاری باشد.

رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی در گفت‌وگو با جاشوا تالیس، استراتژیست (راهبرشناس) نیروی دریایی و تحلیلگر امنیت دریایی، پیرامون تغییر موازنه نظامی، توانایی‌های نامتقارن ایران، آزادی کشتیرانی، دیپلماسی و معنای واقعی موفقیت در تنگه هرمز پرسیده است.

آقای تالیس که مدیریت یک برنامه پژوهشی در نهاد آمریکایی «تحلیل‌های نیروی دریایی» را هم بر عهده دارد، می‌گوید چالش نظامی این است که تأمین امنیت کشتی‌ها در تنگه هرمز فقط به معنای حفاظت در برابر تهدیدهای دریایی نیست و باید آن‌ها را در برابر تهدیدهای هوایی نیز محافظت کرد.

این تحلیلگر همچنین تأکید می‌کند که اگر هدف نهایی درگیری با ایران آزادی کشتیرانی باشد، موفقیت چیزی فراتر از بازگشایی تنگه هرمز است و حجم تردد نیز باید به سطح عادی برگردد تا موفقیت کامل تلقی شود.

به همین دلیل بعید است که بتوان تنگه هرمز را صرفاً با راه‌حل نظامی به‌طور کامل بازگشایی کرد و فشار نظامی باید با دیپلماسی همراه شود، ضمن آن‌که خود ایران نیز به باز بودن این تنگه به‌شدت نیاز دارد.

### ● رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی: برای ترسیم تصویری کلی، وضعیت امنیتی کنونی در تنگه هرمز را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

**جاشوا تالیس:** وضعیت امنیتی کنونی، در روز ۱۶ ژوئیه (۲۵ تیر) که با هم گفت‌وگو می‌کنیم، احتمالاً بسیار شبیه شرایطی است که در ماه مه شاهد آن بودیم.

پس از وقفه‌ای که با برقراری آتش‌بس ایجاد شد، بار دیگر وارد دوره‌ای از ابهام و بی‌ثباتی شده‌ایم. هنوز روشن نیست دولت کنونی آمریکا چگونه می‌خواهد برتری ظاهری ایران را خنثی کند؛ برتری‌ای که به تهران امکان می‌دهد هزینه عبور از تنگه هرمز را برای کشتی‌ها افزایش دهد و در کل بازار کشتیرانی فضایی بازدارنده ایجاد کند.

در نهایت، همین شرایط بازار تعیین می‌کند که مالکان کشتی‌ها حاضر باشند شناورهای خود را از تنگه عبور دهند یا نه.

### ● با وجود فعالیت گسترده نظامی آمریکا، کشتیرانی تجاری همچنان برای عبور از تنگه هرمز تردید دارد. آیا این نشان می‌دهد مسئله دیگر فقط کنترل آبراه نیست، بلکه بازگرداندن اعتماد است؟

من این مسئله را به دو بخش تقسیم می‌کنم. بُعد نظامی اهمیت دارد، اما این بُعد فقط دریایی نیست.

در حال حاضر گمان می‌رود ایران احتمالاً در بخش مرکزی تنگه هرمز مین‌گذاری کرده باشد؛ در محدوده مسیر تفکیک ترافیک دریایی که در سطح بین‌المللی به رسمیت شناخته شده و در شرایط عادی بیشتر کشتی‌ها از آن برای ورود و خروج از خلیج فارس و رفت‌وآمد به دریای عمان استفاده می‌کنند.

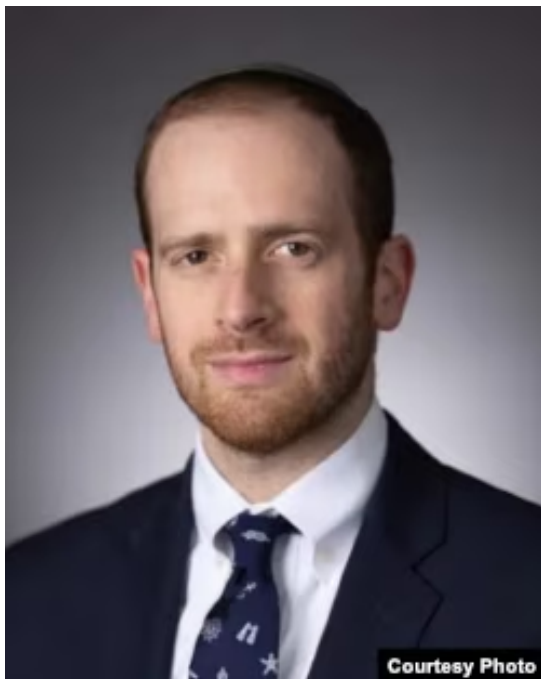
از آن‌جا که این مسیر مرکزی دیگر چندان امن یا قابل استفاده تلقی نمی‌شود، دو مسیر جایگزین وجود دارد.

یکی مسیر جنوبی است که از آب‌های سرزمینی عمان می‌گذرد و آمریکا آن را پیشنهاد می‌کند. دیگری مسیر شمالی در آب‌های سرزمینی ایران است که تهران آن را پیشنهاد می‌کند و بنا بر گزارش‌ها، از کشتی‌های عبوری در آن مالیات یا عوارض دریافت می‌کند.

چالش نظامی این است که تأمین امنیت کشتی‌ها در تنگه فقط به معنای حفاظت از آن‌ها در برابر مین یا تهدیدهای دریایی نیست. باید آن‌ها را در برابر تهدیدهای هوایی نیز محافظت کرد؛ از جمله پهپادها، موشک‌های کروز و موشک‌های بالستیک.

برای آمریکا و دیگر کشورهایی که می‌خواهند کشتی‌ها را از مسیر جنوبی عبور دهند و از ورود به آب‌های ایران و پرداخت عوارض به تهران پرهیز کنند، دفاع در برابر این تهدیدهای هوایی در فاصله‌های بسیار کوتاه موجود در تنگه کاری فوق‌العاده دشوار است.

فراتر از این چالش نظامی، عوامل بازار نیز مطرح‌اند. حق بیمه خطر جنگ همچنان بالاست. شرکت‌های کشتیرانی نگران‌اند که در صورت تشدید درگیری‌ها، کشتی‌هایشان در داخل خلیج فارس گرفتار شوند. مالکان کشتی‌ها نیز به‌طور طبیعی نگران از دست دادن کشتی‌ها یا خدمه خود هستند.



جاشوا تالیس

برای بسیاری از شرکت‌هایی که نفت و فرآورده‌های هیدروکربنی حمل می‌کنند، هر کشتی به‌تنهایی سرمایه‌گذاری مالی بسیار بزرگی به شمار می‌رود.

بازگشت این شرایط بازار به حالت عادی می‌تواند بسیار زمان‌بر باشد؛ همان‌طور که پس از حملات حوثی‌ها در دریای سرخ و باب‌المندب شاهد آن بودیم.

بنابراین، بله، یک چالش نظامی وجود دارد، اما اساساً اکنون با نبردی بر سر توانایی حفاظت از کشتی‌های تجاری در برابر تهدیدهای هوایی روبه‌رو هستیم.

- شما گفته‌اید توانایی‌های نامتقارن ایران، از جمله مین‌ها، پهپادها، موشک‌ها و قایق‌های تندرو، حتی در صورت تضعیف بخش بزرگی از نیروی دریایی متعارف این کشور همچنان خطرناک باقی می‌ماند. آیا اکنون شاهد تحقق همین وضعیت هستیم؟

بله. البته باید تأکید کنم که جغرافیا عامل بسیار مهمی است.

ایران نمی‌کوشد این توانایی‌های نامتقارن را در فاصله‌ای بسیار دور به کار گیرد. عملیات در نزدیکی تنگه هرمز انجام می‌شود و همین نزدیکی جغرافیایی به ایران امکان می‌دهد از ابزارهای ارزان‌قیمت و نه‌چندان پیشرفته، مانند مین‌ها، پهپادها، کم‌هزینه و گاهی شناورهای سطحی بدون سرنشین ارزان، برای ایجاد خطر به شکلی پایدار و کم‌هزینه استفاده کند.

این سامانه‌ها در مجموع ابزارهای متنوع، ارزان و پایداری در اختیار حکومت ایران قرار می‌دهند تا با پرهزینه‌تر و پرهزینه‌تر کردن عبور کشتی‌های تجاری از تنگه، بر رفتار بازار اثر بگذارد.

- آیا حملات هوایی به‌تنهایی می‌تواند توانایی ایران برای تهدید کشتیرانی را به‌طور چشمگیری کاهش دهد، یا از میان بردن این تهدیدهای نامتقارن دریایی بسیار دشوارتر از محدود کردن آن‌هاست؟

از بین بردن کامل آن‌ها فوق‌العاده دشوار است. یکی از دلایل، پراکندگی مراکز تولید است.

پهپادها، ارزان‌قیمت یا موشک‌های کروز کم‌هزینه را می‌توان در مجموعه بسیار گسترده‌تری از تأسیسات تولید کرد، برخلاف تسلیحات پیشرفته و گران‌قیمت.

شناسایی همه زیرساخت‌های صنعتی پشتیبان این توانایی‌ها بسیار دشوارتر است. این سامانه‌ها همچنین بدون زیرساخت‌های گسترده‌ای که برای سامانه‌هایی مانند موشک‌های بالستیک کوتاه‌برد لازم است، قابل پرتاب‌اند. در برخی موارد حتی به شبکه‌های راداری ساحلی نیز وابسته نیستند.

چون این سامانه‌ها ارزان‌ترند، در نقاط مختلف آسان‌تر تولید می‌شوند و کمتر به زیرساخت‌های آشکار متکی‌اند، یافتن و نابود کردن آن‌ها نیز بسیار دشوارتر است.

در نتیجه، نیروهای مدافع ناچارند به‌طور مداوم با این تهدیدها مقابله کنند و این امر هزینه‌های مالی و فنی سنگینی به آن‌ها تحمیل می‌کند.

- اگر هدف واشینگتن آزادی کشتیرانی باشد نه تغییر حکومت، موفقیت در عمل چه معنایی خواهد داشت؟ آیا صرفاً بازگشایی تنگه کافی است یا اعتماد شرکت‌های تجاری نیز باید بازگردد؟

اگر هدف نهایی آزادی کشتیرانی باشد، موفقیت چیزی فراتر از بازگشایی صرف تنگه است.

موفقیت یعنی حجم تردد به سطح عادی بازگردد؛ یعنی روزانه بیش از ۱۰۰ کشتی از تنگه عبور کنند و این رفت‌وآمد از مسیر تفکیک ترافیک دریایی مورد تأیید جامعه بین‌المللی انجام شود، بدون آن‌که ایران یا هر عامل محلی دیگری مالیات، عوارض یا تعرفه‌ای بر آن تحمیل کند.

همه این موارد از اجزای ضروری آزادی کشتیرانی‌اند. مسئله فقط ازسرگیری رفت‌وآمد تجاری نیست، بلکه این است که کشتی‌های تجاری بدون اجبار و بدون پرداخت عوارض، از کریدورهای دریایی مورد تأیید بین‌المللی عبور کنند.

هر دو اقدام، یعنی اجبار و اخذ عوارض، از نظر حقوق بین‌الملل غیرقانونی تلقی می‌شوند.

- دونالد ترامپ هشدار داده است که اگر ایران به مذاکرات بازنگردد، ممکن است با حملات نظامی بیشتری روبه‌رو شود. برخی ناظران این راهبرد را تلاش برای «بمباران ایران تا بازگشت به میز مذاکره» توصیف کرده‌اند. ارزیابی شما از این رویکرد چیست؟

در سطح نظری، وادار کردن یک رقیب با استفاده از نیروی نظامی برای رسیدن به نتیجه‌ای از راه مذاکره، چه برای بازگرداندن وضع موجود و چه برای ایجاد نظم تازه پس از درگیری، یکی از شیوه‌های معمول استفاده دولت‌ها از قدرت نظامی در خدمت اهداف دیپلماتیک است.

این‌که چنین رویکردی در این مورد مشخص نتیجه خواهد داد یا نه، طبیعتاً محل بحث گسترده است.

یکی از چالش‌های همیشگی آمریکا این است که ایران به دلیل نزدیکی جغرافیایی به تنگه، همواره از یک مزیت برخوردار خواهد بود.

از دید من، بسیار بعید است که بتوان تنگه هرمز را صرفاً از راه نظامی بازگشایی کرد.

در مقطعی، حتی اگر از نیروی نظامی برای وادار کردن ایران به پذیرش شرایط معقول‌تر استفاده شود، فشار نظامی باید با دیپلماسی همراه شود تا بتوان به توافقی رسید که آزادی کشتیرانی را به همان شکلی که پیش‌تر توضیح دادم، بازگرداند.

- اگر مذاکرات از سر گرفته شود، امنیت دریایی تا چه اندازه در کانون گفت‌وگوها قرار خواهد گرفت؟ آیا تضمین‌های مربوط به کشتیرانی می‌تواند از نخستین اقدامات اعتمادساز باشد؟

قطعاً می‌تواند چنین باشد. نکته‌ای که گاهی نادیده گرفته می‌شود این است که خود ایران نیز به باز ماندن و قابل استفاده بودن تنگه نیاز دارد، زیرا حکومت برای تأمین منابع مالی خود به شدت به صادرات نفت وابسته است.

این وضعیت می‌تواند برای هر دو طرف، یعنی ایران و آمریکا، منافع ایجاد کند.

اقدامات اعتمادسازی که جریان صادرات نفت و دیگر هیدروکربن‌ها را از تنگه هرمز احیا کند، هم به سود اقتصاد جهانی خواهد بود و هم به ایران امکان می‌دهد صادرات نفت و گاز خود را افزایش دهد.

اگر به دنبال زمینه‌هایی باشیم که اقدامات اعتمادساز اولیه بتواند واقعاً برای هر دو طرف سودمند باشد، بازگرداندن تردد عادی کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز احتمالاً یکی از روشن‌ترین نمونه‌ها است.

- یکی از درس‌های دریای سرخ این بود که حفاظت از کشتی‌های جنگی یک چیز است و قانع کردن مالکان کشتی‌های تجاری برای پذیرش خطر، چیزی کاملاً متفاوت. آیا همین دوگانگی راهبردی اکنون در تنگه هرمز نیز در حال شکل‌گیری است؟

این دو وضعیت شباهت زیادی دارند، اما تفاوت‌های مهمی نیز میان آن‌ها وجود دارد.

در باب‌المندب که تنگه‌ای در دریای سرخ میان یمن و آفریقا است، بیشترین آسیب متوجه کشتیرانی کانتینری بود. این صنعت به شدت متمرکز است. تقریباً شش شرکت، بخش عمده تردد کانتینری جهان را در اختیار دارند و به شدت از پذیرش خطر پرهیز می‌کنند.

این شرکت‌ها همچنین بر اساس برنامه‌های زمانی ثابت فعالیت می‌کنند، بنابراین تغییر مسیر می‌تواند در سراسر زنجیره تأمین اختلال‌های بزرگی ایجاد کند.

تفاوت مهم دیگر این بود که مسیر جایگزین وجود داشت. همان شرکت‌ها هزینه ناگهانی تغییر مسیر و عبور از اطراف آفریقا را به جای استفاده از کانال سوئز پذیرفتند و عمدتاً نیز به همین مسیر ادامه داده‌اند، زیرا همچنان ریسک‌گریزند و تغییر مکرر مسیرها اختلال‌های لجستیکی بزرگی ایجاد می‌کند.

تنگه هرمز از دو جهت مهم متفاوت است.

نخست این‌که مسیر جایگزین واقعی وجود ندارد. ظرفیت خطوط لوله برای انتقال صادرات نفت و گاز کشورهای حاشیه خلیج فارس به خارج از این منطقه کافی نیست. به همین دلیل، فشار بسیار زیادی برای ادامه کشتیرانی، حتی در شرایط افزایش خطر، وجود دارد.

دوم این‌که بخشی که بیشترین آسیب را می‌بیند، حمل‌ونقل نفت و گاز طبیعی است؛ صنعتی که مالکیت آن بسیار پراکنده‌تر است. ده‌ها مالک کشتی در این بخش فعالیت می‌کنند و بازار معاملات نقدی نیز بسیار فعال‌تر است.

در نتیجه، احتمال بیشتری وجود دارد که مالکان کوچک و متوسط کشتی‌ها زودتر از شرکت‌های بزرگ و باسابقه، ریسک عبور از این مسیر را بپذیرند.

بنابراین، به گمانم فشار تجاری برای ادامه صادرات نفت بیشتر خواهد بود، زیرا عملاً مسیر دیگری وجود ندارد. همچنین به دلیل پراکندگی بیشتر مالکیت کشتی‌ها، ممکن است بخش قابل توجهی از مالکان بسیار زودتر از آنچه در دریای سرخ دیدیم، حاضر به پذیرش سطوح بالاتری از خطر شوند.

متن این گفت‌وگو به منظور اختصار و وضوح ویرایش شده است.

بیشتر در این باره:  
گریگوری گاس: ایران و آمریکا سرانجام دوباره پشت میز مذاکره خواهند نشست



این مطلب بخشی از:

فراتر از خبر

ایران و آمریکا

بایگانی

