



شنیده‌های خبرنگار اقتصاد سرآمد از منابع آگاه در سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از آن است که برای نخستین بار در حدود ۹ دهه تاریخ فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی از بدو تاسیس تاکنون (۱۵ بهمن ۱۳۱۴) و نیز تاریخ بیش از نیم‌قرنی بنیانگذاری بندر شهید رجایی (از زمان زمین خوردن کلنگ احداث ساختمان ها، اسکله ها و اراضی پس‌کرانه آن)، یک مدیر بومی بندرعباسی به عنوان مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی طی آینده ای نزدیک منصوب و معرفی خواهد شد. بر پایه این اطلاعات، مقدمات لازم برای صدور حکم «حمیدرضا محمدحسینی تختی»، مدیر کنونی بنادر و دریانوردی شهید باهنر و بنادر شرق استان، برای تصدی این مسئولیت انجام شده و با صدور حکم رسمی انتصاب در روزهای آتی، آیین معارفه وی نیز به‌زودی در بندرعباس برگزار خواهد شد.

محمدحسینی تختی ۴۶ ساله که از خانواده‌ای اینارگر و فرزند یکی از شهدای شاخص استان هرمزگان است، پیش از این مسئولیت های متعددی در اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان طی دهه ۸۰ و سپس تصدی معاونت توسعه مدیریت و منابع این اداره کل در نیمه اول دهه ۹۰ را بر عهده داشته است؛ همچنین از سال ۱۳۹۶ تاکنون به مدت یک حدود یک دهه، سکناندار مدیریت بنادر شهید باهنر و بنادر شرق استان است؛ مسیری که نشان می‌دهد او از بدنه تخصصی سازمان بنادر مسیر توسعه فردی را اسریری کرده و نسبت به لایه‌های مختلف فرایندی، کارشناسی و مدیریتی اداره کل بنادر و دریانوردی هر مز گان نیز اشراف کامل دارد.

با رسمی شدن خبر این انتصاب از سوی ستاد مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی طی روزهای آینده، این اتفاق را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین رخدادهای مدیریتی تاریخ اقتصاد دریایی بزرگ‌ترین استان ساحلی ایران دانست؛ رخدادی که صرفا جابه‌جایی یک مدیر نیست، بلکه پاسخی دیر هنگام به مطالبه تاریخی جامعه محلی هرمزگان برای اعتماد به سرمایه انسانی برخاسته از سواحل خلیج فارس و تنگه هرمز پس از گذشت دستکم ۵۰ سال از احداث بندر شهید رجایی و سپس تشکیل اداره کل بنادر استان هرمزگان در دوران پس از انقلاب اسلامی است.

سال‌ها این پرسش در میان فعالان اقتصادی، دریانوردان، دانشگاهیان و نخبگان استان مطرح بود که چرا مهم‌ترین استان دریایی ایران، با وجود برخورداری از ده‌ها مدیر متخصص، دریافهم، کارشناس بندری و مدیر اجرایی، کمتر از سایر استان های ساحلی همچون خوزستان و بوشهر در حوزه جغرافیای خودشان، هر مز گانی ها فرصت یافته اند مدیریت عالی بندر شهید رجایی را به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری کشور برعهده بگیرد.

این مطالبه، پیش از آنکه رنگ و بوی محلی و قوم گرایانه داشته باشد، بر پایه یک منطق توسعه‌ای شکل گرفته بود؛ اینکه اداره مهم‌ترین گلوگاه تجارت دریایی کشور، علاوه بر دانش تخصصی، به شناخت عمیق از فرهنگ بندر نشینی، اقتصاد ساحلی، جامعه محلی، ساختار تجارت دریایی، ویژگی های اقلیمی و مناسبات اجتماعی سرزمینی نیز نیاز دارد.

هرمزگان با حدود دو میلیون نفر جمعیت و بیش از ۹ شهرستان ساحلی در دوسوی تنگه هرمز با بیش از ۲۳۳۸ کیلومتر نوار ساحلی و بیش از ۷۲ بندر بزرگ و کوچک، امروز صرفا یک استان ساحلی نیست؛ قلب تپنده اقتصاد دریاپایه ایران است. بخش عمده عملیات کانتینری کشور [به صورت خاص در بندر شهید رجایی]، سهم عمده ای تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی، صادرات و واردات، تجارت فرآورده‌های نفتی و کریدورهای ترانزیتی ایران از طریق بنادر این استان انجام می‌شود. از همین رو، مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، جایگاهی ملی و راهبردی است و آثار تصمیمات آن فراتر از مرزهای استان، بر اقتصاد ملی تأثیر می‌گذارد.

در سال‌های اخیر به ویژه در دوران پساچنگ ۴۰ روزه و محاصره دریایی چندماه اخیر، نیز اهمیت این جایگاه راهبردی بیش از گذشته آشکار شده است. تنگه هرمز و سواحل هر مز گان در متن تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه قرار گرفته‌اند و تشدید تحریم‌های دریایی، محدودیت‌های کشتیرانی، رقابت فزاینده بنادر منطقه و فشارهای ناشی از نااطمیانی‌های بین‌المللی، نقش بندر شهید رجایی را به‌عنوان مهم‌ترین دروازه تجارت دریایی ایران برجسته‌تر کرده است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

«سر آمد» بررسی می‌کند؛

معمای هزینه های فرسایشی محاصره دریایی برای آمریکا

سرتیبه گره ترازیت- امید ایرانی- در محاسبات راهبردی کاخ سفید و پنتاگون، هر گونه حرکت نظامی در آب های خلیج فارس و دریای عمان نه تنها یک مانور نمایشی برای اثبات برتری، بلکه معادله ای پیچیده از بهای اقتصادی، ریسک های ژئوپلیتیک و هزینه های فرسایشی بلند مدت به شمار می رود. آنچه در هفته های اخیر به عنوان توقف اجرای تعهدات متقابل میان ایران و آمریکا در چارچوب تفاهم شصت روزه نمود یافته، هرگز به معنای پایان دغدغه های واشنگتن برای بازگرداندن فشار حداکثری از مسیر دریا نبوده؛ بلکه واقعیت میدانی نشان می دهد که باز نگشتن فوری ایالات متحده به یک محاصره کامل و همه جانبه، ریشه در درک عمیقی از هزینه ای دارد که گویا هرگز در ابتدای کارزار فشار، به درستی محاسبه نشده بود. این محاصره، اگر به معنای واقعی کلمه پیاده شود، دیگر صرفا یک اقدام نمادین برای بازرسی چند کشتی مظنون نیست، بلکه مستلزم ایجاد یک کمربند امنیتی ممتد در مسیری به وسعت نزدیک به دو هزار کیلومتر از تنگه هرمز تا اقیانوس هند است؛ مسیری که هر متر مربع از آن، در صورت بروز کوچکترین خلأ نظارتی، می تواند به روزنه ای برای نفوذ یا دور زدن تحریم ها تبدیل گردد.

در این میان، هزینه عملیاتی و فرسایشی محاصره، به عنوان یکی از اصلی ترین ستون های بازدارنده در برابر اتخاذ مجدد این راهبرد، جایگاهی تعیین کننده یافته است. یک محاصره مؤثر، بر خلاف آنچه در اتاق های جنگ و شبیه سازی های کامپیوتری ممکن است ساده به نظر آید، در عالم خارج نیازمند ناوگانی است که هر ساعت از شبانه روز، بدون وقفه، توان رهگیری، شناسایی، هشدار و در صورت لزوم، اقدام قهری علیه شناورهای عبوری را داشته باشد. این یعنی ده ها فروند ناوشکن، ناوچه و رزمناو که موتورهای توربین گازی آنها دائما در حال چرخش است و هزاران ملوان و افسر متخصص که در شیفت های منظم، زیر آفتاب سوزان یا شبانگاهان مه آلود، چشمان خود را به افق دوخته اند. نیروی دریایی آمریکا برای تأمین چنین سطحی از آمادگی عملیاتی، مجبور است سوخت کافی برای حرکت مداوم گروه های ضربت، مواد غذایی و آب آشامیدنی برای خدمه، و قطعات یدکی بیشماری را در نزدیکی منطقه مستقر کند؛ که همگی در محاسبات اولیه هزینه، اغلب نادیده انگاشته می شوند.

اما آنچه این معادله را به مراتب پیچیده تر از یک سرشمار ساده لجستیکی می کند، واقعیت غیر قابل انکار وابستگی این حضور دائمی به پشتیبانی هوایی پیشرفته است. یک محاصره مدرن را نمی توان تنها با شناورهای سطحی مدیریت کرد، زیرا میدان دید رادارهای دریایی در فواصل دور و در میان امواج بلند دچار محدودیت می شود. بنابراین، ناوهای هواپیمابر حاضر در منطقه ناگزیرند به طور میانگین روزانه چندین سحورتی پرواز برای جنگنده های رادار گریز و پهپادهای نظارتی ترتیب دهند تا تصویر هوایی کاملی از تردد همه کشتی ها اعم از نفتکش های غول پیکر، لنج های کوچک و حتی قایق های موتور سبک به دست آورند. این پروازها که گاه در ارتفاع پایین و نزدیک به آب انجام می شوند تا توانایی تشخیص هویت را افزایش دهند، مصرف بی سابقه ای از سوخت هوانوردی با درجه خلوص

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۳۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com



بالا، و به مراتب مهم تر، سایش شدید موتورهای جت و سیستم های اویونیک را به همراه دارند. به عبارت فنی تر، هر ساعت پرواز برای یک جنگنده اف-۱۸ سوپر هورنت، نه تنها نزدیک به پنجاه هزار دلار سوخت و نگهداری مستقیم مصرف می کند، بلکه عمر مفید بدنه و بال های آن را تا چند ساعت کاهش می دهد که این خود معادل استهلاکی پنهان و در عین حال بسیار سنگین است.

با کنار هم قرار دادن این مؤلفه های فنی و عملیاتی، برآوردهای صورت گرفته توسط مراکز تحلیل دفاعی مستقل و حتی برخی افسران بازنشسته پنتاگون به روشنی نشان می دهد که هزینه مستقیم انجام یک محاصره دریایی پایدار در منطقه، رقمی بین پنج تا ده میلیون دلار در روز است. این رقم، که صرفا شامل حقوق و مزایای نیروها، سوخت ناوگان و ناوهای هوایی، و هزینه های جاری تعمیر و نگهداری می شود، در نگاه اول ممکن است برای اقتصادی به عظمت آمریکا، چندان نجومی تلقی نگردد. اما تداوم این روند در بازه های زمانی طولانی تر، به ویژه زمانی که ماه ها و نه روزها، مبنای محاسبه قرار می گیرند، چهره واقعی خود را آشکار می سازد. وقتی از محدوده هزینه های عملیاتی روزمره فراتر می

«کشورهای حاشیه خلیج فارس به خوبی می دانند که هر گونه درگیری مستقیم یا حتی درگیری محدود در آب های منطقه، مستقیما بر قیمت بیمه حمل و نقل دریایی، نرخ کرایه کشتی ها و در نهایت، صادرات نفت و گاز خود آنها تأثیر منفی خواهد گذاشت

رویم و به سراغ هزینه های فرسایشی یا به قول نظامی ها «هزینه های فرصت» و «استهلاک استراتژیک» می رویم، تصویر به طرز معناداری تغییر می کند. کاپیتان های بازنشسته نیروی دریایی به خوبی می دانند که حفظ یک محاصره فعال، علاوه بر آنچه در حسابداری روزانه دیده می شود، مستلزم تعویض زودهنگام توربین های کشتی ها، بازسازی عرشه های فرود ناوهای هواپیمابر که بر اثر نشست و برخاست مکرر هواپیماها دچار ترک های ریز می شوند، و نیز افزایش فوق العاده دفعات تعویض روغن و فیلترهای حساس الکترونیکی است که هر یک، هزاران دلار دیگر بر دوش بوجه دفاعی می گذارد.

حال اگر دامنه برآورد خود را به تمامی این لایه های پنهان و آشکار هزینه تعمیم دهیم، به عددی بسیار نزدیک به بیست تا سی میلیون دلار در روز خواهیم رسید. این بدان معناست که در یک افق زمانی سیی روزه، یا به تعبیر ساده تر در یک ماه قمری، ایالات متحده باید خود را برای پرداخت هزینه ای نزدیک به یک میلیارد



نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -

پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



دلار آماده کند تا بتواند تداوم یک محاصره کم تنش و نسبتاً غیر تهاجمی را تضمین کند. چنین هزینه ای را دیگر به هیچ وجه نمی توان «چندانسی» تلقی کرد؛ چرا که کل بودجه در نظر گرفته شلده برای تمام عملیات کشتی های سطحی و زیر سطحی نیروی دریایی آمریکا در کل سال مالی جاری، یعنی همان بخشی که در اسناد رسمی تحت عنوان «هزینه های عملیات کشتی ها» ثبت شده، در حدود ۷,۶ میلیارد دلار برآورد گردیده است. با این حساب، تنها یک ماه محاصره فعال، چیزی حدود سیزده درصد از کل بودجه سالانه عملیات شناورهای آمریکا را می بلعد و اگر محاصره به مدت چهار یا پنج ماه به درازا انجامد، عملا یک سوم تا نیمی از کل اعتبارات این بخش عظیم دفاعی، در تنگه هر مز و آب های پیرامون آن تخبیر خواهد شد.

این نکته ظریف اما حیاتی، یعنی همان تناسبی که میان هزینه ماهانه محاصره و بودجه کلی عملیات کشتی ها وجود دارد، پرده از معمای بر می دارد که پاسخ آن را نه در بیانیه های تند سیاسی، بلکه در ترازنامه های مالی پنتاگون باید جستجو کرد. واشنگتن به خوبی می داند که اگر محاصره دریایی را با تمام قوا و به دور از هر گونه مماشسات احیاء کند، ناگزیر خواهد بود که یا از سایر حوزه های حیاتی هزینه دفاعی خود مانند ارتقاء سامانه های موشکی ضد بالستیک یا نگهداری از ناوگان بمب افکن های راهبردی، بودجه را دزدیده و به منطقه خلیج فارس سرازیر کند، یا اینکه به کنگره مراجعه کرده و درخواست تخصیص فوق العاده نماید؛ که در هر دو صورت، نه تنها افکار عمومی داخلی آمریکا، بلکه لابی های نیرومند تسلیحاتی که منافع آنها در پروژه های بلند مدت فناوریانه تعریف شده است، واکنشی شدید نشان خواهند داد. این معادله ریاضی سالی، که در پشت پرده اظهار نظرهای ژنرال ها و مقامات دولتی پنهان مانده، یکی از مهمترین عواملی است که فرماندهی مرکزی ایالات متحده را بر آن داشته تا به جای اعمال محاصره کامل، به رویکردی گزینشی، هوشمندانه و مبتنی بر فشار هوشمند از طریق تحریم های ثانویه و نظارت نامحسوس الکترونیکی روی آورد.

با این همه، هزینه های اقتصادی صرفا بخشی از این ماجراست و چه بسا که حتی از دید برخی تحلیلگران ژئوپلیتیک، چالش بزرگتر و جدی تر از یک میلیارد دلار ماهانه، همانا خطر تشدید نظامی و بروز یک درگیری تمام عیار در منطقه ای است که هر اشتباه محاسباتی در آن، می تواند کل تولید انرژی جهان را برای هفته ها و ماه ها مختل سازد. اما از منظر اقتصادی صرف، همین هزینه روزافزون محاصره به تنهایی، رنگ خطری است که پنتاگون را ناگزیر به بازنگری در نرخ بهره وری سرمایه گذاری های دفاعی خود می نماید. به سخن دیگر، صرف یک میلیارد دلار در ماه برای ایستادن در برابر کشتی های تجاری و احتمالا بازرسی تعدادی از آنها، در شرایطی که نیروی دریایی چین به سرعت در حال نوسازی و گسترش حضور خود در اقیانوس هند و غرب اقیانوس آرام است، به مثابه هدر دادن فرصت هایی حیاتی در جبهه های راهبردی دیگر به شمار می رود. آمریکایی ها به خوبی به خاطر دارند که جنگ وینام و حتی اشغال عراق و افغانستان، نه از حیث تعداد تلفات انسانی، بلکه از حیث تحمیل هزینه های فرسایشی کلان بر بودجه دفاعی، عملا تسوان آنها را برای رویارویی بسا تهدیدهای نوظهور کاهش داد؛ و اکنون محاصره دریایی ایران نیز می تواند به طرز مهلکی به همان سرنوشت دچار شود.

در لایه عمیق تر، باز نگشتن امریکا به محاصره کامل، نمایانگر درکی نسبتا واقع گرایانه از ماهیت تقارن ناقص در این منازعه است. ایران، بر خلاف بسیاری از کشورهایی که در گذشته مورد محاصره های مشابه قرار گرفته اند، این مزیت و البته چالش را دارد که از نظر جغرافیایی، یکی از حساسترین گلوگاه های انرژی جهان، یعنی تنگه هرمز را در اختیار دارد و می تواند با استفاده از مین های دریایی، موشک های کروژ شناور و قایق های تندرو، به گونه ای نامتقارن، هزینه های محاصره کننده را به مراتب بیش از هزینه های خودافزایش دهد. به بیان دقیق تر، اگر آمریکا هر روز سی میلیون دلار برای محاصره خرج کند، ایران می تواند با صرف تنها چند میلیون دلار برای استقرار مین های هوشمند یا انجام یک مانور نظامی نمایشی، آن هزینه را به شدت افزایش داده و ناامنی را به اوج برساند. بنابراین، تصمیم واشنگتن برای فاصله گرفتن از محاصره فراگیر، هرچند که در سخنرانی ها و جلسات غیر علنی کنگره به شکل های مختلف توجیه می شود، اما در باطن، پذیرش این حقیقت تلخ است که توانایی اقتصادی-نظامی آمریکا، هرچند که در مجموع از هر کشوری در جهان بزرگتر است، اما برای تحمل چنین نرخ بالای فرسایش در یک منطقه بدون خط مقدم مشخص و با دشمنی که به جنگ نامتقارن شهرت دارد، محدودیت های جدی دارد.

از سوی دیگر، کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز با دیده تردید و نگرانی به هر گونه تشدید اقدامات محاصره ای می نگرند؛ زیرا آنها به خوبی می دانند که هر گونه درگیری مستقیم یا حتی درگیری محدود در آب های منطقه، مستقیما بر قیمت بیمه حمل و نقل دریایی، نرخ کرایه کشتی ها و در نهایت، صادرات نفت و گاز خود آنها تأثیر منفی خواهد گذاشت. عربستان سعودی و امارات متحده عربی که بخش بزرگی از نفت خود را از همان مسیر آبی تحت نظارت محاصره به بازارهای جهانی می رسانند، نمی توانند با خیال راحت شاهد تبدیل شدن خلیج فارس به یک منطقه جنگی تمام عیار باشند، چرا که در چنین سناریویی، نه تنها محموله های صادراتی آنها با تأخیر و ریسک بالایی مواجه می شود،