

گزارش «وطن امروز» از گزینه‌های مهم ایران برای بی‌اثر کردن محاصره دریایی آمریکا

شطرنج در آب‌های گرم

گروه اقتصادی:الآن دیگر می‌توان مدعی شد که سرنوشت تاریخ اقتصاد ایران با تنگه‌ها، ابرامه‌ها و مسیرهای ترانزیتی گره خورده است. از روزگاری که ابریشم وادویه از شاهراه خراسان می‌گذشت تا امروز که نفت و غله از تنگه هرمز عبور می‌کند، همواره یک رشته نامرئی جغرافیا، امنیت و معیشت را به هم دوخته است. اکنون زمزمه‌های بازگشت محاصره دریایی، هر چند هنوز آثاری مشابه دفعه قبل نداشته است، بار دیگر این پرسش حیاتی را پیش می‌کشد:اگر حلقه محاصره تنگ شود،اقتصاد ایران چگونه نفس خواهد کشید؟

پاسخ مناسب به این پرسش نه در صبر و طول دادن زمان، که در طراحی یک ماتریس چندلایه از کنش‌های پدافندی و اُفتدی نهفته است. آنچه در پی می‌آید تلاشی است برای صورت‌بندی دقیق همین ماتریس؛ از تغییر مبادی واردات کالا‌های اساسی تا گره زدن امنیت انرژی قدرت‌های بزرگ به سرنوشت تنگه هرمز و از مسیرهای جایگزین صادرات تا اهرم‌های منطقه‌ای که می‌توانند هزینه محاصره را برای طراحان آن سرسام‌آور کنند.

■ **کریدور شمال؛ جایی که غله از خزر می‌گذرد**

حلقه اول آسیب‌پذیری ایران در برابر محاصره دریایی، بیش از آنکه در نفت باشد، در سفره مردم است. بر پایه داده‌های رسمی، نزدیک به ۷۰ درصد واردات کالا‌های اساسی کشاورزی (از گندم و جو گرفته تا کنجاله سویا و ذرت) از طریق بندار جنوبی و آب‌های خلیج فارس تأمین می‌شود. این رقم به تنهایی گویای آن است که قطع این شریان، می‌تواند امنیت غذایی کشور را در کوتاه‌مدت با تکانه‌های سختی روبه‌رو کند. اما آیا این مسیر یگانه است؟ زیرساخت‌های شمال ایران داستان دیگری را روایت می‌کنند. بندار امیرآباد، انزلی، نوشهر و آستارا در کرانه‌های دریای خزر، همراه با شبکه‌های ریلی و جاده‌ای متصل به کشورهای همسایه، ظرفیتی خفته را شکل می‌دهند که در شرایط عادی به دلیل هزینه‌های حمل‌ و یالاتر یا عادت‌های تجاری، کمتر سراغ آن می‌رویم. تجربه دوره‌های پیشین تحریم نشان داده است با یک برنامهریزی فشرده لجستیکی، می‌توان بخش عمده‌ای از واردات غله و نهاده‌های دامی را از مسیر روسیه، قزاقستان و حتی بندار دریای سیاه به کریدور خزر منتقل کرد. نکته کلیدی آن است که این تغییر مبادی، بیش از یک تصمیم اضطراری است. در واقع مستلزم انعقاد قراردادهای بلندمدت، تقویت ناوگان کشتیرانی خزر، افزایش ظرفیت سیلوها و خطوط ریلی شمال، و مهم‌تر از همه، ایجاد یک «کریدور امن غذایی» است که پیش از وقوع بحران، روغن‌کاری شده باشد.

هشدار جدی آن است که غفلت از این تمهیدات، کشور را در لحظه محاصره با انتخاب میان کمبود ارز و کالا‌های حیاتی و پرداخت هزینه‌های سرسام‌آور حمل‌ زمینی اورژانسی مواجه خواهد کرد. عقل سلیم حکم می‌کند سهم مسیرهای شمالی از سبب واردات کالا‌های اساسی، پیش از هر تنشی، به‌تدریج افزایش یابد تا وابستگی تکان‌دهنده به بندار جنوب، از ۷۰ درصد کنونی به سطح قابل‌مدیرتری برسد.

■ **نفت روی موج‌های پاکستری**

اگر واردات کالای اساسی مساله معیشت باشد، صادرات نفت مساله حیات اقتصادی است. محاصره دریایی در وهله نخست نفتکش‌های ایرانی را هدف می‌گیرد. در این سناریو، تجربه تاریخی جنگ نفتکش‌ها در دهه ۶۰ به یاد می‌آید. اما جهان امروز تفاوت‌هایی بنیادین دارد. زنجیره تأمین انرژی چین، به‌عنوان بزرگ‌ترین خریدار نفت ایران،

تفاوتی بنیادین ایجاد می‌کند. پکن روزانه میلیون‌ها بشکه نفت از خاورمیانه وارد می‌کند و اختلال در این روند، نبض صنایعش را با اخلال مواجه می‌کند. هنگامی که کشتی‌های حامل نفت ایران در تیررس تهدید قرار گیرند، این تنها منافع تهران نیست که آسیب می‌بیند، بلکه امنیت انرژی چین نیز به خطر می‌افتد.

در چنین بستری، بهره‌گیری از نفتکش‌های تحت پرچم یا مالکیت چین، یک گزینه هوشمندانه پدافندی است. این تغییر پرچم یا استفاده از ظرفیت ناوگان چینی، لایه‌ای از بازدارندگی سیاسی – حقوقی ایجاد می‌کند. تعرض به این شناورها برای واشنگتن پیامدهایی فراتر از یک مناقشه دوجانبه دارد و مستقیماً روابط استراتژیک آمریکا و چین را وارد معرکه می‌کند. ایران با این اقدام، بدون آنکه نیاز به لفاظی داشته باشد، هزینه محاصره را به شرکای اقتصادی خود منتقل می‌کند و از انزوای لجستیکی خارج می‌شود. جناح دیگر این راهبرد همسایگان شرقی است. پاکستان با نیاز روزانه حدود ۵۰۰ هزار بشکه به فراورده‌های نفتی و ظرفیت پالایشی درجا نزدیک به ۲۳۰ هزار بشکه، بازاری تشنه در نزدیکی مرزهای ایران به شمار می‌رود. کاهش عرضه جهانی نفت (که خود از پیامدهای هروگنه تنش در خلیج فارس خواهد بود) انگیزه اسلام‌آباد را برای تأمین انرژی از مسیرهای امن‌تر چندبرابر می‌کند. مسیر پیشنهادی روشن است: نفت خام ایران از طریق خط لوله گوره به جاسک به سواحل مکران می‌رسد و سپس با نفتکش‌های کوچک یا حتی از طریق خط لوله ساحلی، مسیر کوتاه جاسک تا بندر گوادر را می‌پیماید. این مسیر که در حاشیه امن آب‌های ساحلی قرار دارد، عملاً تنگه هرمز را دور می‌زند. راهاندازی آن یک پروژه صرفاً فنی نیست، بلکه نیازمند توافق راهبردی با پاکستان است که می‌تواند در سایه تهدید مشترک محاصره و گرسنگی انرژی، رنگ واقعیت به خود گیرد.

■ **روای جاده ابریشم نفتی**

در افق بلندمدت، یک ایده تمدنی از دل تحریم‌ها سر برمی‌آورد؛ صادرات نفت از راه خشکی به چین و هند. واقع‌بینی حکم می‌کند که این گذرگاه‌ها امروز آماده نیستند. انتقال نفت با خطوط لوله میان‌قاره‌ای یا زنجیره‌ای از تانکرهای جاده‌ای و ریلی، هزینه‌ای به مراتب بالاتر از حمل دریایی دارد. با این حال مطالعات میدانی نشان می‌دهد در شرایطی که قیمت جهانی نفت به دلیل بحران عرضه سر به فلک می‌کشد، همین مسیرهای گران‌قیمت نیز توجیه اقتصادی پیدا می‌کنند. وقتی بهای هر بشکه نفت در بازارهای آسیایی از مرز ۱۲۰ یا ۱۵۰ دلار بگذرد، هزینه اضافه حمل زمینی دیگر یک مانع بازدارنده نیست و در واقع سرمایه‌گذاری برای حفظ سهم بازار و بقای اقتصادی محسوب می‌شود.

اهتمام به این مسیر اما فراتر از محاسبات سرد اقتصادی است. اتصال خطوط لوله یا کریدورهای ریلی نفتی به چین و هند، ایران را از یک صادرکننده محض نفت خام به یک شریان ضروری در شبکه انرژی آسیا تبدیل می‌کند. همچنین پیوندی، حتی اگر احداث آن چند سال زمان ببرد، معماری تحریم‌پذیری کشور را دگرگون می‌کند و رقیبان را با هزینه‌های ژئوپلیتیک قطع این رشته‌ها روبه‌رو می‌سازد. اینجا همان نقطه‌ای است که مقاومت اقتصادی از جنس دفاعی به خلق یک دارایی راهبردی بدل می‌شود.

■ **باب‌المندب و خطوط لوله، آینه‌های تنگه هرمز**
استراتژی محاصره دریایی ایران هرگز محدود به تنگه هرمز نیست. طراحان این سناریو از مدت‌ها پیش مسیرهای جایگزین را تدارک دیده‌اند. خط لوله شرق – غرب عربستان که نفت خام میدان‌های شرقی را به بندر یمن در دریای سرخ می‌رساند و خط لوله حبشان – فجیره امارات که نفت ابوظبی را بدون عبور از هرمز به خلیج عمان منتقل می‌کند

چگونه راندمان پایین نیروگاه‌ها ثروت ملی را دود می‌کند؟

نیروگاه‌های داغ و خاموشی تابستان

غیرمولد هدایت شده و کشور از یک استراتژی منسجم برای جایگزینی تکنولوژی‌های قدیمی محروم مانده است. ج) **عدم تمکین صنایع به وظایف قانونی(برآیند یک سیستم بی‌برنامه):** طبق قانون «مانع‌زدایی از توسعه صنعت برق»، صنایع بزرگ و انرژی‌بر موظف بوده‌اند تا پایان سال ۱۴۰۴ بخش عمده‌ای از برق مورد نیاز خود را از طریق ساخت نیروگاه‌های خودتأمین با راندمان بالا (حداقل ۵۵ درصد) تأمین کنند. با این حال آمارها نشان می‌دهد تا پایان سال ۱۴۰۳ تنها ۳۷ درصد این تکالیف

متعق شده است. صنایع به جای انباشت سوده‌ای کلفت خود برای توسعه زیرساخت‌های پایدار انرژی و ایفای نقش در توسعه کشور، سودها را توزیع کرده و بار ناترازی را به شبکه سراسری تحمیل کرده‌اند. از طرفی، راندمان همین نیروگاه‌های جدید ساخته‌شده توسط صنایع نیز حدود ۳۵.۶ درصد است که فاصله معناداری با استانداردهای قانونی ۵۵ درصدی دارد. این یعنی وقتی صنایع به سمت تولید می‌روند، به دلیل نبود نظارت یک نظام توسعه صنعتی مقتدر، بخش انرژی (وزارتخانه‌های نیرو و نفت) و بخش صنعت (وزارت صمت و هلدینگ‌های بزرگ) کاملاً مستقل و منقطع از یکدیگر تصمیم‌گیری می‌کنند. صنعت بدون توجه به ظرفیت‌های شبکه برق، خطوط تولید خود را توسعه می‌دهد و بخش انرژی نیز بدون الزام صنایع به پیوند زدن زنجیره ارزش خود با توسعه کلان انرژی، صرفاً نقش یک توزیع‌کننده منفعل را بازی می‌کند. این رهاشدگی ساختاری، انگیزه ارتقای راندمان کلان را در نطفه کور کرده است.

ب) **عدم سرمایه‌گذاری حمایتی و هدایت‌نشده:** وقتی نظام توسعه صنعتی وجود نداشته باشد، هیچ سازوکار هوشمندی برای هدایت اعتبارات به سمت گلوگاه‌های استراتژیک وجود ندارد. فرسودگی ۵۰ درصد نیروگاه‌ها نشان می‌دهد سرمایه‌های کشور به جای نوسازی ناوگان پیشران (برق) به سمت بخش‌های زودبازده کوتاه‌مدت یا توزیع ساده

محورهای نقشه توسعه صنعتی در حوزه انرژی	اقدامات کلیدی و پیاده‌سازی	پیامد و دستاورد اقتصادی
مشروط‌سازی معافیت‌های مالیاتی	قطع معافیت‌های مالیاتی صنایع یی انرژی و تبدیل آن به اعتبارات هدفمند نوسازی	هدایت سود صنایع به سمت ساخت نیروگاه‌های مدرن خودتأمین
نهفت ملی ارتقای راندمان	تبدیل اجباری نیروگاه‌های گازی به سیکل ترکیبی و ورود توربین‌های کلاس F	افزایش راندمان از ۳۹ درصد به بالای ۵۰ درصد و صرفه‌جویی میلیارد‌ها دلار سوخت
تنوع‌بخشی به سبد تأمینتی	ورود صنایع به حوزه نظام تجدیدپذیر، گازی مدرن و مینی‌اکتورها	کاهش بار شبکه سراسری و تقمین تولید پایدار صنعتی در تمام فصول

روشنی ترسیم شده باشد. در سناریوی تعرض به کشتی‌های ایرانی، قاعده‌ای س ساده اما عمیقاً راهبردی می‌تواند برقرار شود. در ازای هر شناور ایرانی که هدف قرار گیرد، یک نفتکش متعلق به آمریکا یا متحدانش در آب‌های آزاد طعمه آتش می‌شود. این منطق مقابله به مثل، به سرعت فضای امنیتی را از تنگه هرمز به تمام مسیرهای دریانوردی جهان گسترش می‌دهد.

چنین تهدیدی شاید در نگاه نخست تندروانه به نظر برسد اما در پس آن یک محاسبه سرد پیمدای نهفته است. صنعت کشتیرانی و بازارهای بیمه بین‌المللی شدت نسبت به ناامنی دریایی حساس هستند. کافی است چند نفتکش بزرگ در آب‌های آزاد آسیب ببینند تا حق بیمه حمل نفت به ارقامی نجومی برسد، بسیاری از مالکان از تردد در منطقه خودداری کنند، و قیمت نفت در بازارهای جهانی دچار شوک شود. آمریکا با علم به این پیامدها، پیش از هر تعرضی مجبور خواهد شد هزینه‌های سرسام‌آور اقتصادی و سیاسی این مسیر را در برابر منافع راهبردی محاصره ایران سبک و سنگین کند. بازدارندگی در این لایه، از مسیر گره زدن منافع دشمن به زیان‌های مهارنشدن عمل می‌کند.

■ **فرجام سخن**

محاصره دریایی، برخلاف تصور رایج، یک سناریوی تک‌پرده با برنده و بازنده قطعی نیست. این میدان، صفحه شطرنجی است که هر مهره آن می‌تواند بازی را به سمتی تازه ببرد. ایران با اتکای صرف به انکار تهدید یا واکنش‌های احساسی، نه از منافع ملی خود دفاع می‌کند و نه صلابت راهبردی خود را به نمایش می‌گذارد. آنچه ضرورت امروز است، طراحی یک ماتریس هوشمند از کنش‌های همزمان و هم‌افزاست.

نخست، در حوزه پدافند اقتصادی، باید وابستگی ۷۰ درصدی کالا‌های اساسی به بندار جنوب را به‌سرعت کاهش داد و کریدور شمال را از یک مسیر جایگزین به یک شاهراه پایدار واردات تبدیل کرد.

دوم، در عرصه صادرات نفت، می‌توان با جابه‌جایی هوشمندانه پرچم‌ها و درگیر کردن منافع قدرت‌های خریدار، هزینه تعرض به نفتکش‌ها را چندلایه کرد و همزمان مسیرهای جدیدی مانند کریدور جاسک – گوادر را فعال کرد.

سوم، در بعد منطقه‌ای، ظرفیت انسداد باب‌المندب و فلج‌سازی خطوط لوله جایگزین هرمز، برگ‌های برنده‌ای هستند که می‌توانند امنیت عرضه نفت رقیبا را به خطر انداخته و توازن وحشت را به نفع ایران تغییر دهند. چهارم، دکت‌رین مقابله به مثل در آب‌های آزاد، لایه نهایی بازدارندگی را می‌سازد و نشان می‌دهد که هیچ اقدامی بدون پاسخ نخواهد ماند.

تمام این گزینه‌ها زمانی به متن واقعیت اقتصادی و سیاسی کشور گره می‌خورند که از مرحله طرح روی کاغذ فراتر رفته و به برنامه‌های عملیاتی با زمان‌بندی مشخص بدل شوند. ایران در تقاطع تاریخ، یک بار دیگر نیازمند آن روحیه‌ای است که تنگنا را به فرصت‌های تمدنی تبدیل کند. محاصره اگرچه تهدیدی بزرگ است اما می‌تواند جرقه‌ای باشد برای تکمیل کردبورهای زمینی، تعمیق پیوند با همسایگان و خلق معماری جدیدی از امنیت انرژی در منطقه. این، جوهره یک راهبرد ملی است: نه پذیرش انفعال در برابر زور و نه غفلتین در دام ماجراجویی، بلکه گشودن مسیرهایی که حتی در اوج توفان‌ها، کشتی اقتصاد ایران را سرپا نگه دارند.

هر ساله با آغاز فصل گرما، کلدیوازه

«تازاری برق» به ترجیع‌بند اخبار اقتصادی و صنعتی ایران تبدیل می‌شود. در ادامه این وضعیت، برخی کارخانه‌ها تعطیل می‌شوند و همچنین برخی خطوط تولید فولاد و سیمان از حرکت

می‌ایستند که پیامد آن وارد آمدن خسارت‌های چند میلیارد دلاری به بدنه صنعت کشور است. روایت غالب و رسمی از این چالش معمولاً بر «شد بی‌رویه مصرف خانگی» یا «تغییرات اقلیمی» تمرکز دارد، روایتی که اگرچه بخشی از واقعیت را بازگو می‌کند اما آدرس غلطی برای حل ریشه‌ای مساله است.

ریشه اصلی خلع‌فیشینی صنایع و خاموشی‌های گسترده، نه در بخش مصرف، بلکه در زنجیره تولید و در رأس آن بهره‌وری پایین و اتلاف ساختاری انرژی نهفته است. ناترازی برق در ایران بیش از آنکه حاصل کمبود منابع یا توان مهندسی باشد، محصول راندمان پایین نیروگاهی، فرسودگی شدید ناوگان تولید برق و مهم‌تر از همه، فقدان یک نقشه توسعه صنعتی جامع است که بتواند زنجیره ارزش انرژی و صنعت را به یکدیگر متصل کند. در این نوشتار با تکیه بر آمارهای رسمی و بین‌المللی، ابعاد این اتلاف عظیم ملی و راهکار نجات آن را بررسی می‌کنیم.

۱. **کالبدشکافی راندمان نیروگاهی: روایت آماری یک سقوط**
برای درک عمق چالش بهره‌وری در صنعت برق ایران، نگاهی به گزارش‌های معتبر بین‌المللی از جمله آمار شرکت بریتیش پترولیوم (BP)، تصویری تکان‌دهنده ارائه می‌دهد:

شکاف عمیق با میانگین جهانی: راندمان نیروگاه‌های حرارتی در ایران حدود ۳۹.۱ درصد است در حالی که متوسط راندمان نیروگاه‌های دنیا به ۴۸.۲ درصد می‌رسد. این یعنی سیستم تولید برق کشور ۹.۱ درصد از میانگین جهانی عقب‌تر است.



منوط کند. مالیات اخذ شده از این صنایع نباید صرف بودجه جاری شود، بلکه باید در قالب اعتبارات کم‌بهره یا کمک‌های بلاعوض هدفمند، صرفاً به پروژه‌های ارتقای راندمان نیروگاهی و بهینه‌سازی خطوط تولید همان صنایع اختصاص یابد.

۲. **اجبار به انباشت سود برای توسعه زیرساخت:** صنایع بزرگ انرژی‌بر سالانه هزاران میلیارد تومان سود خالص شناسایی می‌کنند اما به دلیل نبود یک نقشه توسعه بالادستی، این سودها را میان سهامداران توزیع کرده و عملاً منابع ملی را هدر می‌دهند. طبق نقشه توسعه صنعتی، صنایع موظف خواهند بود درصد مشخصی از سود سالانه خود را در «صندوق توسعه انرژی صنعت» انباشت کنند تا خرج نوسازی ناوگان برق کشور شود.

۳. **توسعه خودتأمینی:** با پایه فناوری‌های نوین، صنایع باید به سمت ۳ لایه خودتأمینی حرکت کنند: **نیروگاه‌های گازی سیکل ترکیبی مدرن:** با راندمان بالای ۵۵ درصد جهت تأمین بار پایه.

انرژی‌های نو (تجدیدپذیر): احداث نیروگاه‌های خورشیدی و بادی که در ساعات پیک روز (دقیقاً زمان اوج بحران تابستان) بیشترین بازدهی را دارند.

مینی‌راکتورهای صنعتی (SMR): به عنوان یک راهبرد بلندمدت برای صنایع سنگین و متمرکز، جهت دستیابی به برق پایدار، ارزان و بدون کربن در طول سال.

■ **نتیجه‌گیری: بهینه‌سازی، بزرگ‌ترین میدان نفتی ایران**
چالش ناترازی برق در ایران، چالش «کمبود تولید» نیست؛ بحران «کشتار انرژی» در فرآیند تولید و مصرف است. ناترازی برق تجسم عینی بهره‌وری پایینی است که سالانه ۱۰ میلیارد دلار ثروت ملی را در بخش نیروگاهی خاکستر می‌کند. بزرگ‌ترین و ارزان‌ترین میدان نفتی و گازی که ایران امروز می‌تواند کشف و بهره‌برداری کند، «میدان بهینه‌سازی و ارتقای راندمان نیروگاه‌ها» است. افزایش ۹ درصدی راندمان نیروگاه‌های کشور و رسیدن به استاندارد جهانی، نیازمند جراحی اقتصادی، پایان دادن به رانت انرژی صنایع بی‌بهره و پیاده‌سازی فوری یک نقشه توسعه صنعتی هوشمند است، در غیر این صورت با ادامه روند فعلی و تحقّق ناچیز قوانین تحولی، صنعت برق نه‌تنها پیشران اقتصاد نخواهد بود، بلکه به ترمز اصلی رشد اقتصادی کشور تبدیل خواهد شد.