



دوشنبه ۶ مهر ۱۴۰۵

وطن امروز | شماره ۴۷۲۰

صفحه آخر

امام حسین(ع)

کسی که دوست دارد ادبش به تأثیر افتد و روزی‌اش افزایش یابد، صله رحم به جا آورد.

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی

صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول: محمد آخوندی

مدیرعامل: رضا شکیبایی

سر‌دبیر: سید عابدین نورالدینی

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۲ | تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳ | فاکس: ۶۶۴۱۳۱۳۷
پایمرسان: @vatanemrooz | پست الکترونیکی: info@vatanemrooz.ir

چاپ: ایران کهن

گزارش «وطن امروز» از تحریم ۲۷ ایرلاین ایرانی و عواملی که مانع قطع کامل مسیرهای هوایی شده است

پرواز از میان شکاف تحریم



گروه اقتصادی: چند هفته پیش، خبر تحریم هوایی ایران از سوی آمریکا چنان مخابره شد که گویی شمارش معکوس برای بسته شدن آخرین راه‌های هوایی ایران آغاز شده است. وزارت خزانه‌داری آمریکا ۱۷ شهریور ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی را تحریم کرد و همزمان دامنه فشار را به شرکت‌هایی کشاند که از فروش بلیت و خدمات زمینی گرفته تا تأمین سوخت و پشتیبانی پرواز با این شرکت‌ها همکاری می‌کنند. نام قشمایر، ایران‌ایرتو، آتا، تابان، سروش‌ایر، آسمان، کیش‌ایر، زاگرس و بسیاری از شرکت‌های دیگر در این فهرست قرار گرفت. وزارت خزانه‌داری آمریکا اعلام کرد هدف محدودکردن صنعت هوانوردی ایران است.

در روزهای نخست اثر این تصمیم بیشتر از جنس روانی و تبلیغاتی بود. پروازهای ایرانی به بغداد، نجف و مسقط متوقف یا معلق شد، امارات نیز محدودیت‌هایی اعمال کرد و چند مسیر منطقه‌ای با آشفتگی روبه‌رو شد. برای مسافری که بلیت در دست داشت، دانشجویی که باید سر کلاس می‌رسید یا بیماری که برنامه درمانش در کشور همسایه تنظیم شده بود، تحریم مفهومی انتزاعی در مناسبات ایران و آمریکا نبود و به صف باجه فرودگاه، لغو بلیت و سفر زمینی طولانی تبدیل شد.

با این همه، تنها چند روز زمان لازم بود تا وجه دیگری از ماجرا آشکار شود. تحریم هوایی بر خلاف تصویری که هنگام اعلام آن ساخته شد، کلیدی نیست که واشنگتن آن را بجزخاند و تمام باند‌های فرودگاهی پیرامون ایران در یک لحظه خاموش شوند. این سیاست برای اثرگذاری به همکاری صدها شرکت، فرودگاه، دولت، بانک، شرکت سوخت‌رسان، آژانس مسافرتی و ارائه‌دهنده خدمات زمینی نیاز دارد. هر حلقه‌ای که همکاری نکند، هزینه اجرای سیاست را بالاتر می‌برد. اکنون نخستین نشانه‌های همین مشکل نمایان شده است.

■ **سنگ بزرگ واشنگتن**

تحریم تازه صنعت هوانوردی ایران بخشی از برنامه‌ای است که وزارت خزانه‌داری آمریکا آن را «Operation Economic Outcast» نامیده است. آمریکا در ماه گذشته بخش هوانوردی ایران را در زمره حوزه‌های هدف قرار داد و ۱۷ شه‌پرواز قشمار را به تحریم ۲۷ شرکت هواپیمایی گسترش داد. مقام‌های آمریکایی این بهانه را آورداند که برخی شرکت‌های ایرانی در جابه‌جایی تجهیزات، نیرو و کالاهای مرتبط با سپاه پاسداران نقش داشته‌اند.

اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا دامنه تهدید را از خود ایرلاین‌ها به همکاران آنها کشاند. اعلام شد شرکتی که به هواپیمای ایرانی سوخت بدهد، خدمات زمینی ارائه کند یا بخشی از عملیات تجاری آن را بر عهده بگیرد، ممکن است دسترسی خود به نظام مالی آمریکا را به خطر بیندازد. این همان نقطه‌ای است که مظاهر تحریم آمریکایی قدرت خود را از آن می‌گیرد، لذا مساله الزام حقوقی همه کشورها به اجرای تصمیم‌واشنگتن نیست، مساله اصلی اندازه اقتصاد آمریکا و جایگاه دلار در تجارت جهانی است.

با همین منطق، نخستین واکنش‌ها نیزس محتاطانه بود. بخش خصوصی در بسیاری از کشورها معمولاً پیش از دولت عقب می‌کشد، چون مدیر یک شرکت خدمات فرودگاهی باید میان درآمد چند پرواز ایرانی و احتمال محروم شدن از بازار یا شبکه مالی آمریکا انتخاب کند، از همین رو توقف اولیه برخی مسیرها را نباید کم‌اهمیت دانست اما تحریم یک تفاوت اساسی با دستور اداری داخلی دارد. آمریکا می‌تواند هزینه همکاری با ایران را بالا ببرد ولسی برای قطع کامل همکاری باید منافع اقتصادی همه طرف‌های مقابل را نیز کم‌اهمیت کند که کار بسیار دشوارتری است.

■ **شکاف روی پاند استانبول**

نمونه تیره‌ روشن‌ترین شاهد باشد. رسانه تخصصی هوانوردی Haber Aero گزارش داد که از اول مهر، یعنی همان تاریخی که فشار جدید آمریکا وارد مرحله اجرایی شد، خدمات زمینی ۵ شرکت قشمایر، ایران‌ایرتو، سروش‌ایر، آتا و تابان در فرودگاه استانبول به شرکت ترکیه‌ای FUGO منتقل شده است. داده‌های پروازی مورد استناد این رسانه نیز نشان می‌داد عملیات این ۵ شرکت در مسیر استانبول ادامه دارد. هر ۵ ایرلاین در فهرست جدید تحریم‌های آمریکا قرار دارند.

این اتفاق از لحاظ اقتصادی اهمیت بیشتری از یک تغییر پیمانکار دارد. اگر یک شرکت خدمات‌دهنده به دلیل ریسک تحریم کنار برود و شرکت دیگری جای آن را بگیرد، تحریم هنوز دردرس ایجاد کرده ولی به هدف نهایی یعنی قطع پرواز نرسیده است. هزینه مبادله افزایش می‌یابد و قراردادهای عوض شده و عملیات پیچیده‌تر می‌شود اما خط هوایی همچنان کار می‌کند. برای ترکیه نیز موضوع فقط ۵ هواپما نیست، پیش از محدودیت‌های اخیر، حجم بزرگی از پروازهای روزانه میان ۲ کشور برقرار بود. هر هواپما برای فرود، پارک، بار، مسافر، سوخت، خدمات فنی و ده‌ها خدمت دیگر پول می‌پردازد. مسافر ایرانی هم پس از خروج از فرودگاه وارد هتل، رستوران، تاکسی و مرکز خرید می‌شود. وقتی یک مسیر بسته می‌شود، صورتحساب آن تنها روی میز شرکت ایرانی قرار نمی‌گیرد. این همان نقطه ضعف تحریم‌های ثانویه است. آمریکا می‌کوشد هزینه همکاری با ایران را از منفعت آن بزرگ‌تر کند. ایران برای خنثی‌سازی فشار باید همین معادله را در جهت مقابل تغییر دهد و کاری کند که قطع ارتباط با ایران برای شریک خارجی پرهزینه باشد.

■ **دیوار چین و مالزی در برابر تحریم هوایی**

در شرق آسیا مساله از جنس دیگری است. چین بارها اعلام کرده تحریم‌های یک‌جانبه فاقد پشتوانه شورای امنیت سازمان ملل را به رسمیت نمی‌شناسد. سخنگوی وزارت خارجه چین ماه گذشته در پاسخ مستقیم به درخواست آمریکا برای تشدید فشار اقتصادی بر ایران گفت یکن با تحریم‌های یک‌جانبه‌ای که مبنایی در حقوق بین‌الملل و مجوز شورای امنیت ندارد، مخالف است. وزارت خارجه چین همچنین تأکید کرد همکاری اقتصادی عادی با ایران نباید از سوی کشور ثالث مختل شود. این موضع برای ایران اهمیت عملی دارد. چین یک مقصد معمولی در نقشه پرواز نیست، بزرگ‌ترین شریک اقتصادی ایران و یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال کشور به زنجیره تجارت آسیایی است. حتی اگر شبکه پروازهای غربی محدود شود، باقی ماندن مسیرهای شرقی می‌تواند مانع تبدیل فشار هوایی به انزواى کامل شود.

نشانه مشابهی از مالزی دیده می‌شود. سفارت مالزی در تهران ۱۸ شهریور، یک روز پس از اعلام تحریم‌های تازه آمریکا، از گفت‌وگوی سفیر این کشور با مدیران ایران‌ایر درباره احیای اتصال مستقیم هوایی تهران و کوالالامپور خبر داد و بر اهمیت این مسیر برای گردشگری، تجارت و رفت‌وآمد مردم ۲ کشور تأکید کرد.

گزارش مقام‌های هوانوردی ایران نیز از فعال‌بودن مسیرهایی به چین، مالزی و بخش‌هایی از شرق و جنوب شرق آسیا حکایت دارد. هنوز برای نتیجه‌گیری درباره دوام همه این خطوط زود است اما یک واقعیت قابل مشاهده است: شرق آسیا واکنشی یکدست مطابق خواسته آمریکا نشان نداده است.

این تفاوت باید در سیاست اقتصادی ایران جدی گرفته شود. اگر مسیرهای پروازی را شبکه‌ای از شریان‌های کشور بدانیم، عقل حکم می‌کند همه شریان‌ها از یک منطقه عبور نکنند. تمرکز بیش از اندازه بر چند فرودگاه نزدیک، آسیب‌پذیری ایجاد می‌کند. همان‌طور که تاجر قدیمی ایرانی تمام بار خود را به یک کاروان نمی‌سپرد.

■ **عقب‌نشینی سریع بغداد**

ماجرای عراق از این هم آموزنده‌تر است. بغداد ابتدا محدودیت را اجرا کرد. پروازهای ایران به پایتخت متوقف شد و نجف که قرار بود بخشی از بار بغداد را به دوش بکشد، کمی بعد پروازهای ایران را تعلیق کرد. در برنامه یکی از روزهای نجف، ۱۸ پرواز از ۲۰ پرواز به شهرهای ایران مربوط بود؛ عددی که نشان می‌دهد ارتباط هوایی با ایران برای این فرودگاه فعالیتی حاشیه‌ای نیست. چند روز بعد ورق تا اندازه‌ای برگشت. دفتر نخست‌وزیر عراق در ۴ مهر رسماً اعلام کرد بغداد با واشنگتن در حال مذاکره است تا برخی فرودگاه‌های عراقی از محدودیت‌های مربوط به شرکت‌های هواپیمایی ایران معاف شوند. دولت عراق دلایل این درخواست را درمان، تحصیل، زیارت و منافع غیرنظامیان اعلام کرد.

این تغییر موضع کوچک نیست. کشوری که در روز نخست برای پرهیز از ریسک تحریم، مسیر را می‌بندد و چند روز بعد برای بازکردن همان مسیر درخواست معافیت می‌کند، عملاً با هزینه اقتصادی و اجتماعی تصمیم خود روبه‌رو شده است. در عراق، پرواز ایران بخشی از اقتصاد زیارت است. هتل نجف، راننده تاکسی، رستوران، بازار، شرکت گردشگری و فرودگاه از این رفت‌وآمد درآمد دارند. بیماران عراقی برای درمان به ایران می‌آیند، دانشجویان میان ۲ کشور تردد می‌کنند و پیوند خانوادگی و مذهبی حجم بزرگی از تقاضای سفر را ساخته است. تحریم وقتی این شبکه را قطع می‌کند، زیان آن در تهران متوقف نمی‌ماند.

همین مساله سبب اعتراض شماری از مقام‌های عراقی شد. آنها استدلال کردند اجرای تحریم یک‌جانبه آمریکا به منافع اقتصادی عراق، گردشگری دینی و رفت‌وآمد شهروندان آسیب می‌زند. فارغ از وزن سیاسی این اظهارات، اصل اقتصادی

استدلال قابل توجه است. هر قدر وابستگی متقابل ۲ کشور بیشتر باشد، مشارکت در محاصره یکی از آنها برای دیگری گران‌تر تمام می‌شود.

■ **پاسخ ایران چه باید باشد؟**

ایران در برابر فشار جدید سیاست سکوت در پیش نگرفت. سرلشکر محسن رضایی، دبیر شورای عالی امنیت ملی پیش از اجرایی شدن بخش اصلی فشارهای تازه هشدار داده بود کشورهایی که در محدودیت اقتصادی علیه ایران مشارکت کنند باید انتظار واکنش متقابل را داشته باشند. محمد مخبر نیز ۳ مهر نوشت «پرواز در منطقه یا برای همه آزاد است یا برای هیچ‌کس» و تأکید کرد محرومیت ایران از خدمات فرودگاهی بدون پاسخ نخواهد ماند.

با این حال، مرز میان بازدارندگی و افزایش نااطمینانی بسیار باریک است. دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی پس از برداشت‌هایی که از سخنان مقام‌های ایرانی درباره اقدام علیه فرودگاه‌های منطقه شکل گرفت، تأکید کرد منظور، اقدام نظامی علیه فرودگاه‌ها نیست و ایران گزینه‌های غیر نظامی برای رفتار متقابل را در اختیار دارد.

از دید اقتصادی این تمایز مهم است. افزایش ریسک امنیتی می‌تواند همان ایرلاین‌ها و شرکت‌هایی را که ایران می‌خواهد به ادامه همکاری تشویق کند محتاط‌تر کند. پاسخ مؤثر لزوماً پرصداترین پاسخ نیست. ابزارهایی مانند تنظیم متقابل حقوق پروازی، عوارض فرودگاهی، دسترسی به بازار، موافقتنامه‌های حمل‌ونقل و امتیازهای تجاری می‌تواند قدرت چانه‌زنی ایجاد کند، بدون آنکه هزینه نااطمینانی منطقه را بالا ببرد. تجربه عراق نیز نشان می‌دهد مذاکره، وابستگی اقتصادی و مطالبه گروه‌های ذی‌نفع، گاهی سریع‌تر از تهدید نتیجه می‌دهد. چند روز پس از توقف پرواز‌ها، همان نیاز بمباران، زائران، دانشجویان و فعالان اقتصادی دولت بغداد را به میز گفت‌وگو برای گرفتن معافیت بازگرداند.

■ **تحریم چگونه فرسوده می‌شود**

تحریم هوایی زمانی بیشترین اثر را دارد که اجرای آن ارزان، هماهنگ و فراگیر باشد؛ هر سه شرط اکنون با پرسش چالش برانگیز روبه‌رو است.

هماهنگی کامل وجود ندارد، چین موضع مستقلی دارد، مسیرهای استانبول کاملاً قطع نشده و عراق برای معافیت مذاکره می‌کند. اجرای تحریم نیز رایگان نیست؛ فرودگاه، شرکت خدمات زمینی و صنعت گردشگری کشور مقصد بخشی از درآمد خود را از دست می‌دهند. فراگیری آن نیز هنوز حاصل

نیز رخ دهد. نرخ وجوه فدرال برای سال‌های ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷ حدود ۴۰٫۱ درصد و نرخ بلندمدت ۳٫۲ درصد پیش‌بینی شده است. بازارها نیز به‌سرعت انتظارات خود را بازتنظیم کرده‌اند و حالا نه فقط یک یا ۲ بار، بلکه ۳ یا ۴ بار افزایش نرخ بهره را تا پایان چرخه فعلی قیمت‌گذاری می‌کنند. این تغییر انتظارات، خود به‌عنوان یک مکانیزم تشدیدکننده عمل می‌کند: هرچه بازار بیشتر به افزایش نرخ باور داشته باشد، هزینه استقرار دولت و بنگاه‌ها زودتر بالا می‌رود و فشار تورمی را تقویت می‌کند. **بخش سوم: بحران بدهی؛ نسبت بهره به تولید ناخالص داخلی در مرز ۵ درصد**

گزاره سوم، عمق واقعی مشکل را نشان می‌دهد. نسبت پرداخت بهره به تولید ناخالص داخلی در آمریکا پس از کشورهایی مانند جامائیکا، غنا، آفریقای جنوبی و مصر، بالاترین سطح در جهان است و به مرز ۵ درصد نزدیک می‌شود. این یعنی آمریکا از نظر بار به‌راهی، در جمع آسیب‌پذیرترین اقتصادهای جهان قرار گرفته؛ کشوری که هم‌زمان بزرگ‌ترین اقتصاد دنیا و بزرگ‌ترین بدهکار جهان است. ترکیب این سه عامل، یک دور باطل می‌سازد: کنترل ایران بر تنگه هرمز قیمت انرژی را بالا نگه می‌دارد، قیمت بالای انرژی تورم را تقویت می‌کند، تورم فدرال رزرو را به افزایش نرخ بهره وامی‌دارد، افزایش نرخ بهره هزینه خدمات



نشده است. حتی گزارش‌های غربی که از گسترش محدودیت‌ها نوشته‌اند، همزمان از ادامه برخی پروازهای ایران به چین، روسیه، ترکیه و شماری از مقصدهای دیگر خبر داده‌اند.

مساله اصلی در ماه‌های آینده مسابقه میان ۲ توان است: توان واشنگتن برای افزایش قیمت همکاری با ایران و توان تهران برای کاهش آن قیمت یا افزایش منفعت همکاری.

■ **نقشه راه ایران باید چه باشد؟**

راه نخست، متنوع‌کردن مسیرهاست. وابستگی شدید به چند فرودگاه ترانزیتی باید کاهش یابد. چین، آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، هند، جنوب شرق آسیا و برخی مسیرهای منطقه‌ای می‌توانند در قالب شبکه‌ای مکمل دیده شوند. مسیر جایگزین اگر از پیش آماده شده باشد، هنگام بحران بسیار ارزان‌تر از مسیری است که پس از بسته‌شدن راه اصلی با شتاب طراحی شود. راه دوم، قراردادهای پایدار خدمات زمینی است. تجربه استانبول نشان داد گاهی مساله اصلی خود فرودگاه نیست، پیمانکار خدمات زمینی است. شرکت‌های ایرانی باید در مقصدهای مهم بیش از یک گزینه عملیاتی برای هندلینگ، فروش بلیت، بار، سوخت و خدمات فنی داشته باشند. تابا وری در هوانوردی از همین جزئیات ساخته می‌شود.

راه سوم، پیوندزدن منافع هوانوردی با اقتصاد کشور مقصد است. هرچه گردشگر، دانشجوی، بیمار و بازرگان ایرانی سهم بیشتری در اقتصاد مقصد داشته باشند، تعطیل‌کردن مسیر برای دولت میزبان دشوارتر می‌شود. نمونه نجف این منطق را به‌خوبی نشان داد.

راه چهارم، استفاده فعال از دیپلماسی هوانوردی است. گفت‌وگو با دولت‌ها باید پیش از بحران آغاز شود و موافقتنامه‌های پروازی، تضمین‌های حقوقی، مسیرهای جایگزین، ترتیبات تأمین مالی و سازوکارهای حل اختلاف را پوشش دهد. چین و برخی کشورهای آسیایی در این زمینه ظرفیت مهمی دارند.

پنجمین مسیر، کاهش وابستگی فنی است. بخش بزرگی از قدرت تحریم هوانوردی از انحصار قطعه، تعمیر، فرام‌زار، تأمین مالی و خدمات تخصصی می‌آید. توسعه تعمیرات داخلی، همکاری فنی با کشورهای غیرغربی، استانداردسازی انبار قطعات و سرمایه‌گذاری هدفمند در نگهداری ناوگان تعیین می‌کند هواپما در روز بحران روی زمین می‌ماند یا پرواز می‌کند.

■ **نبرد بر سر هزینه**

ماجرای تحریم هوایی ایران هنوز پایان نیافته و برای اعلام پیروزی هر طرف زود است. آمریکا با ابزار دلار، شبکه مالی و دسترسی به بزرگ‌ترین بازارهای جهان و ایران نیز با ابزارهایی که در روز نخست تحریم کمتر دیده شدند: جغرافیا، بازار سفر، پیوندهای مذهبی و توان ساختن مسیرهای جایگزین. آنچه طی چند روز گذشته رخ داده، یک درس ساده دارد. تحریم هنگامی در ظاهر بسیار قدرتمند است که روی کاغذ خوانده می‌شود؛ آزمون اصلی وقتی آغاز می‌شود که قرار است هزاران بازرگر اقتصادی آن را هر روز اجرا کنند.

در استانبول ۵ شرکت ایرانی با پیمانکار تازه به پرواز ادامه داده‌اند، در شرق آسیا چین زیر بار منطق تحریم یک‌جانبه نرفته است، مالزی درباره تقویت اتصال هوایی گفت‌وگو کرده و در عراق دولتی که ابتدا محدودیت را پذیرفت، اکنون برای بازکردن بخشی از مسیر به دنبال معافیت است. اینها به معنای پایان فشار نیست اما نشان می‌دهد محاصره هوایی بر خلاف عنوان پرطمطراقش، دیواری یکپارچه نیست، بلکه مجموعه‌ای از تصمیم‌های اقتصادی است که هر کدام هزینه و منفعت خود را دارند.

راهبرد مؤثر ایران باید روی همین نقطه متمرکز شود؛ بالا بردن هزینه همراهی با تحریم و پایین آوردن هزینه همکاری مشروع با ایران، با دیپلماسی، قرارداد، تنوع مسیر، پیوند اقتصادی و حفظ سخنگیرانه ایمنی.

اگر این مسیر با حساسگری دنبال شود، مساله دیگر شمار هواپیماهایی نیست که یک هفته اجازه فرود پیدا نمی‌کنند، مساله ساختن شبکه‌ای است که با بسته‌شدن یک راه تمام کشور پشت همان در نماند. اقتصاد ایران سال‌هاست معنای این درس قدیمی را می‌شناسد. راه مطمئن، راهی نیست که هرگز بسته نمی‌شود، راهی است که وقتی بسته شد، راه دوم از پیش آماده باشد.

گزارش «وطن امروز» از تأثیر کنترل ایران بر تنگه هرمز و نقش آن بر افزایش نرخ بهره فدرال رزرو

سه‌ضلعی بحران در اقتصاد آمریکا

داده از موقعیت جغرافیایی خود به عنوان ابزار حکمرانی و نفوذ استفاده کند؛ ابزاری که هم اقتدار نظامی، هم نفوذ دیپلماتیک و هم هژمونی اقتصادی را همزمان تقویت و ایران را به بازیگری تبدیل می‌کند که هیچ معادله منطقه‌ای بدون آن قابل تصور نیست.

بخش دوم: فدرال رزرو در تنگنا؛ بازگشت چرخه افزایش نرخ بهره
عدم قطعیت مستمر در تنگه هرمز، قیمت جهانی انرژی و انتظارات تورمی را به‌شدت بالا برده و فدرال رزرو را وادار کرده در سپتامبر ۲۰۲۶ نخستین افزایش نرخ بهره خود از ژوئیه ۲۰۲۳ را اجرا کند و نرخ وجوه فدرال را به محدوده ۳٫۷۵ تا ۴ درصد برساند. رئیس فدرال رزرو، این افزایش را «پس گرفتن بخشی از سیاست تسهیلی» توصیف کرد و هشدار داد «هنوز کالاهای و خدمات بسیار زیادی هستند که قیمت‌شان با نرخ سالانه بیش از ۳ درصد رشد می‌کند». پیش‌بینی‌های جدید فدرال رزرو نشان می‌دهد شاخص قیمت مصرف‌کننده در سال ۲۰۲۶ به طور میانه به ۳٫۷ درصد و شاخص هسته به ۳٫۴ درصد خواهد رسید و تورم کلی تنها تا سال ۲۰۲۹ به هدف ۲ درصد بازمی‌گردد. نکته مهم‌تر، تغییر چشمگیر مسیر سیاست‌گذاری است. نمودار نقطه‌ای نشان می‌دهد ۱۶ نفر از ۱۸ عضو کمیته بازار آزاد فدرال انتظار دارند تا پایان سال حداقل یک افزایش دیگر

فوریه ۲۰۲۶ حمله نظامی مشترک آمریکا و اسرائیل به ایران، مجموعه‌ای از تحولات ژئوپلیتیک را در غرب آسیا رقم زد که پیامدهای آن به‌سرعت از مرزهای منطقه فراتر رفت و مستقیماً اقتصاد جهانی و به‌ویژه ایالات متحده را نشانه گرفت. در قلب این تحولات، ۲ مساله به‌شدت درهم‌تنیده قرار دارند: نخست، تثبیت کنترل عملی ایران بر تنگه هرمز به عنوان حیاتی‌ترین گلوگاه انرژی جهان و دوم، فشار فزاینده‌ای که این وضعیت بر فدرال رزرو (بانک مرکزی) آمریکا وارد می‌کند تا چرخه افزایش نرخ بهره را از سر بگیرد. در همین حال، نسبت پرداخت‌ها بابت نرخ بهره به تولید ناخالص داخلی آمریکا به مرز نزدیک شده که تا چند کشور بدهی‌دار جهان بالاتر از آن قرار دارند. در مطلب پیش‌رو می‌کوشیم این سه گزاره را به‌صورت مدون تحلیل کنم و نشان دهم چگونه آنها در کنار یکدیگر به «کابوسی» برای دولت فدرال و ناخ سفید تبدیل شده‌اند. **بخش اول: اهمیت تسلط ایران بر تنگه هرمز؛ از کنترل جغرافیایی تا هژمونی منطقه‌ای**

تنگه هرمز تنها یک آبراه نیست، گلوگاه حیاتی انرژی جهان است که حدود ۲۰ درصد نفت و گاز طبیعی مایع دنیا از آن عبور می‌کند. تسلط ایران بر این گذرگاه، موقعیت



محمداظهر رحیمی