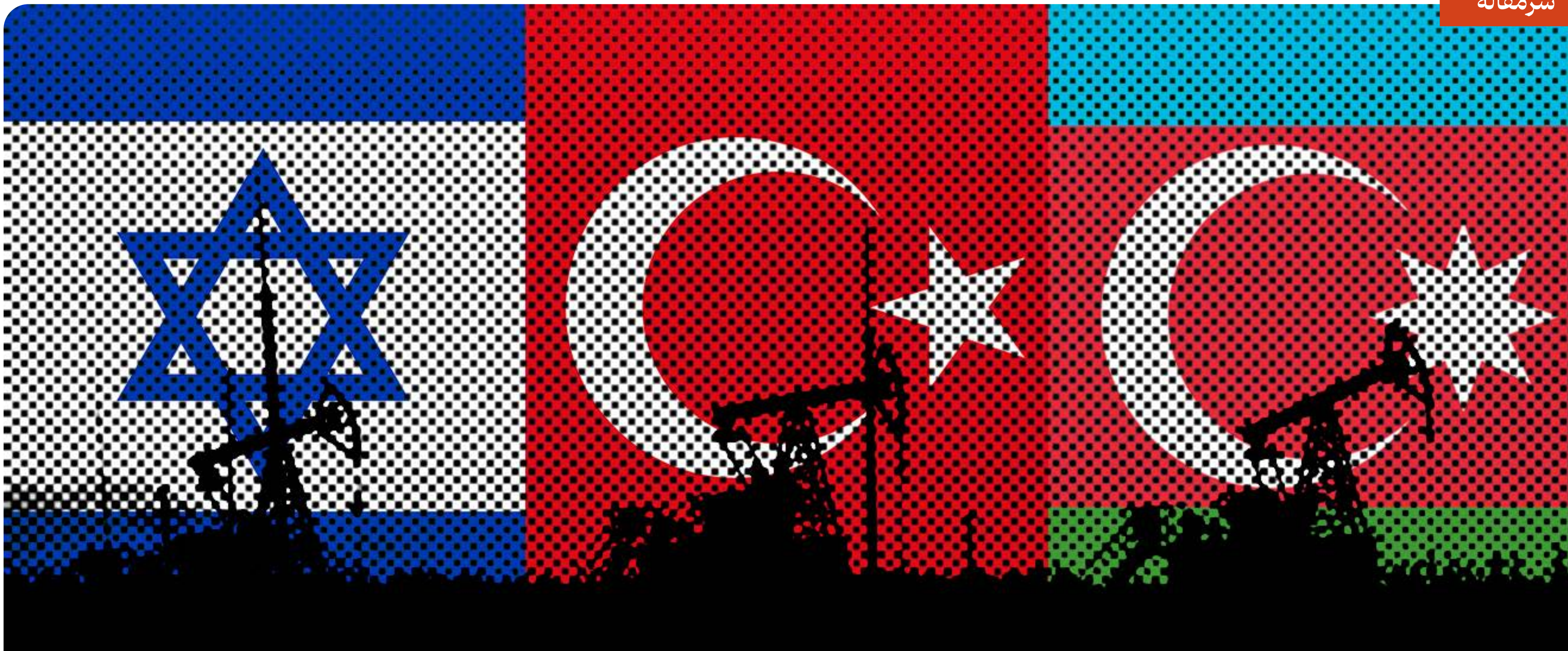




چاه در باکو، لوله در آنکارا، شیر نفت در تلاویو

سرمقاله



❖ | در سیاست، همیشه آن‌کس که بلندتر فریاد می‌زند، تعیین‌کننده‌تر نیست؛ گاهی آن‌کس که لوله را باز می‌گذارد، مؤثرتر است. در ماجرای انرژی اسرائیل نیز همین قاعده صادق است. پشت بسیاری از ژست‌های سیاسی و خطابه‌های آتشین، یک واقعیت سرد و سخت ایستاده است: اسرائیل هنوز بخشی مهم از امنیت انرژی خود را از نفت آذربایجان می‌گیرد و این نفت، برای رسیدن به مقصد، از کره ترانزیتی ترکیه عبور می‌کند. طبق گزارش رویترز، در سال ۲۰۲۵ نفت آذربایجان حدود ۴۶.۴ درصد واردات نفت اسرائیل را تشکیل داده و واردات نفت اسرائیل از بندر جیهان ترکیه به ۹۴ هزار بشکه در روز رسیده؛ رقمی که بالاترین سطح در سه سال اخیر بوده است.

پس صورت مسئله روشن است: باکو یکی از ستون‌های اصلی تأمین نفت اسرائیل است و جیهان یکی از دروازه‌های مهم رساندن این نفت به تل‌آویو. هر تلاشی برای پنهان کردن این واقعیت پشت واژه‌های مبهمی مثل «تجارت غیرمستقیم» یا «ترانزیت فنی» چیزی را عوض نمی‌کند. نفت، وقتی به مخزن اسرائیل می‌رسد،

دیگر برای افکار عمومی منطقه فرق چندانی ندارد که از کدام دست فروخته شده و از کدام بندر بار خورده؛ آنچه دیده می‌شود، این است که یک شبکه واقعی تأمین و انتقال هنوز کار می‌کند. نقش ترکیه در این میان، شاید از همه متناقض‌تر باشد. آنکارا از مه ۲۰۲۴ اعلام کرد تجارت با اسرائیل را متوقف کرده و این تصمیم را با زبان تند سیاسی همراه ساخت. همین موضع رسمی بعداً با محدودیت‌های بیشتر علیه کشتی‌ها و بنادر هم همراه شد. اما همزمان، رویترز گزارش داده که نفت آذربایجان همچنان از بندر جیهان به اسرائیل رسیده و ترکیه نیز فقط این توضیح را داده که دولت و شرکت دولتی BOTAS در «فروش» این نفت دخیل نیستند. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که تناقض عریان می‌شود: ممکن است فروشنده مستقیم نباشی، اما وقتی بندرت گره حیاتی این زنجیره است، دیگر نمی‌توانی از مسئولیت سیاسی آن کاملاً شانه خالی کنی. در سوی دیگر، آذربایجان نه فقط یک فروشنده نفت، بلکه به تدریج یک شریک گسترده‌تر انرژی برای اسرائیل شده است. وقتی اسرائیل به BP،

SOCAR و NewMed مجوز اکتشاف گاز در آب‌های خود می‌دهد، پیام روشن است: رابطه باکو و تل‌آویو از سطح معامله نفت خام عبور کرده و می‌تواند به همکاری عمیق‌تری در حوزه گاز و زیرساخت انرژی برسد. این دیگر فقط تجارت روزمره نیست؛ ساختن پیوند راهبردی انرژی است.

در برابر چنین وضعی، مقابله مؤثر با شعار و عصبانیت صرف ممکن نیست. بلکه با افشای زنجیره، بالا بردن هزینه اعتباری، فشار حقوقی و محدود کردن خدمات پشتیبان میتوان با آن مقابله کرد. اولین جبهه، جبهه شفافیت است. رویترز گزارش داده برخی نفتکش‌هایی که از جیهان راهی اسرائیل می‌شوند، در مسیر ردیاب خود را خاموش می‌کنند یا مقصد دیگری ثبت می‌کنند. این همان حلقه طلایی فشار است: باید این مسیرها، این کشتی‌ها، این بیمه‌گران، این واسطه‌ها و این ثبت‌کنندگان پرچم، دائماً زیر ذره‌بین قرار بگیرند. تجارتی که در روشنائی کامل رصد شود، به مراتب پرهزینه‌تر از تجارتی است که در مه ابهام انجام می‌شود.

جبهه دوم، فشار سیاسی و رسانه‌ای بر شکاف‌گفتار و رفتار است. ترکیه سال‌هاست می‌کوشد خود را در افکار عمومی منطقه در صف منتقدان اسرائیل نگه دارد؛ اما ادامه نقش جیهان در انتقال نفت به اسرائیل، دقیقاً همان نقطه‌ای است که این تصویر را زخمی می‌کند. این شکاف باید هر روز یادآوری شود، نه برای جنگ تبلیغاتی بی‌حاصل، بلکه برای تبدیل تناقض به هزینه سیاسی. هرچه این تناقض بیشتر دیده شود، دفاع از آن برای دولت‌ها و شرکت‌های درگیر سخت‌تر می‌شود.

جبهه سوم، هدف گرفتن حلقه‌های خدماتی است. نفت فقط با استخراج و خرید جابه‌جا نمی‌شود؛ با بیمه، کارگزاری، خدمات بندری، تأمین مالی، ثبت کشتی و تسویه حساب بانکی جابه‌جا می‌شود. هر جا این حلقه‌ها محدود شوند، جریان انرژی پرهزینه‌تر می‌شود. این همان عرصه‌ای است که هم مشروع است، هم مدنی است. هم اثرش از هیاهوی سیاسی بیشتر است. آن‌کس که زنجیره خدمات را می‌شناسد، بهتر از آن‌کس که فقط شعار می‌دهد، می‌تواند بر تجارت انرژی فشار وارد کند. ❖

تحولات ژئوانرژی

نفت ایران روی موج امن؛ ۸۰ روز صادرات دوراز محاصره

ترافیک دریایی و امنیت جریان نفت

بین‌المللی حضور دارند، بخش قابل توجهی در حالت dark حرکت می‌کنند؛ روشی که در سال‌های گذشته بارها به‌عنوان یکی از شیوه‌های مدیریت ریسک در تجارت نفت ایران مورد استفاده قرار گرفته است. علاوه بر آن، داده‌های ردیابی نشان می‌دهد حداقل ۱۵ نفتکش در نزدیکی بندر چابهار، ۹۶ نفتکش در آب‌های پیرامونی مالزی و ده‌ها فروند دیگر در مسیر تنگه مالاکا فعالیت دارند. همچنین حدود ۲۳ میلیون بشکه نفت در شرق خط موسوم به US toll در خلیج عمان موقعیت‌یابی شده است.

جمع‌بندی گزارش این است که حتی در سناریوی اعمال محدودیت‌های شدید بندری، حجم نفت موجود روی آب امکان می‌دهد ایران حدود ۸۰ روز صادرات خود را بدون اختلال جدی ادامه دهد. این ارزیابی نشان می‌دهد بخش عمده تجارت جاری ایران، پیش از اعلام تهدیدهای تازه، از مسیرهای دریایی خارج شده و در عمل در برابر اقدامات احتمالی مصون مانده است.

با بالا گرفتن تنش‌های تازه در منطقه و اعلام اخیر دونالد ترامپ مبنی بر اعمال «محاصره دریایی» علیه ایران، اقدامی که او آن را شامل جلوگیری از خروج نفتکش‌های ایرانی و توقیف کشتی‌های پرداخت‌کننده عوارض به ایران توصیف کرده، داده‌های جدید موسسه معتبر Drapsight تصویر متفاوتی از واقعیت ظرفیت صادراتی ایران ارائه می‌دهد.

بر اساس گزارش این موسسه، ایران هم‌اکنون حدود ۱۷۴ میلیون بشکه نفت خام را به‌صورت ذخیره شناور در اختیار دارد؛ حجمی که ماهیتاً در خارج از حوزه اثرگذاری هرگونه محاصره مستقیم بندری قرار می‌گیرد. تحلیلگران دراپ‌سایت می‌گویند بخش مهمی از این ذخایر طی هفته‌های منتهی به تشدید بحران، با پیش‌بارگیری گسترده و سه‌برابری نسبت به میانگین صادرات معمول روی نفتکش‌ها منتقل شده است.

از میان حدود ۱۲۹ نفتکش مرتبط با نفت خام ایران که هم‌اکنون در مسیرهای

مرتبط با ایران بدون وقفه از خلیج فارس خارج شده‌اند. نفتکش Auroura حامل فرآورده‌های نفتی ایران و نفتکش New Future حامل دیزل بارگیری‌شده از بندر حمیریه امارات بوده و مسیر آن به سمت صحرار عمان ثبت شده است. ظرفیت هر دو نفتکش حدود ۳۳۰ هزار بشکه اعلام شده است.

عبور این شناورها، درحالی ثبت شده که ترامپ اعلام کرده بود «نیروی دریایی آمریکا از ساعت ۱۷:۳۰ به وقت تهران محاصره کشتی‌های ورودی و خروجی به بنادر ایران را آغاز می‌کند.» با این وجود، داده‌های ردیابی نشان می‌دهد ترافیک کنترل‌شده تنگه هرمز ادامه داشته و کشتی‌هایی که الزامات عبور تعیین‌شده توسط ایران را رعایت کرده‌اند، مسیر خود را بدون توقف پیش برده‌اند.

این مجموعه داده‌ها نشان می‌دهد تغییرات اخیر در حجم عبور، بیشتر به ساختار جدید مدیریت عبور دریایی ایران مرتبط است و از الگوی طبیعی تردد در این گذرگاه حیاتی فراتر نرفته است.

داده‌های تازه موسسات Kpler، LSEG و Lloyd's List نشان می‌دهد برداشت‌های رسانه‌ای درباره حجم عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز در روزهای اخیر با واقعیت عملیاتی این گذرگاه متفاوت است. دونالد ترامپ پیش‌تر مدعی شده بود «۳۴ کشتی» در یک روز از تنگه عبور کرده‌اند و این رقم را نشانه‌ای از رفت‌وآمد گسترده پیش از آغاز «محاصره دریایی» عنوان کرده بود. با این حال آمار مستقل نشان می‌دهد طی یک هفته اخیر، عبور روزانه بین ۵ تا ۱۲ فروند بوده و عمدتاً شامل شناورها و نفتکش‌های مرتبط با فعالیت‌های ایران است. این داده‌ها همچنین تأیید می‌کند افزایش محدود ثبت‌شده در روز گذشته ۱۴ عبور. نه به دلیل تغییر رفتار بازار جهانی، بلکه در چارچوب مقررات امنیتی ایران در تنگه هرمز بوده است. طبق سازوکار اعلام‌شده از سوی مقامات دریایی ایران، تنها کشتی‌هایی که از مسیر تعیین‌شده عبور کنند و عوارض دریایی را پرداخت کنند اجازه ورود و خروج بدون اختلال از این گذرگاه را دارند؛ موضوعی که مستقیماً بر تعداد و ترکیب عبور روزانه اثر گذاشته است.

در همین بستر، خبرگزاری Reuters گزارش داد که روز دوشنبه دو نفتکش