حمله ائتلاف آمریکایی-سعودی علیه مقاومت عراق به شهادت و زخمی شدن ده ها تن انجامید

ماجراجویی خطرناک علیه عراق

گزارش

ایالات متحده و عربستان سعودی روز گذشته حملات هوایی علیه مناطقی در شرق عراق را آغاز کردند. فرماندهی مرکزی ایالات متحده در بیانیه‌ای اعلام کرد: جت‌های جنگنده آمریکایی و سعودی، مراکز تسلیحات و تدارکات لجستیکی را در مناطق مختلف شرق عراق هدف قرار دادند و ادعا کرد که این عملیات در پاسخ به بیش از ۳۰ حمله پهپادی از خاک عراق به تأسیسات نفتی عربستان سعودی، صورت گرفته است. در ادامه عربستان هم حمله به عراق را با ادعای «دفاع مشروع» توجیه کرد. وزارت دفاع عربستان مدعی شد که ریاض به‌دنبال تشدید تنش نیست، اما در صورت هرگونه تعرض، به آن پاسخ خواهد داد.
وزارت خارجه عربستان هم مدعی شد حملات اخیر بر اساس حق دفاع مشروع و مطابق با منشور سازمان ملل و حقوق بین‌الملل انجام شده است. این وزارتخانه همچنین ادعا کرد: عربستان در پی حفظ حاکمیت و امنیت خود است و در صورت مواجهه با هرگونه تهدید، اقدامات لازم را اتخاذ خواهد کرد.
در پاسخ به این اظهارات، مقاومت اسلامی عراق اتهامات ریاض مبنی بر هدف قرار دادن خاک این کشور را رد کرد و ادعاهای سعودی‌ها را «تلاشی برای توجیه ناتوانی در پاسخ به حملات دردناک یمنی‌ها که به عمق زیرساخت‌های آنها در استان شرقی و ریاض رسیده است، به دلیل ترس از ماهیت پاسخ قریب‌الوقوع یمن» دانست. در همین چارچوب، مقاومت با صدور هشدار به رژیم سعودی اعلام کرد: «هرگونه اقدام احمقانه سعودی با پاسخی مواجه خواهد شد که آنها را پشیمان خواهد کرد.»
حشدالشعبی همچنین در بیانیه‌ای اعلام کرد دست‌کم ۲۰ نفر از نیروهایش شهید و ۳۲ نفر دیگر زخمی شده‌اند.
در حمله‌ای که به کربلای معلی شد، چهار تن از پاسداران کاشان نیز به شهادت رسیدند. اسامی شهدا بدین شرح است: شهید پاسدار علی اصغر آستانه، شهید پاسدار ابوالفضل متقی، شهید پاسدار مرتضی اکبری و شهید پاسدار امیرعباس درهم فروش.
در ادامه این بیانیه آمده است این حملات مقرهای حشدالشعبی در استان‌های بغداد، واسط، نینوا، بصره، کرکوک، کربلا و دیالی را هدف قرار داده و خسارات مادی قابل توجهی به ساختمان‌ها، خودروها و تجهیزات نظامی وارد کرده است. حشدالشعبی در ادامه تأکید کرد کمیته‌های ذی‌ربط همچنان در حال ارزیابی میدانی خسارت‌ها و راستی‌آزمایی اطلاعات هستند و افزود: آمار اعلام‌شده از شهدا و مجروحان اولیه است و ممکن است با ادامه عملیات جست‌وجو، تکمیل گزارش‌های میدانی و تأیید اطلاعات، به‌روزرسانی یا افزایش یابد.

واکنش تند بغداد

علی فالح الزیدی، نخست‌وزیر عراق، با توجه به تحولات اوضاع امنیتی، دستور برگزاری نشست اضطراری شورای امنیت ملی را صادر کرد. به گزارش المیادین، الزیدی همچنین سفر برنامه‌ریزی شده خود به عربستان سعودی را پس از تجاوز به این کشور به تعویق انداخت.
دفتر ریاست جمهوری عراق نیز در بیانیه‌ای، حملات مشترک آمریکایی-سعودی به مقر نیروهای حشدالشعبی را که منجر به شهادت و مجروح شدن شماری از رزمندگان آن شد، محکوم کرد و آن را اقدامی غیرقابل قبول و نقض آشکار حاکمیت عراق و مغایر با قوانین بین‌المللی و منشور سازمان ملل متحد دانست.
در ادامه بیانیه آمده است: این تجاوزات، غیرقابل قبول و نقض آشکار حاکمیت عراق و مغایر با قوانین بین‌المللی و منشور سازمان ملل است. دفتر نزار آمیدی افزود: گفت‌وگو برای فیصله دادن به بحران‌ها به گونه‌ای که امنیت منطقه را حفظ کند و مردم آن را از تنش بیشتر دور نگه دارد، ضروری است.
محمد شیاع السودانی، نخست‌وزیر سابق عراق هم با محکوم کردن تجاوز به این کشور، اظهار کرد: «این حمله نقض آشکار حاکمیت عراق، تجاوز جدی به اصل برادری اسلامی و همچنین نقض آشکار قوانین بین‌المللی و منشور سازمان ملل متحد است.» وی افزود: «عراق تمام حقوق مشروع خود را که توسط قوانین بین‌المللی تضمین شده است، از جمله آنچه در ماده ۵۱ منشور سازمان ملل متحد تصریح شده است، برای دفاع از حاکمیت، سرزمین و مردم خود محفوظ می‌دارد و هرگونه نقض امنیت و ثبات آن غیرقابل قبول و غیرقابل تحمل است.»

مطالبه پاسخ قاطع

علاوه بر مقام‌های عراقی، گروه‌های مقاومت شیعه عراق نیز با صدور بیانیه‌های جداگانه، حملات مشترک آمریکا و عربستان به مواضع حشدالشعبی را محکوم کردند. این گروه‌ها، حملات را نقض حاکمیت عراق و اقدامی در راستای تضعیف نیروهای امنیتی این کشور دانسته و خواستار اتخاذ موضعی قاطع از سوی دولت بغداد و پایان دادن به حضور نظامی آمریکا در عراق شدند.
هادی العامری، دبیرکل سازمان بدر، حمله شنیع و غیرقابل توجیهی را که حاکمیت عراق و نیروهای مسلح آن را هدف قرار داده بود، به‌شدت محکوم کرد. العامری گفت: «نیروهای مورد هدف، نقش اساسی در تحقق امنیت و ثبات داشتند و همچنان در حال تعقیب بقایای باندهای تروریستی داعش هستند.»
او معتقد است: «نقش آمریکا در حمایت از این حمله وحشیانه، ایالات متحده را در برابر مسئولیت‌های قانونی و اخلاقی خود قرار می‌دهد» و از دولت عراق خواست تا در قبال این نقض حاکمیت عراق، موضع قاطع و محکمی اتخاذ کند.
انجمن علمای عراق نیز به نوبه خود، «بمب‌گذاری وحشیانه مقرهای نظامی و دفاعی متعلق به نیروهای حشدالشعبی» را به شدیدترین شکل محکوم و تأکید کرد: «نهادها و مقرهای هدف قرار گرفته، مقرهای دفاعی رسمی بودند که سنگ بنای نبردهای شرافتمندانه علیه سازمان تروریستی «داعش» را تشکیل می‌دادند.»
این انجمن در ادامه گفت: «هدف قرار دادن نیروهایی که تروریسم را شکست داده‌اند، سؤالات جدی در مورد اهداف واقعی این حمله ایجاد می‌کند و ستاد نیروهای حشدالشعبی وظایف دفاعی و امنیتی را برای حفظ ثبات انجام می‌دهد و همیشه سپری برای محافظت از میهن و منابع آن بوده است.» این گروه در پایان اعلام کرد: «این نهادها به خون شهدای خود و به وظیفه ملی خود وفادار خواهند ماند.»

> مقاومت اسلامی عراق اتهامات ریاض مبنی بر هدف قرار دادن خاک این کشور را رد کرد و ادعاهای سعودی‌ها را «تلاشی برای توجیه ناتوانی در پاسخ به حملات دردناک یمنی‌ها که به عمق زیرساخت‌های آنها در استان شرقی و ریاض رسیده است، به دلیل ترس از ماهیت پاسخ قریب‌الوقوع یمن» دانست

جنبش مقاومت اسلامی النُجَبا در بیانیه‌ای شبیخون آمریکایی - سعودی به عمق خاک عراق علیه نیروهای حشدالشعبی را محکوم و تأکید کرد که در این بزنگاه تاریخی خطرناک، دولت و نهادهای رسمی عراق باید فوراً سکوت خود را بشکنند و به صدور بیانیه‌های محکومیت و ابراز انزجار بسنده نکنند. این جنبش در ادامه افزود: «ادامه حضور پایگاه‌ها و مقرهای اشغالگران آمریکایی در خاک عراق به خطری قریب‌الوقوع تبدیل شده است که امنیت و ثبات این کشور را تهدید می‌کند.»
جنبش مزبور اضافه کرد: «دولت عراق باید هرگونه همکاری خود با رژیم سعودی را که ثابت کرده سرافعی و تأمین‌کننده مالی تروریسم علیه عراق و مردم آن است، قطع کند.» در این بیانیه همچنین آمده است: «ما از دولت می‌خواهیم هر چه زودتر سکوت خود را بشکند و به بیانیه‌های محکومیت‌آمیز که تنها متجاوز را جسورتر کرده و او را به ادامه تجاوزاتش تشویق می‌کند، اکتفا نکند، زیرا چنین مواضعی، متجاوز را به ادامه تجاوز و گستاخی بیشتر تشویق می‌کند.»
النُجَبا خاطرنشان کرد: «ما خواستار تجهیز فوری و مؤثر سیستم‌های پیشرفته پدافند هوایی و پاسخگویی همه کسانی هستیم که اجازه داده‌اند آسمان کشور عراق مورد تجاوز قاتلان قرار گیرد.» در این بیانیه همچنین آمده است: «ما اجازه نخواهیم داد مستبدان واشنگتن و اعراب سعودی، خاک عراق را آلوده کنند، بدون اینکه بهای سنگینی پرداخت کنند.»
شیخ «قیس الخزعلی»، دبیرکل عصائب اهل‌الحق عراق هم این حمله را محکوم کرده و درباره پیامدهای جدی آن هشدار داده است. وی بر لزوم تکمیل خروج نیروهای خارجی از خاک عراق و توسعه قابلیت‌های دفاعی تأکید کرد.

انصارالله: تجاوز به عراق محکوم است

برش

دفتر سیاسی جنبش انصارالله یمن در بیانیه‌ای حملات مشترک آمریکا و عربستان به عراق را به‌شدت محکوم کرد. در این بیانیه آمده است که این حملات اقدامی «غیرقانونی، بزدلانه و مغایر با تمامی قوانین و معاهدات بین‌المللی» است.
دفتر سیاسی انصارالله همچنین این حملات را تجاوز آشکار به حاکمیت عراق و مردم این کشور با همه طیف‌ها و گرایش‌های آن خواند. در ادامه این بیانیه ادعا شده است که حمله به عراق، ادامه سیاست‌های سلطه‌جویانه آمریکا و عربستان علیه کشورهای منطقه و در راستای خدمت به پروژه صهیونیستی است. انصارالله همچنین بر حق عراق، دولت، ارتش، ملت و نیروهای مقاومت این کشور برای پاسخ به این حملات تأکید و اعلام کرد که ملت یمن در کنار ملت عراق ایستاده است.

بدون روتوش

محمد محسن فایضی
کارشناس مسائل فلسطین

تحلیل واکنش گروه های شیعی به حمله آمریکا- سعودی به عراق

دیروز برای عراق اتفاقی افتاد که ویژه بود؛ حمله به پایگاه‌های حشدالشعبی در حمله مشترک آمریکایی-سعودی. ویژه بودن این اتفاق جدا از بازیگران حمله‌کننده (نبود اسرائیل)، شرایط خاص داخلی عراق بالاخص در میان جریان‌های نزدیک به مقاومت و بیت شیعی هم بود. با اینکه اغلب جریان‌های شیعی این حمله را نقض حاکمیت عراق توصیف کردند، اما تفاوت در نوع واکنش‌ها نشان داد که در درون اردوگاه شیعیان و گروه‌هایی که در مجموع حشدالشعبی یا مقاومت نامیده می‌شدند نیز درباره نحوه مواجهه با این بحران اتفاق نظر وجود ندارد.
در رأس مخالفان این حمله، سازمان بدر به رهبری هادی العامری قرار دارند که با محکومیت شدید آمریکا و سعودی تأکید کردند «حشدالشعبی بخشی از ساختار رسمی امنیتی عراق است» و حمله به مواضع آن را حمله به نهادهای رسمی کشور تلقی می‌کند. این موضع در واقع تلاشی برای انتقال پرونده از سطح درگیری با گروه‌های مقاومت به سطح تعرض به حاکمیت دولت عراق است. تندترین مواضع را گروه‌های مقاومت النجبا و کتائب حزب‌الله عراق داشتند و خواستار اخراج سفیر سعودی و قطع روابط با ریاض هم بودند.
اما در مقابل، جریان حکمت ملی به رهبری عمار حکیم و ائتلاف النصر به رهبری حیدر العبادی، قرار دارند که اگرچه حمله را محکوم می‌کنند، اما همزمان بر ضرورت جلوگیری از کشیده شدن عراق به یک رویارویی منطقه‌ای تأکید دارند. این دو جریان معتقدند که پاسخ بغداد باید از مسیر تقویت حاکمیت دولت، فعال کردن دیپلماسی و جلوگیری از تبدیل شدن عراق به میدان تقابل قدرت‌های خارجی دنبال شود. شیخ خزعلی هم در موضعی میانه اگرچه حملات را محکوم کرد، اما با ذکر این جمله که «اینکه کشورهای خارجی، به نیروهای امنیتی ما حمله کرده و فرزندان ما را در میان آنان می‌کشند، با بهانه‌هایی که صحت آنها اثبات نشده است و فرصتی به فرمانده‌کل نیروهای مسلح برای اتخاذ اقدامات قانونی و امنیتی لازم در صورت اثبات نداده‌اند» انگشت اتهام را به طور ضمنی به سوی گروه‌های مقاومت گرفت و حملات ادعایی از عراق به تأسیسات انتقال نفتی سعودی را اشتباه نامید.
اما شاید بدترین موضع را بتوان متعلق به مقتدی صدر دانست که نوک اتهامات را به سوی گروه‌های مقاومت عراق گرفت! برآیند این مواضع نشان می‌دهد که اگرچه تقریباً همه جریان‌های عراقی بر اصل محکومیت نقض حاکمیت عراق اتفاق‌نظر دارند، اما درباره علت شکل‌گیری بحران و شیوه پایان دادن به آن تفاوت نگاه وجود دارد.

چگونه آبراه‌های راهبردی، نظم تجارت جهانی را بازنویسی می کنند؟

از جنگ تعرفه‌ها تا جنگ گلوگاه‌ها

یادداشت

فرشید فرحناکیان
دکترای حقوق نفت و گاز

گاهی آنچه نظم اقتصادی جهان را دگرگون می‌کند، یک جنگ بزرگ یا یک تعرفه سنگین نیست؛ بلکه شکسته شدن یک قاعده است. تاریخ اقتصاد سیاسی بین‌الملل بارها نشان داده است که تغییر هنجارهای بنیادین، بسیار عمیق‌تر از تغییر قیمت‌ها یا حتی وقوع بحران‌های مقطعی عمل می‌کند. اگر قاعده‌ای که دهه‌ها رفتار دولت‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و سرمایه‌گذاران را شکل داده است تغییر کند، پیامدهای آن می‌تواند سال‌ها و حتی دهه‌ها بر تجارت جهانی سایه بیفکند.
امروز نیز جهان با چنین نقطه عطفی روبه‌رو است. بحث‌های فزاینده درباره امکان دریافت «هزینه خدمات» یا سایر پرداخت‌های اجباری از کشتی‌های عبوری در برخی آبراه‌های راهبردی، صرفاً یک اختلاف حقوقی یا یک مناقشه منطقه‌ای نیست. اهمیت واقعی این بحث در مبلغ عوارض نیست؛ بلکه در سابقه‌ای نهفته است که می‌تواند برای آینده حقوق دریاها و اقتصاد جهانی ایجاد کند.
از پایان جنگ جهانی دوم تاکنون، تجارت بین‌المللی بر یک فرض اساسی استوار بوده است: آبراه‌های راهبردی جهان باید با قواعدی نسبتاً پایدار، شفاف و قابل پیش‌بینی اداره شوند. این اصل که در اسناد حقوق بین‌الملل و بویژه کنوانسیون حقوق دریاها انعکاس یافته، یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های نامرئی جهانی‌شدن محسوب می‌شود. شرکت‌های حمل‌ونقل، تولیدکنندگان، سرمایه‌گذاران و دولت‌ها طی دهه‌های گذشته برنامه‌ریزی اقتصادی خود را بر پایه همین پیش‌بینی‌پذیری انجام داده‌اند.
اما اگر این فرض بنیادین تغییر کند و دولت‌های ساحلی، گلوگاه‌های دریایی را نه صرفاً مسیرهای عبور، بلکه دارایی‌هایی درآمدزا بدانند، جهان ممکن است وارد مرحله تازه‌ای شود؛ مرحله‌ای که در آن جغرافیا خود به یک ابزار اخذ درآمد و اعمال قدرت اقتصادی تبدیل خواهد شد.
در چنین شرایطی، پرسش اصلی، دیگر این نخواهد بود که هزینه عبور از یک تنگه چقدر است؛ بلکه این خواهد بود که آیا اصل آزادی نسبی کشتیرانی در حال جایگزین شدن با نوعی «اقتصاد عوارض جغرافیایی» است؟

مرز گمرکی شناور

اقتصاد جهانی طی یک دهه گذشته شاهد بازگشت پرقدرت سیاست‌های حمایتی بوده است. جنگ تعرفه‌ای میان ایالات‌متحده و چین، افزایش تعرفه‌های وارداتی در بسیاری از اقتصادهای بزرگ، سیاست‌های صنعتی، محدودیت‌های صادرات فناوری و گسترش موانع غیرتعرفه‌ای، همگی نشان می‌دهند که تجارت آزاد دیگر اصل بلامنازع اقتصاد جهانی نیست.
بااین‌حال، تحول مهم‌تری در حال شکل‌گیری است؛ تحولی که می‌توان آن را «تعرفه بر جغرافیا» نامید. در این الگو، دولت‌ها به‌جای افزایش هزینه ورود کالا به بازارهای خود، هزینه عبور کالا از مسیرهای بین‌المللی را افزایش می‌دهند. تفاوت این دو، صرفاً در محل دریافت هزینه نیست؛ بلکه در آثار ژئواکونومیک آن است. تعرفه‌های گمرکی معمولاً روابط میان دو کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهند، اما تعرفه بر مسیرهای دریایی، می‌تواند کل شبکه تجارت جهانی را همزمان متأثر سازد. اگر این رویکرد به یک‌رویه پذیرفته‌شده تبدیل شود، هر گلوگاه دریایی می‌تواند به یک «مرز گمرکی شناور» تبدیل شود؛ مرزی که نه بر خشکی، بلکه بر مسیر حرکت کشتی‌ها شکل‌گرفته است. این همان نقطه‌ای است که جغرافیا از یک مزیت طبیعی، به یک ابزار سیاست اقتصادی تبدیل می‌شود.
در اقتصاد سیاسی بین‌الملل، گاهی اهمیت یک تصمیم، بسیار فراتر از آثار مستقیم آن است. بسیاری از تحولات بزرگ، نه به‌دلیل ارزش مالی اولیه، بلکه به‌دلیل ایجاد یک الگوی رفتاری جدید، مسیر نظام بین‌الملل را تغییر داده‌اند. اگر دریافت عوارض از کشتی‌های عبوری در یک تنگه طبیعی به رویه‌ای پذیرفته‌شده تبدیل شود، سایر دولت‌هایی که بر گلوگاه‌های راهبردی تسلط دارند نیز ممکن است به این نتیجه برسند که موقعیت جغرافیایی آنها می‌تواند به منبع درآمد پایدار یا ابزار چانه‌زنی سیاسی تبدیل شود.
در چنین سناریویی، دریای چین جنوبی، تنگه مالاکا، باب‌المندب، تنگه‌های ترکیه و حتی برخی مسیرهای قطبی نیز ممکن است با مطالبات مشابهی روبه‌رو شوند. آنچه در ابتدا یک استثنا تلقی می‌شود، به‌تدریج می‌تواند به یک‌رویه و سپس به یک هنجار جدید تبدیل شود. این همان چیزی است که اقتصاددانان آن را «اثر سرایت» و حقوقدانان «اثر سابقه» می‌نامند. در چنین شرایطی، خطر اصلی نه در مبلغ اولین عوارض، بلکه در شکسته شدن هنجاری است که بیش از هفت دهه، تجارت دریایی جهان بر پایه آن سازمان‌یافته است.
به همین دلیل، واکنش بسیاری از قدرت‌های دریایی به این مباحث، صرفاً ناشی از نگرانی نسبت به افزایش هزینه چند کشتی نیست؛ بلکه ناشی از دغدغه حفظ یکی از مهم‌ترین قواعد نظم اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم است؛ زیرا اگر این قاعده تضعیف شود، پیامد آن تنها افزایش هزینه حمل‌ونقل نخواهد بود؛ بلکه کاهش پیش‌بینی‌پذیری در کل نظام تجارت جهانی خواهد بود؛ ویژگی‌ای که همواره یکی از ارزشمندترین دارایی‌های اقتصاد بین‌الملل بوده است.

> پرسش اصلی این نیست که کدام کشور حق دریافت هزینه دارد، بلکه این است که آیا جامعه بین‌المللی همچنان بر حفظ قواعد مشترک عبور از آبراه‌های راهبردی اصرار خواهد ورزید یا به‌تدریج شاهد جایگزینی آن با نظمی خواهیم بود که در آن، هر گلوگاه دریایی قواعد و هزینه‌های خاص خود را دارد

مالیات پنهان بر تجارت جهانی با تعرفه بر جغرافیا

اگر دریافت عوارض از عبور کشتی‌ها در تنگه‌های طبیعی به یک‌رویه فراگیر تبدیل شود، اولین پیامد آن افزایش درآمد چند دولت ساحلی نخواهد بود؛ بلکه افزایش هزینه مبادله در مقیاس اقتصاد جهانی خواهد بود. این همان نقطه‌ای است که یک تصمیم حقوقی یا سیاسی، به مسأله‌ای ژئواکونومیک تبدیل می‌شود. اقتصاد جهانی امروز بر پایه زنجیره‌های تأمین جهانی فعالیت می‌کند؛ شبکه‌هایی که در آنها ممکن است مواد اولیه در یک قاره استخراج شوند، قطعات در قاره‌ای دیگر تولید شوند، مونتاژ نهایی در کشور سوم انجام گیرد و محصول نهایی در بازارهای سراسر جهان به فروش برسد. چنین ساختاری تنها زمانی کارآمد است که هزینه حمل‌ونقل پایین، مسیرهای دریایی قابل پیش‌بینی و زمان تحویل کالا نسبتاً ثابت باشد. به همین دلیل، افزایش هزینه عبور از یک یا چند گلوگاه دریایی، تنها بر کشتی‌هایی که از همان مسیر عبور می‌کنند اثر نمی‌گذارد، بلکه کل شبکه تجارت جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در اقتصاد شبکه‌ای، هزینه یک حلقه از زنجیره، به‌تدریج به سایر حلقه‌ها نیز منتقل می‌شود. تجربه سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ نمونه روشنی از این واقعیت بود. افزایش بی‌سابقه نرخ حمل کانتینری پس از همه‌گیری کووید-۱۹ نشان داد که هزینه حمل دریایی تنها یک هزینه لجستیکی نیست؛ بلکه به‌سرعت به قیمت مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای، محصولات نهایی و درنهایت به شاخص قیمت مصرف‌کننده منتقل می‌شود. مطالعات نهادهای بین‌المللی نیز نشان داده‌اند که افزایش شدید هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند با وقفه زمانی، تورم را در بسیاری از اقتصادها افزایش دهد و آثار آن برای چندین فصل ادامه یابد. اکنون تصور کنید که علاوه بر هزینه سوخت، بیمه، امنیت، ریسک‌های ژئوپلتیکی و تأخیرهای عملیاتی، مجموعه‌ای از عوارض عبور نیز به این هزینه‌ها افزوده شود. در چنین شرایطی، افزایش قیمت حمل‌ونقل دیگر یک شوک موقت نخواهد بود، بلکه به یک ویژگی ساختاری اقتصاد جهانی تبدیل می‌شود.
پیامد دوم، تغییر رفتار شرکت‌های چندملیتی خواهد بود. یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری جهانی‌شدن، ارزان بودن حمل‌ونقل دریایی بود. شرکت‌ها می‌توانستند با کمترین هزینه، کارخانه‌های خود را میان کشورهای مختلف توزیع کنند و از مزیت‌های نسبی هر منطقه بهره ببرند؛ اما هنگامی که عبور از مسیرهای دریایی پرهزینه‌تر و پرریسک‌تر شود، این محاسبه اقتصادی نیز تغییر خواهد کرد. در چنین فضایی، گرایش به نزدیک‌سازی تولید، بازگرداندن صنایع به داخل کشور و منطقه‌ای‌سازی زنجیره‌های تأمین تقویت می‌شود. این روند پیش‌ازاین نیز تحت تأثیر رقابت راهبردی میان آمریکا و چین آغازشده بود، اما افزایش دائمی هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند آن را شتاب بیشتری ببخشد.
پیامد سوم، افزایش چندپارگی اقتصاد جهانی است. طی سه دهه گذشته، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای جهانی‌شدن، کاهش تدریجی هزینه جابه‌جایی کالا، سرمایه و فناوری بود. اگر مسیرهای دریایی به‌تدریج به ابزار اعمال فشار اقتصادی تبدیل شوند، این روند معکوس خواهد شد. تجارت جهانی دیگر بر مبنای کارایی اقتصادی سازمان نخواهد یافت، بلکه بیش از گذشته تابع ملاحظات امنیتی، سیاسی و جغرافیایی خواهد بود. در چنین شرایطی، شرکت‌ها برای کاهش ریسک، ناچار خواهند شد مسیرهای طولانی‌تر، ناوگان بزرگ‌تر، موجودی انبار بیشتر و قراردادهای بیمه گران‌تر را بپذیرند. مجموع این عوامل، هزینه نهایی کالا را افزایش می‌دهد؛ هزینه‌ای که درنهایت نه شرکت‌های کشتیرانی، بلکه مصرف‌کنندگان در سراسر جهان آن را پرداخت خواهند کرد.
از این منظر، «تعرفه بر جغرافیا» تنها یک ابزار درآمدی نیست؛ بلکه نوعی مالیات پنهان بر تجارت جهانی است. تفاوت آن با تعرفه‌های گمرکی در این است که تقریباً همه کشورها، حتی آنهایی که هیچ نقشی در اختلافات سیاسی ندارند، آثار آن را احساس خواهند کرد. به همین دلیل، اگر قرن بیستم با گسترش تعرفه‌های گمرکی و سپس حرکت به‌سوی آزادسازی تجارت شناخته می‌شود، ممکن است یکی از ویژگی‌های قرن بیست‌ویکم، رقابت بر سر کنترل مسیرهای تجارت باشد؛ رقابتی که در آن، ارزش اقتصادی جغرافیا بیش از هر زمان دیگری افزایش خواهد یافت.

بازنویسی نظم تجارت جهانی با تعرفه بر جغرافیا

در نگاه اول، بحث بر سر دریافت هزینه از کشتی‌های عبوری ممکن است اختلافی محدود میان چند دولت ساحلی و قدرت‌های دریایی به نظر برسد، اما واقعیت آن است که موضوع بسیار فراتر از یک مناقشه منطقه‌ای است. آنچه امروز در برخی آبراه‌های راهبردی مطرح می‌شود، می‌تواند به آزمونی برای یکی از مهم‌ترین هنجارهای نظم اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم تبدیل شود؛ هنجاری که بر پایه دسترسی نسبتاً آزاد، قابل پیش‌بینی و غیرتبعیض‌آمیز به مسیرهای اصلی تجارت جهانی شکل‌گرفته است. اگر دولت‌های ساحلی به‌تدریج گلوگاه‌های راهبردی را نه به‌عنوان بخشی از زیرساخت مشترک تجارت بین‌المللی، بلکه به‌عنوان منابع درآمدی یا ابزار اعمال فشار سیاسی تلقی کنند، اقتصاد جهانی وارد مرحله‌ای خواهد شد که در آن، جغرافیا همان نقشی را ایفا می‌کند که تعرفه‌های گمرکی در تجارت کالا ایفا می‌کردند. در چنین شرایطی، هزینه تجارت دیگر تنها به قیمت کالا، نرخ ارز یا تعرفه‌های وارداتی وابسته نخواهد بود، بلکه به هزینه عبور از مسیرها نیز گره خواهد خورد.
این تحول، تنها به افزایش چند دلار یا چند صد هزار دلار در هزینه یک سفر دریایی محدود نمی‌شود. آنچه تغییر می‌کند، منطق تصمیم‌گیری شرکت‌های کشتیرانی، سرمایه‌گذاران، تولیدکنندگان و حتی دولت‌هاست. هرچه پیش‌بینی‌پذیری کمتر شود، ریسک افزایش می‌یابد؛ هرچه ریسک بیشتر شود، هزینه سرمایه، بیمه، حمل‌ونقل و درنهایت قیمت کالاها نیز افزایش خواهد یافت. به‌بیان‌دیگر، شکسته شدن یک قاعده حقوقی می‌تواند به زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی منجر شود که آثار آن در سراسر جهان احساس خواهد شد.
از این منظر، شاید مهم‌ترین تهدید، خود عوارض عبور نباشد، بلکه «عادی‌سازی» آن باشد. تاریخ نظام بین‌الملل نشان داده است که بسیاری از قواعد جدید، نه با یک تصمیم بزرگ، بلکه با پذیرش تدریجی استثناها شکل‌گرفته‌اند. اگر امروز یک استثنا پذیرفته شود، فردا ممکن است به رویه و سپس به یک هنجار جدید تبدیل شود. در آن صورت، گلوگاه‌های دیگری نیز ممکن است به دنبال بهره‌برداری اقتصادی از موقعیت جغرافیایی خود برآیند و جهان با شبکه‌ای از عوارض، محدودیت‌ها و هزینه‌های عبور روبه‌رو شود که در عمل، عملکردی مشابه یک نظام تعرفه‌ای جهانی خواهد داشت.
شاید به همین دلیل است که بحث امروز، صرفاً درباره تنگه هرمز، باب‌المندب یا مالاکا نیست؛ بلکه درباره آینده حکمرانی تجارت جهانی است. پرسش اصلی این نیست که کدام کشور حق دریافت هزینه دارد، بلکه این است که آیا جامعه بین‌المللی همچنان بر حفظ قواعد مشترک عبور از آبراه‌های راهبردی اصرار خواهد ورزید یا به‌تدریج شاهد جایگزینی آن با نظمی خواهیم بود که در آن، هر گلوگاه دریایی قواعد و هزینه‌های خاص خود را دارد. درواقع، اقتصاد جهانی طی هشتاد سال گذشته چهار مرحله مهم را تجربه کرده است.
در مرحله اول، رقابت عمدتاً بر سر کالاها بود. سپس رقابت بر سر سرمایه و فناوری شکل گرفت. در دهه‌های اخیر، زنجیره‌های تأمین جهانی به میدان اصلی رقابت ژئواکونومیک تبدیل شدند. اکنون نشانه‌هایی دیده می‌شود که مرحله چهارم در حال ظهور است؛ رقابت بر سر مسیرها و گلوگاه‌های راهبردی.
اگر این روند ادامه یابد، شاید آیندگان، دهه سوم قرن بیست‌ویکم را نه صرفاً به‌عنوان دوره جنگ‌های تعرفه‌ای، بلکه به‌عنوان آغاز «جنگ گلوگاه‌ها» به خاطر آورند؛ دورانی که در آن، موقعیت جغرافیایی بیش از هر زمان دیگری به یک دارایی اقتصادی و اهرم راهبردی تبدیل شد. قرن بیستم، بیش از هر چیز، با رقابت بر سر سرزمین‌ها شناخته می‌شود؛ اما قرن بیست‌ویکم ممکن است با رقابت بر سر مسیرها شناخته شود. اگر چنین باشد، بزرگ‌ترین تعرفه آینده نه بر کالاها، بلکه بر جغرافیا وضع خواهد شد؛ تعرفه‌ای که آثار آن نه فقط بر کشتی‌ها، بلکه بر آینده تجارت، تورم، رشد اقتصادی و حتی معماری نظم بین‌الملل سایه خواهد افکند.