

رئیس شورای اجرایی IPU مجلس:

**کنترل تنگه هرمز در مدیریت ایران است**

رئیس شورای اجرایی IPU مجلس شورای اسلامی در مجمع عمومی اتحادیه جهانی بین‌المجالس با بیان اینکه کنترل تنگه هرمز در اختیار و مدیریت ایران است، گفت: ضرورت دارد که IPU در مقابل تروریسم دولتی آمریکا و رژیم صهیونیستی موضع قاطع بگیرد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، منوچهر متکی رئیس شورای اجرایی اتحادیه بین‌المجالس مجلس شورای اسلامی، که به منظور شسرتک در یکصد و پنجاه و دومین اجلاس اتحادیه بین‌المجالس (IPU) همراه با برخی از نمایندگان مجلس به ترکیه سفر کرده است؛ عصر امروز (جمعه ۲۷ فروردین ماه) در محل برگزاری مجمع عمومی IPU به ایراد سخنرانی پرداخت.نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی گفت: اینجانب و هیأت همراه از کشوری در این اجلاس شرکت می‌کنم که در ۱۰ ماه گذشته، دو جنگ نظامی و یک کودتای تروریستی مسلحانه بر آن تحمیل شده است.

وی افزود:دولت جنایتکار آمریکا و رژیم غیرمشروع، غاصب و کودک‌کش اسرائیل، هدف خود را در این دو تجاوز نظامی و هدایت کودتای تروریستی، براندازی جمهوری اسلامی ایران و تجزیه کشورم اعلام نمودند.

نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: دولت آمریکا در ماه می ۲۰۲۵ در یک فریب تاکتیکی و با پیامی توسط یکی از کشورها، تقاضای مذاکره کرد. با وساطت کشور عمان، ۵دور مذاکره صورت گرفت. اما قبل از دور بعدی، رژیم صهیونیستی در هماهنگی با آمریکا، نخستین جنگ خود را در ماه ژوئن سال گذشته با بمباران سه مرکز هسته‌ای ایران، که تحت نظارت آژانس بین‌المللی انرژی اتمی بودند و دیگر شهرها رسماً آغاز کرد. متکی در ادامه با بیان اینکه آمریکا و رژیم صهیونیستی، فرماندهان ارشد نظامی و دانشمندان ایرانی و بیش از یک‌هزار نفر از مردم بیگناه از جمله زنان و کودکان را به شهادت رساندند،افزافه کرد: پاسخ گوینده ایران در دفاع از حق مشروع خود مطابق ماده ۵۱منشور و به لرزه در آوردن یکی از پایگاه‌های آمریکا در منطقه و مراکز نظامی در تل آویو، حیفاً و سراسر سرزمین‌های اشغالی، موجب شد که رژیم متجاوز بیش از ۱۲ روز‌قادر به تحمل ضربات ایران نباشد و تقاضای آتش‌بس نمودند.

وی در ادامه گفت: در ژانویه ۲۰۲۶ شکست‌خوردگان جنگ نخست، در تدارک کوتاهی شبیه ۱۹۵۳ در ایران، بزرگترین حرکت تروریستی را در یک جنگ شسهری در تهران و شهرهای مختلف ایران به راه انداختند.

نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی گفت: رئیس جمهور آمریکا در پیام به اغتشاشگران مسلح، آنها را به تخریب و قتل تحریک و تکرار می‌کرد کمک‌های ما می‌رسد. انبوه سلاح‌های ضبط شده، آمریکایی یا اسرائیلی بودند. آدمکشان حرفه‌ای اجیرشده، صدها مسجد، مدرسه و بانک و اموال عمومی مردم را به آتش کشیده و بیش از ۲۷۰۰ نفر را به شهادت رساندند.

وی ادامه داد: آمریکا و رژیم آبارتاید صهیونیستی، این بار نیز خود را بازنده یافتند و جمعیت‌های میلیونی مردم ایران در شهرهای مختلف کشور، طومار کودتاچیان را در هم پیچید و برای دومین بار، آمریکا و رژیم صهیونیستی شکست سختی را تجربه کردند.



کاهش ریسک‌های ژئوپولیتیکی میزان همکاری و هماهنگی میان کشورهای منطقه است، همکاری‌ای که تضمین‌کننده تداوم جریان تجارت دریایی و منافع مشترک اقتصادی همه دولت‌ها خواهد بود.

با این حال در ماه‌ها و هفته‌های اخیر، افزایش تنش‌های نظامی در منطقه خلیج فارس، نااطمینانی عملیاتی در یکی از حساس‌ترین برآوردها حاکی از این است که سهم قابل توجهی از تجارت جهانی نفت خام، میعانات گازی، گاز طبیعی مایع شده و بخشی از نهاده‌های کشاورزی و مواد اولیه صنعتی از مسیر خلیج فارس و تنگه هرمز عبور می‌کند. این منطقه صرفاً یک آبراه منطقه‌ای نیست، بلکه یک گلوگاه راهبردی در معماری تجارت جهانی است، به همین دلیل هرگونه تغییر در سطح امنیت، قابلیت پیش‌بینی، هزینه عبور یا زمان‌بندی عملیات دریایی در آن، بیافاصله خود را در بازارهای جهانی انرژی، حمل‌ونقل و بیمه نشان می‌دهد.

در این راستا تلاش شده است این موضوع در چارچوب پژوهش کیفی و براساس پارادایم تفسیری مورد بررسی قرار گیرد.

رویکرد اصلی این- مطالعه، مرور روایتی است که با بهره‌گیری از تکنیک توصیفی انجام شده است. لذا، با استفاده

از منابع کتابخانه‌ای، گزارش‌ها و تحلیل‌های مربوطه، کوشیده شده است تا تصویری یکپارچه را توصیفی و تفسیری از تأثیر تنش‌های موجود در منطقه خلیج فارس بر امنیت انرژی، عملکرد بازارهای کشتیرانی و روندهای تجارت جهانی ترسیم گردد.

در این چارچوب ژئوپولیتیک به بررسی تأثیر موقعیت جغرافیایی، منابع طبیعی، دسترسی به دریاها و گذرگاه‌های راهبردی بر قدرت سیاسی، رفتار دولت‌ها و الگوهای رقابت و همکاری در نظام بین‌الملل اشاره دارد. امنیت انرژی نیز به وضعیتی گفته می‌شود که در آن عرضه انرژی به صورت پایدار، کافی، قابل اتکا و با قیمت منطقی برای مصرف‌کنندگان و اقتصادها در دسترس باشد. مفهومی که افزون بر حجم عرضه، تاب‌آوری زیرساخت‌ها، ایمنی مسیرهای انتقال و توان مقابله با شوک‌های ناگهانی را نیز در بر می‌گیرد. در کنار این دو، اقتصاد بین‌الملل که شاخه‌ای از علم اقتصاد است به بررسی جریان‌های فرامرزی کالا، خدمات، سرمایه و ارز و آثار آن‌ها بر رشد، قیمت‌ها، رفاه و سیاست‌گذاری می‌پردازد.

از این رو خلیج فارس دقیقاً در نقطه تلاقی این سه حوزه قرار دارد. جغرافیای سیاسی آن منشأ امنیت است، عبور انرژی از آن حساسیت امنیتی ایجاد می‌کند و هر اختلال در آن به سرعت به سازوکارهای تجارت و قیمت‌گذاری جهانی منتقل می‌شود.

لذا موقعیت جغرافیایی دولت‌های ساحلی در این پهنه، بدلیل تمرکز منابع عظیم نفت و گاز، وابستگی بالای صادرات انرژی به حمل‌ونقل دریایی و وجود تنگه هرمز به عنوان یک گلوگاه راهبردی، به صورت هم‌زمان به یکدیگر پیوند خورده است. در این راستا ایران با طولانی‌ترین خط ساحلی در شمال خلیج فارس و قرارگیری در دو سوی ورودی تنگه هرمز، نقشی کلیدی در امنیت و پایداری مسیرهای انرژی دارد و یکی از اثرگذارترین بازیگران این پهنه است. در کنار ایران، کشورهای عراق، کویت، عربستان سعودی، بحرین، قطر، امارات متحده عربی و عمان، هر یک با موقعیت ساحلی و ظرفیت‌های متفاوت، بخشی از معماری راهبردی این منطقه را شکل می‌دهند. برخی از این کشورها به دلیل نقش برجسته در تولید و صادرات نفت و گاز، برخی به سبب موقعیت بندری و لجستیکی و برخی به واسطه مجاورت با تنگه هرمز یا دسترسی به مسیرهای دریایی جایگزین، از اهمیت ویژه برخوردارند. در چنین فضایی، یکی از اصول تعیین‌کننده در حفظ ثبات و

نخستین کانال، ریسک عملیاتی است. وقتی تهدید حمله، مین‌ریزی، توقیف، رهگیری یا اختلال در سامانه‌های ناوبری افزایش می‌یابد، کشتی‌ها و مالکان آن‌ها ناچار می‌شوند دستورالعمل‌های سخت‌گیرانه‌تری را اجرا کنند. این دستورالعمل‌ها شامل حرکت تحت ترنیتات حفاظتی یا هماهنگی‌های امنیتی ویژه دریایی، تغییر ساعت عبور، افزایش ارتباطات امنیتی، کاهش سرعت در برخی بخش‌ها یا بالعکس عبور سریع‌تر از مناطق پرخطر است. هر یک از این تصمیمات بر مصرف سوخت، پر نامه بندری، زمان تحویل و بهره‌وری ناوگان اثر می‌گذارد. اگر کشتی چند روز در انتظار مجوز یا شرایط ایمن بماند، آن کشتی عملاً از چرخه بهره‌برداری عادی خارج می‌شود. از منظر ژئوپولیتیک، این ریسک حاصل

نااطمینانی امنیتی در یک گلوگاه است. از منظر امنیت انرژی، همین تأخیرها می‌تواند جریان عرضه انرژی را با وقفه مواجه کند و از منظر اقتصاد بین‌الملل، تأخیرهای جمعی مستقیماً به رشد نرخ‌های حمل و هزینه مبادله منجر می‌شود. کانال دوم، افزایش هزینه‌های بیمه‌ای است. بازار بیمه دریایی در برابر نااطمینانی‌های امنیتی بسیار حساس است. در شرایط تنش، بیمه‌گران معمولاً منطقه موردنظر را در فهرست مناطق پرخطر قرار می‌دهند. این حق بیمه برای هر سفر می‌تواند به طور ناگهانی افزایش یابد، به ویژه برای نفتکش‌های کشتی‌های حامل LNG. فلزها و حتی کشتی‌های کانتینری، بار مالی قابل توجهی ایجاد کند. علاوه بر حق بیمه، هزینه‌های مربوط به مسئولیت مدنی، پوشش خدمه، و الزامات امنیتی مضاعف نیز بالا می‌رود. تجربه‌های چند دهه اخیر نشان می‌دهد که بیمه در بحران‌های منطقه‌ای صرفاً یک هزینه حاشیه‌ای نیست، بلکه به یکی از عوامل اصلی تعیین‌کننده کرایه تبدیل می‌شود. در اینجا نیز پیوند سه‌گانه روشن است. تنش ژئوپولیتیکی منشأ افزایش ریسک است، امنیت انرژی به واسطه افزایش هزینه عبور از مسیرهای انرژی تحت فشار قرار می‌گیرد و اقتصاد بین‌الملل از رهگذر افزایش هزینه مبادله و حمل، آثار این شوک را جذب می‌کند.

کانال سوم، تغییر مسیر و افزایش تن-سایل است. اگر بخشی از ناوگان تصمیم بگیرد برای کاهش ریسک، از مسیرهای طولانی‌تر یا بنادر جایگزین استفاده کند، تقاضای موثر برای حمل دریایی می‌یابد. در علم اقتصاد کشتیرانی، تن-سایل بلکه فاصله طی‌شده را نیز در بر می‌گیرد. ممکن است حجم فیزیکی تجارت ثابت بماند، اما اگر همان کالا ناچار باشد مسیر طولانی‌تری را بپیماید، تقاضا برای خدمات حمل بیشتر می‌شود. از همین رو، در بسیاری از بحران‌های دریایی، بازار

کرایه حمل حتی زمانی رشد می‌کند که تجارت جهانی دچار رکود نسبی است. این نکته برای نفتکش‌ها و کشتی‌های فلزها اهمیت ویژه دارد، زیرا جابه‌جایی مجدد مبادی تأمین و مقاصد مصرف می‌تواند الگوی سنتی تجارت را دگرگون کند. این همان جایی است که یک رخداد ژئوپولیتیکی، امنیت انرژی را از طریق دشواری شدن انتقال منابع انرژی متأثر می‌سازد و سپس الگوهای اقتصاد بین‌الملل را از مسیر جابه‌جایی جریان‌های تجاری تغییر می‌دهد.

کانال چهارم، افزایش دموارژ و هزینه‌های بندری است. وقتی کشتی‌ها به دلیل بازرسی‌های شدیدتر، شلوغی بنادر، محدودیت تردد، کمبود یدک‌کش، یا تأخیر در بارگیری و تخلیه در صف انتظار می‌مانند، دموارژ افزایش پیدا می‌کند. دموارژ در ظاهر یک بند قراردادای است، اما در عمل یکی از اهرم‌های مهم افزایش هزینه در زنجیره تأمین محسوب می‌شود. در دوره‌های بحران، زمان توقف در بنادر منطقه یا بنادر جایگزین بیشتر شده و زنجیره‌ای از تأخیر ایجاد می‌کند که تا بازارهای مقصد نیز امتداد می‌یابد. این تأخیرها، به ویژه در کشتی‌های فلز و نفتکش، به سرعت در نرخ نهایی حمل منعکس می‌شود. بنابراین حتی اگر کربودر دریایی باز بماند، اختلال در ریتم عملیاتی بنادر می‌تواند همان نتیجه اقتصادی محدودیت فیزیکی را پدید آورد، یعنی کاهش ظرفیت موثر و افزایش قیمت. در سطح کلان، این روند افزون بر هزینه‌های حمل، بر امنیت عرضه انرژی و بر کارایی تجارت بین‌المللی نیز اثر منفی می‌گذارد.

درآمد صنعت کشتیرانی در چنین شرایطی رفتاری دوگانه و تاحدی متناقض پیدا می‌کند. از یک سو، افزایش نرخ کرایه حمل، درآمد ناخالص شرکت‌های مالک و بهره‌بردار کشتی را بالا می‌برد. به ویژه در بخش‌هایی مانند نفتکش‌ها، کشتی‌های محصولات نفتی، فلزها و کشتی‌های کانتینری، بحران‌های ژئوپولیتیک می‌تواند به جهش درآمد روزانه منجر شود. از سوی دیگر، این رشد لزوماً به معنای بهبود خالص سودآوری همه شرکت‌ها نیست. بخشی از درآمد افزوده صرف هزینه‌های بیمه، سوخت، انحراف مسیر، تمهیدات امنیتی، پاداش خطر برای خدمه، هزینه‌های مالی ناشی از تأخیر و افزایش سرمایه در گردش می‌شود. بنابراین باید میان افزایش نرخ حمل و افزایش سود خالص تفاوت قائل شد. شرکت‌هایی که ناوگان مدرن‌تر، قراردادهای قوی‌تر، پوشش بیمه‌ای بهتر و شبکه عملیاتی منعطف‌تری دارند، از چنین دوره‌هایی منفعت بیشتری می‌برند، در حالی که اپراتورهای کوچک یا بدیهکار ممکن است با وجود رشد نرخ‌ها، زیر فشار هزینه‌ها قرار گیرند. در اینجا نیز پیامدهای ژئوپولیتیک نه فقط به صنعت کشتیرانی، بلکه به بازار انرژی و مبادلات جهانی سرایت می‌کند.

بازارهای مختلف کشتیرانی نیز یکسان واکنش نشان نمی‌دهند. در بازار اجاره سفری، اثر شوک‌های امنیتی معمولاً سریع‌تر و مستقیم‌تر دیده می‌شود، زیرا هر سفر جدید با شرایط روز قیمت‌گذاری می‌شود. در بازار اجاره زمانی، واکنش ممکن است با تأخیر اما پایدارتر باشد، چرا که چارترها برای حفظ دسترسی مطمئن به تناژ، حاضر می‌شوند مدت زمان بیشتری کشتی را در اختیار بگیرند و نرخ‌های بالاتری بپردازند. در بازار مشتقات کرایه حمل نیز انتظارها درباره تداوم یا فروکش‌کردن بحران به سرعت در قیمت‌ها منعکس می‌شود. هم زمان، در بازار خرید و فروش کشتی‌های دست‌دوم، با بالا رفتن درآمد انتظاری، ارزش دارایی‌ها افزایش می‌یابد. این پدیده قبلاً در دوره‌های جهش بازار، از جمله پس از اختلالات شددید در مسیرهای بین‌المللی، بارها مشاهده شده است. همچنین در بازار کشتی‌سازی، اگر فعلاًان صنعت بر این باور باشند که بحران کوتاه مدت نیست، سفارش ساخت کشتی‌های جدید افزایش می‌یابد، هرچند اثر آن بر عرضه به دلیل تأخیر تحویل، معمولاً در کوتاه مدت محسوس نیست. این واکنش‌ها نشان می‌دهد که شوک ژئوپولیتیک در خلیج فارس تنها یک مسئله موضعی نیست، بلکه از مسیر انتظارات، سرمایه‌گذاری و قیمت‌گذاری دارایی‌ها در اقتصاد بین‌الملل بازتاب می‌یابد. مطالعه تجربه‌های تاریخی برای فهم وضعیت فعلی مفید است. انسداد کانال سوئز در سال ۱۹۶۷ نمونه‌ای کلاسیک از اثرگذاری یک رخداد نظامی بر صنعت کشتیرانی بود. بسته شدن این مسیر باعث شد کشتی‌ها به دور دماغه امید نیک هدایت شوند و فاصله سفرها به طور محسوسی افزایش یابد. نتیجه، رشد ناگهانی تن-سایل، تغییر در اندازه بهینه کشتی‌ها و تقویت تقاضا برای نفتکش‌های بزرگ‌تر بود. در سال‌های اخیر نیز بحران امنیتی در دریای سرخ و حملات به کشتیرانی تجاری، تصویری روشن از همین منطق ارائه کرده است. با وجود آنکه تجارت جهانی به طور کامل متوقف نشد، تغییر مسیر کشتی‌ها از کانال سوئز به اطراف آفریقا باعث افزایش مدت سفر، رشد مصرف سوخت، محدود شدن عرضه موثر ناوگان و جهش در برخی شاخص‌های کرایه شد. این تجربه نشان می‌دهد که بازار کشتیرانی برای افزایش نرخ‌ها به بسته شدن کامل یک مسیر نیاز ندارد، کاهش قابلیت پیش‌بینی و افزایش ریسک کافی است تا ساختار قیمت‌گذاری دگرگون شود. به بیان دیگر، ژئوپولیتیک از مسیر اختلال در امنیت انرژی و حمل‌ونقل، به قلب اقتصاد بین‌الملل نفوذ می‌کند.

در مورد خلیج فارس و تنگه هرمز، حساسیت بازار حتی بیشتر است، زیرا بخش بزرگی از تجارت انرژی جهان به این منطقه وابسته است. برخلاف برخی آبراه‌های دیگر که مسیرهای جایگزین محدود اما موجود دارند، برای بخش مهمی از صادرات نفت و گاز منطقه، جایگزینی کامل تنگه هرمز در کوتاه مدت ممکن نیست. خطوط لوله می‌توانند بخشی از بار را منتقل کنند، اما ظرفیت آن‌ها محدود است و نمی‌تواند جایگزین کامل حمل دریایی شود. بنابراین هرگونه تنش در این منطقه، بلافاصله بر بازار نفتکش‌ها، بیمه و دریایی و هزینه‌های حمل انرژی اثر می‌گذارد. همین اثر سپس به طور غیرمستقیم به سایر بخش‌ها سرایت می‌کند، زیرا افزایش بهای انرژی و اختلال در زنجیره تأمین، هزینه عملیاتی کل سیستم حمل‌ونقل و تولید جهانی را بالا می‌برد. به بیان دیگر، شوک امنیتی در خلیج فارس و تنگه

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# بررسی بازار حمل و نقل دریایی با بستن تنگه هرمز

**واکاوی تأثیر تنش‌های خلیج فارس بر انرژی، کشتیرانی و تجارت جهانی**

هرمز فقط مسئله نفتکش نیست، پیامد آن می‌تواند تا بازار فلز خشک، کانتینر، کود شیمیایی، مواد اولیه صنعتی و حتی کالاهای مصرفی امتداد یابد. این وضعیت یکی از روشن‌ترین مصادیق پیوند امنیت انرژی با اقتصاد بین‌الملل در بستریک مناقشه ژئوپولیتیکی است.

در تحلیل اقتصادی این تحولات، مفهوم کاهش بهره‌وری عملیاتی ناوگان جایگاهی محسوری دارد. ناوگانی که زمان بیشتری در انتظار می‌ماند، ناوگانی که مجبور است مسیرهای طولانی‌تر طی کند، یا ناوگانی که به دلیل محدودیت‌های امنیتی از ظرفیت کامل خود استفاده نمی‌کند، در عمل کوچک‌تر از اندازه اسمی خود عمل می‌کنند. اگر تقاضای جهانی برای حمل هم‌زمان در سطحی پایدار باقی بماند، این کاهش بهره‌وری به سرعت نرخ‌های کرایه را بالا می‌برد. نظریه بازارهای حمل و نقل دریایی و شواهد تجربی هردو نشان می‌دهند که در کوتاه‌مدت، وقتی عرضه انعطاف‌پذیری کمی دارد، نوسان پذیری شدید ناشی از ظرفیت موثر می‌تواند جهش‌های بزرگ در کرایه ایجاد کند. این همان ویژگی‌ای است که بازار کشتیرانی را از بسیاری بازارهای دیگر متمایز می‌سازد، نوسان‌پذیری شدید ناشی از عدم تعادل‌های نسبتاً محدود. از این منظر، ژئوپولیتیک فقط یک متغیر سیاسی نیست، بلکه عاملی اقتصادی است که می‌تواند امنیت انرژی و هزینه تجارت جهانی را هم‌زمان بازتنظیم کند.

از منظر زنجیره ارزش، افزایش نرخ کرایه حمل تنها به نفع بخشی از مالکان کشتی تمام می‌شود، اما برای بارکانان، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان به معنای تورم وارداتی است. واردکننده‌های مواد خ خام، صادرکننده محصولات پتروشیمی، شرکت‌های انرژی، خریداران غلات و حتی صنایع وابسته به قطعات الکترونیکی، همگی بخشی از این هزینه را می‌پردازند. در نتیجه، تنش‌های خلیج فارس اثری فراتر از صنعت کشتیرانی دارند و از مسیر هزینه حمل و بیمه، به قیمت نهایی کالاها منتقل می‌شوند. در اقتصاد که زنجیره‌هایی تأمین به هم پیوسته و انبارداری بهینه شده است، تأخیر چند روزه در حمل یک نهاده می‌تواند هزینه‌ای چند برابر هزینه مستقیم کرایه داشته باشد.

بنابراین شاخص‌های حمل‌ونقل دریایی در چنین بحران‌هایی نه فقط متغیرهای بخشی، بلکه شاخص‌های پیش‌نگر اختلال در اقتصاد جهانی هستند. اینجااست که امنیت انرژی و اختلال بین‌الملل، هر دو، به شدت از یک رخداد ژئوپولیتیکی منطقه‌ای متأثر می‌شوند. از سویی دیگر، باید توجه داشت که افزایش درآمد‌های کشتیرانی در دوره بحران لزوماً پایدار نیست. بازارهای حمل و نقل دریایی به شدت چرخه‌ای‌اند و شوک‌های ژئوپولیتیک از نوع شوک‌های تصادفی و غیردوره‌ای محسوب می‌شوند. این شوک‌ها می‌توانند نرخ‌ها را در بازه‌ای کوتاه به اوج برسانند، اما اگر بحران فروکش کند یا الگوهای تجاری به سرعت با شرایط جدید سازگار شوند، بخشی از این جهش تخلیه می‌شود. همچنین اگر افزایش هزینه حمل به رکود تجارت بینجامد، در میان مدت تقاضای حمل کاهش یافته و بخشی از رشد نرخ‌ها را خنثی می‌کند. از این رو، تحلیل دقیق باید میان آثار کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت تمایز بگذارد. در کوتاه مدت، اثر غالب معمولاً افزایش نرخ کرایه است، در میان مدت، اثرها به سازگاری بازار، سیاست‌های امنیتی، شدت بحران و واکنش تجارت جهانی بستگی دارد و در بلند مدت، ممکن است سرمایه‌گذاری در مسیرهای جایگزین، ناوگان جدید و زیرساخت‌های انرژی، بخشی از آسیب‌پذیری را کاهش دهد. منابع معتبر همگی بر یک نکته تأکید دارند که امنیت گذرگاه‌های دریایی، متغیری تعیین‌کننده در هزینه حمل، امنیت عرضه انرژی و کارایی تجارت جهانی است. این منابع به ویژه نشان می‌دهند که هرگاه ریسک ژئوپولیتیک در یک گلوگاه دریایی افزایش یافته، بازار حمل و نقل نه فقط از مسیر قیمت انرژی بلکه از کانال کاهش ظرفیت موثر، افزایش بیمه و تقاضای بیشتر متأثر شده است. در نتیجه، تفسیر علمی رخدادهای اخیر در خلیج فارس نیز باید در همین چارچوب صورت گیرد، نه صرفاً به عنوان یک رویداد سیاسی، بلکه به مثابه شوکی ساختاری برای شبکه خدماتی جهانی که انرژی، حمل و نقل و تجارت را به هم متصل می‌کند.

**جمع‌بندی**

در جمع‌بندی می‌توان گفت تنش‌های نظامی در خلیج فارس و پیرامون تنگه هرمز، صرفاً یک رویداد امنیتی منطقه‌ای نیستند، بلکه یک شوک ژئوپولیتیک با پیامدهای مستقیم برای امنیت انرژی و اقتصاد بین‌الملل به شمار می‌آیند. این شوک از طریق افزایش ریسک عبور، رشد حق بیمه، طولانی شدن زمان سفر، افزایش دموارژ، اختلال در برنامه‌های بندری و کاهش بهره‌وری عملیاتی ناوگان، ظرفیت موثر بازار حمل را محدود می‌کند. در شرایط کاهش ظرفیت موثر، افزایش بهای و تقاضای بیشتر متأثر واسطه‌ای همچنان پابرجاست، این محدودیت در ظرفیت موثر به افزایش نرخ کرایه حمل می‌انجامد و سپس از مسیر هزینه حمل و بیمه قیمت انرژی، هزینه تجارت و بهای نهایی کالاها در بازار جهانی منتقل می‌شود.

از این منظر، خلیج فارس فقط یک پهنه جغرافیایی نیست، بلکه یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال میسان جغرافیای قدرت، جریان انرژی و سازوکارهای اقتصاد جهانی است. ژئوپولیتیک این منطقه سطح ریسک را تعیین می‌کند، امنیت انرژی از طریق پایداری یا اختلال در عرضه تحت تأثیر قرار می‌گیرد و اقتصاد بین‌الملل هزینه این اختلال را در قالب افزایش قیمت‌ها، نااطمینانی تجاری و فشار بر زنجیره‌های تأمین جذب می‌کند. به همین دلیل، بررسی تبعات تنش در خلیج فارس برای صنعت کشتیرانی، در واقع مطالعه نحوه اثرگذاری یک گلوگاه راهبردی بر نظم عملیاتی تجارت جهانی است. شواهد تاریخی، منطق اقتصادی و داده‌های بازار همگی نشان می‌دهند که نااطمینانی در خلیج فارس سریع‌ترین و مستقیم‌ترین اثر خود را در بازار کرایه حمل و درآمدهای مرتبط با خدمات دریایی بر جا می‌گذارد، اما دامنه پیامدهای آن بسیار فراتر از کشتیرانی است و تا قلب امنیت انرژی و اقتصاد بین‌الملل امتداد می‌یابد.



**فریاعزیزی -اقتصاد سرآمد**