سرآمد اقتصاد

چهارشنبه-۹ اردیبهشت ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۴۷۳

خبر

سقف وام «کمک ودیعه مسکن مستاجرین» و «بهسازی و نوسازی مسکن روستایی» افزایش یافت

هیات عالی بانک مرکزی افزایش سقف کلی و فردی تسهیلات کمک ودیعه مسکن مستاجرین از محل منابع بانکی موضوع ماده (۴) قانون جهش تولید مسکن و نیز تسهیلات ارزان قیمت طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن در روستاها، شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت و کمک به تامین مسکن محرومین را تصویب کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، با توجه به اهمیت ساماندهی بازار اجاره و ضرورت حمایت از مستاجرین، موضوع افزایش سقف کلی و فردی تسهیلات کمک ودیعه مسکن در هیات عالی بانک مرکزی مطرح و مقرر شد:به منظور حمایت از مستاجرین و اجرای ماده (۹) قانون ساماندهی بازار زمین، مسکن و اجاره بها، سقف کلی تسهیلات کمک ودیعه مسکن از محل منابع بانکی موضوع ماده (۴) قانون جهش تولید مسکن به مبلغ ۳،۰۰۰ هزار میلیارد ریال (۳۰۰ همت) افزایش یافت. سقف فردی تسهیلات مزبور نیز در شهر تهران به ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون ریال(۳۶۵میلیون تومان)، در مراکز استان ها به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال (۲۸۰ میلیون تومان)، سایر شهرها به ۱ میلیارد و ۸۵میلیون ریال (۱۸۵ میلیون تومان) و در روستاها به ۷۵۰میلیون ریال (۷۵میلیون تومان) افزایش یافت.شایان ذکر است، در راستای اجرای بند (ث) ماده ۵۱ قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران و با توجه به اهمیت بهسازی و نوسازی مسکن در روستاها، هیات عالی بانک مرکزی با افزایش سقف فردی تسهیلات ارزان قیمت طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن در روستاها، شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت و کمک به تامین مسکن محرومین برای ۲۲۰،۰۰۰ واحد مسکونی، به مبلغ ۵ میلیارد ریال موافقت کرد.

«آگهی موضوع ماده۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی»

برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۰۱۲۰۶۰۱۱۲۳۴ مورخه ۱۴۰۴.۱۱.۲۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سندرسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای علی حسین پور فرد فرزند محمد بشماره شناسنامه ۵۶۳۱ نسبت به شـــدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۴۷.۱۵ مترمربع قسمتی از پلاک ۲۸۶۷ فرعی از ۱۳۵ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۲۷۷فرعی از ۱۳۵ اصلی واقع در نسیم شهر خریداری از مالکین رسمی آقای علی حسینی نیا و خانم فضه حسینی نیا محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شودمدر صورتی که اشخاص نسبت به صدور سندمالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند ازتاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرا به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید،ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرا به مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سندمالکیت صادر خواهدشد.

س ۵۰۰۶ تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵.۰۱.۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵.۰۲.۰۹

علی رحیمی پردنجانی-رئیس ثبت اسناد و املاک بهارستان

شماره مزایده: ۱۴۰۵۰۴۳۱۰۳۷۳۰۰۰۰۰۴
تاریخ ثبت: ۱۴۰۵/۰۲/۰۱ وضعیت: تایید شده
قوه قضائیه- سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
آگهی مزایده اتومبیل

ششدانگ یک دستگاه اتومبیل سواری پراید تیپ: جی تی ایکس ای سوخت: بنزین و رنگ: سورمه‌ای مدل: ۱۳۸۴ به شماره انتظامی: ۲۸۸ ط ۳۲ _ ایران ۸۲ و شماره موتور ۱۲۰۹۱۹۴ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۴۵۷۲۱۹۴ به نام بهمن میرزائی چالکسرائی دارای سابقه ثبت است و طبق گزارش کارشناس شماره شاسی حک شده روی بدنه خودرو، فابریک و اصیل است. شماره حک شده بر روی سیلندر موتور خودرو، فابریک و اصیل است. پلاک مشخصات وسیلهٔ نقلیه فابریک و نصب است. پلاک نیروی انتظامی منصوبه روی وسیله نقلیه جلو و عقب، فابریک و نصب است. اتاق سواری پراید صندوق‌دار و رنگ وسیله نقلیه سورمه‌ای بدون تغییر فابریک و اصیل است. آج تایرهای جلو در حد ۴۰ درصد و تایرهای عقب در حد ۵۰ درصد است. سقف و کاپوت و درب صندوق آفتاب‌سوختگی دارد. شیشه جلو و سپر عقب شکسته است و زه‌های بدنه دوطرف نیاز به تعویض دارد. گلگیر راست جلو و رکاب چپ و رکاب راست آثار برخورد و فرورفتگی مشهود است و نیاز به تعمیر صافکاری و نقاشی دارد. در پارکینگ روشن شد و آزمایش فنی و مکانیکی به عمل آمد. عیب و ایرادی در قسمت موتور و گیربکس و سیستم برق و تعلیق مشهود نیست. صندلی‌ها و داشبورد و فرمان و آمپرها و تودوزی سالم و بی‌عیب‌ونقص و تمیز است. اصالت خودرو مورد تایید است. ششدانگ اتومبیل مذکور طبق نظر کارشناس به مبلغ ۲/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (دو میلیارد و دویست میلیون ریال) ارزیابی گردید که در روز چهارشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۲/۲۳ از ساعت ۹ الی ۱۲ در آدرس: مازندران _ تنکابن _ پارکینگ چشمه کیله تنکابن از طریق مزایده به فروش می‌رسد. مزایده از مبلغ دویست و بیست میلیون تومان شروع و به بالاترین قیمت پیشنهادی فروخته خواهد شد. حق حراج و نیم‌عشر برعهده بدهکار پرونده است. کلیه هزینه‌های قانونی برعهده برنده مزایده است و نیز در صورت وجود مازاد، وجوه پرداختی بابت هزینه‌های فوق از محل مازاد به برنده مزایده مسترد خواهد شد. شرکت در مزایده منوط به پرداخت ده درصد از مبلغ پایه کارشناسی به حساب سپرده ثبت در بانک ملی به شماره ۰۱۳۲۰۷۵۵۰۳۸۶ ir۴۸۰۱۰۰۰۰۴۰۵۳ با شناسه ۹۵۴۱۰۸۵۵۳۱۲۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ و حضور خریدار و یا نماینده قانونی او در جلسه مزایده است. برنده مزایده مکلف است که مابه‌التفاوت مبلغ فروش را ظرف مهلت ۵ روز از تاریخ مزایده به حساب صندوق ثبت تودیع نماید و در صورتی که ظرف مهلت مقرر مانده‌فروش را به حساب سپرده ثبت واریز نکند، مبلغ مذکور قابل استرداد نبوده و به حساب خزانه واریز خواهد شد و استرداد مبلغ برای شرکت‌کنندگانی که در مزایده برنده نشده‌اند زمان‌بر خواهد بود و چنانچه روز مزایده مصادف با تعطیل رسمی غیرمترقبه گردد، مزایده روز اداری بعد از تعطیل در همان محل و ساعت انجام می‌شود.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۲/۰۹ شناسه آگهی: ۲۱۶۳۳۳۲

صفر رضوانی گیل کلائی-معاون مدیر کل و سرپرست ثبت تنکابن

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

«تنوع کریدورهای حمل و نقل ایران» شکست محاصره دریایی!

اقتصاد دنیا محتاج فعالیت در تنگه هرمز است

گروه اقتصاد - امید اسماعیلی - ایران دارای موقعیت سوق‌الجیشی است، بدون تردید هرگونه اختلال در اقتصاد ایران می‌تواند بر اقتصاد جهانی نیز اثرگذار باشد؛ چرا که ایران در منطقه غرب آسیا و به‌ویژه در حوزه کالاهای استراتژیک و مسیرهای مهمی مانند تنگه هرمز نقش کلیدی دارد ایران با حدود ۶ هزار کیلومتر مرز زمینی و ۱۰۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال کشور، یک جزیره نیست که تنها محتاج به دریای عمان و خلیج فارس باشد و نتواند خود را اداره کند؛ بنابراین اجرای چنین محاصره‌ای عملاً اثربخش نخواهد بود. محاصره دریایی جنوب ایران برای ایجاد مشکل در تأمین کالاهای اساسی از جمله تلاش‌های آمریکاست. این در حالی است که به دلیل وسعت زیاد کشور، همسایگی با کشورهای مختلف و وجود زیرساخت‌های ارتباطی متنوع، طرح محاصره کامل ایران کاملاً شکست خورده است.ایران علاوه بر مسیرهای دریایی، جایگزین‌های متعددی مانند ترکیه، ارمنستان، پاکستان و دریای خزر را در اختیار دارد، بنابراین ایران از ظرفیت‌های متعددی برای جابجایی کالاهای وارداتی و صادراتی برخورداریم و این تنوع مسیرها، برگ برنده ایران در برابر فشارهای خارجی است.

در شرایطی که عربستان به نوعی برای تجهیز پایگاه‌های آمریکا تلاش می‌کند و پاکستان نیز قرارداد امنیتی و نظامی با عربستان منعقد کرده است، ما باید برای حفظ و تأمین منافع خودمان تلاش کنیم و به هیچ کشوری صددرصد اعتماد نکنیم، علی‌رغم ضرورت توسعه روابط با همسایگان شرقی کشورمان از جمله پاکستان، باید این نکته را نیز مدنظر داشته باشیم که پاکستان نیز به دنبال منافع خود است و ما نباید به یک مسیر اکتفا کنیم.

در مدت محاصره دریایی کذایی ایالات متحده امریکا با سرگردگی ترامپ، ایران توانست چندین کشتی نفت را صادر کند و واردات خود را با امنیتی که نیروهای مسلح تأمین و به سرانجام برساند.

در این شرایط دنیا متوجه شده که ایران به عنوان یک قدرت نوظهور، مردم و مسئولانش تاب‌آوری بالایی دارند. علی رغم مشکلات مالی و اقتصادی کشور مردم امتحان خود را در صحنه‌های مختلف پس داده‌اند و با اتکا به ظرفیت‌های داخلی و کریدورهای متنوع ارتباطی، هیچ‌گاه اجازه نخواهند داد محاصره‌ای بر ریشه اقتصاد کشور تأثیر شگرفی بگذارد.

در این راستا بایستی اشاره کرد که تنوع کریدورهای حمل‌ونقلی و موقعیت جغرافیایی ایران اجازه نمی‌دهد تأمین کالاهای اساسی با چالش جدی مواجه شود و کشور می‌تواند از مسیرهای جایگزین به‌ویژه کریدورهای شمالی نیازهای خود را تأمین کند.

دشمن تصور می‌کند با ایجاد یک محاصره دریایی و از مدار خارج کردن بنادر جنوبی می‌تواند ایران را با چالش در تامین کالا مواجه کند، اما واقعیت جغرافیایی ایران و زیرساخت های موجود بیانگر چیز دیگری است.

ایران به دلیل موقعیت ممتاز خود، نه یک کشور صرفاً جنوبی یا شمالی، بلکه پل ارتباطی چندین کریدور مهم جهانی است. ما از یک سو همسایه کشورهای آسیای میانه، قفقاز و روسیه هستیم و از سوی دیگر به آب‌های آزاد خلیج فارس و دریای عمان دسترسی داریم. این یعنی هر تهدیدی از یک جهت، با فعال‌سازی جهت‌های دیگر خنثی می‌شود.

ایران روی چندین کریدور بین‌المللی از جمله کریدور شمال جنوب، کریدور شرق غرب و مسیرهای منتهی به ترکیه، عراق، پاکستان و افغانستان قرار گرفته است. تنوع این مسیرها به ما اجازه می‌دهد که در صورت بروز اختلال در یک جهت، بلافاصله به سمت دیگر تغییر مسیر دهیم.

در این میان، کریدور شمال جنوب یک رکن کلیدی محسوب می‌شود. این کریدور با اتصال بنادر شمالی مانند انزلی، کاسپین و نوشهر به شبکه ریلی کشورهای شمالی، امکان واردات کالاهای اساسی را بدون وابستگی به مسیرهای جنوبی فراهم می‌کند. به عبارت ساده، اگر کشتی‌ها نتوانند به بنادر جنوب بیایند، قطارها و کامیون‌ها می‌توانند کالا را از مرزهای شمالی و شرقی وارد کشور کنند. در این برنامه، به حوزه ترانزیت و تکمیل کریدورهای حمل‌ونقلی تأکید ویژه‌ای شده است. هر چقدر در این مسیر اهتمام بیشتری داشته باشیم و گام‌های عملی برداریم، تاب‌آوری اقتصاد ایران در برابر بحران‌های آینده بیشتر خواهد شد. توسعه شبکه ریلی، به‌سازی کریدورهای جاده‌ای و تجهیز بنادر شمالی، محورهای اصلی این برنامه هستند.

محاصره دریایی بیشتر یک عملیات روانی است تا یک تهدید واقعی، آن‌چه اهمیت دارد، آمادگی زیرساخت‌هاست. اجرای دقیق برنامه هفتم در حوزه ترانزیت و کریدورها، مسیری است که می‌تواند اقتصاد کشور را در برابر هر نوع انحصار یا محاصره‌ای مصون کند.

در واقع ادعای محاصره دریایی از سوی آمریکا را غیرعملیاتی و پرهزینه است چراکه تداوم چنین رویکردهایی اثر ریشه‌ای و سنگینی بر اقتصاد ایران ندارد، کما این‌که می‌تواند اقتصاد جهانی را نیز با چالش مواجه کند.

در کل آنچه مبرهن است؛ محاصره محدود دریایی کار راحتی نبوده و شدنی نیست این اقدام در عمل هزینه‌های بسیار بالایی را برای آمریکا به دنبال خواهد داشت و از سوی دیگر، بسیاری از کشورهایی که در این محدوده فعالیت دارند را با محدودیت‌هایی مواجه می‌کند.

اقتصاد دنیا محتاج فعالیت در تنگه هرمز است

محاصره دریایی موجب محدودیت در فعالیت بنادر دیگر کشورها خواهد شد، در قبال این رویکرد، ما تنگه هرمز را بسته نگه داشته‌ایم و حالا دنیا اگر می‌تواند پاسخ دهد! اقتصاد دنیا محتاج فعالیت در تنگه هرمز است و در صورت ادامه این قبیل رویکردها، اقتصاد جهانی با چالش مواجه می‌شود.

شرایط کنونی اقتصاد جهانی به گونه‌ای است که بسیاری از کشورها با چالش‌های متعددی روبه‌رو هستند، چنین اقداماتی بیش از آنکه واقعی و عملیاتی باشد، جنبه نمایشی، تبلیغاتی و هراس‌افکنانه دارد و به نظر نمی‌رسد تأثیر قابل توجهی بر وضعیت اقتصادی کشور ما بگذارد.

رویکردهای آمریکا در عرصه بین‌المللی نشان می‌دهد که آمریکا پایبندی چندانی به قوانین، ضوابط و حتی تعهدات و مذاکرات ندارد و صرفاً بر اساس منافع خود عمل می‌کند. این قبیل اقدامات نمی‌تواند کشور ما را با چالش مواجه کرده و نهایتاً باعث شود تا ما در برابر آمریکایی‌ها کوتاه بیاییم. از سوی دیگر، محاصره دریایی از حملات ۴۰ روزه به ایران سخت‌تر نیست؛ این در حالی است که ملت کوتاه نیامد و تسلیم نشد.

این‌گونه اقدامات بیش از هر چیز به فضاسازی رسانه‌ای و ایجاد نگرانی در افکار عمومی بازمی‌گردد، اما تجربه نشان داده است که مردم ایران از تاب‌آوری بالایی برخوردارند و در شرایط مختلف در صحنه حضور داشته و از نظام حمایت کرده‌اند.

یک مدرس دانشگاه و پژوهشگر اقتصادی می‌گوید:

ورود شوک چندلایه و هم‌زمان به اقتصاد جهانی در سایه بستن تنگه هرمز

یک مدرس دانشگاه گفت: بستن تنگه هرمز، حتی به‌صورت موقت و ناقص، یک شوک چندلایه و هم‌زمان به اقتصاد جهانی وارد می‌کند؛ شوکی که نه‌تنها بازار انرژی، بلکه تجارت جهانی، صنعت بیمه، انتظارات اقتصادی و نظام حکمرانی ریسک را در برمی‌گیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، شهرام عیدی‌زاده در خصوص اثرات بستن تنگه هرمز،به ایسنا اظهار کرد: تنگه هرمز بی‌تردید حیاتی‌ترین گلوگاه انرژی در جهان معاصر است؛ مسیری باریک اما تعیین‌کننده که هرگونه اختلال در آن، به‌سرعت در قیمت نفت، هزینه‌های حمل‌ونقل، نرخ‌های بیمه و حتی قیمت‌های آتی بازارهای جهانی منعکس می‌شود. بر اساس داده‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) تنها عربستان سعودی و امارات متحده عربی دارای زیرساخت‌های خط لوله‌ای هستند که می‌توانند تا حدی این مسیر را دور بزنند؛ آن هم با ظرفیتی محدود که پاسخگوی نیازهای فعلی بازار جهانی نیست. از همین رو، انسداد این تنگه صرفاً به معنای کاهش عرضه فیزیکی نفت نیست، بلکه افزایش پریمیوم ریسک ژئوپولتیک را نیز به‌دنبال دارد؛ عاملی که حتی پس از رفع بحران نیز می‌تواند در قیمت‌گذاری بازارها باقی بماند.

وی افزود: طبق آمار سال ۲۰۲۲، روزانه حدود ۲۱ میلیون بشکه نفت، معادل ۲۱ درصد مصرف جهانی مایعات نفتی، از این گذرگاه عبور کرده است. افزون بر این، نزدیک به یک‌پنجم تجارت جهانی گاز طبیعی مایع (LNG) نیز از همین مسیر انجام می‌شود. این در حالی است که کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) تأکید می‌کند؛ هرگونه اختلال در هرمز، به‌طور هم‌زمان زنجیره‌های تأمین، حمل‌ونقل دریایی، هزینه‌های بیمه و قیمت انرژی و غذا را تحت فشار قرار می‌دهد.

عیدی‌زاده با بیان اینکه برای تحلیل پیامدهای بستن تنگه هرمز بر اقتصاد جهانی، باید از لنزهای متنوعی در اقتصاد کلان، اقتصاد بین‌الملل، اقتصاد نهادی، اقتصاد رفتاری و حتی اقتصاد بنگاه بهره گرفت؛ عنوان کرد: در سطح کلان، کانال انتقال اصلی از طریق جهش قیمت انرژی، افزایش تورم، کاهش رشد اقتصادی و تشدید نااطمینانی عمل می‌کند. در چارچوب اقتصاد نهادی، مسئله صرفاً کمبود عرضه نیست؛ بلکه تضعیف قواعد، کاهش اعتماد و افزایش هزینه‌های مبادله در بازارهای جهانی مطرح است. در حوزه اقتصاد رفتاری نیز، انتظارات، رفتارهای احتیاطی و حرکت سرمایه به سمت دارایی‌های امن می‌تواند اثر اولیه شوک را چند برابر کند.

این استاد دانشگاه به اثر بستن تنگه هرمز بر اقتصاد جهانی اشاره و تصریح کرد: نخستین پیامد، افزایش شدید قیمت انرژی و تشدید فشارهای تورمی است. برآوردهای صندوق بین‌المللی پول (IMF) نشان می‌دهد که در سناریوی اختلال کوتاه‌مدت، رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۶ حدود ۳.۱ درصد و تورم ۴.۴ درصد خواهد بود؛ اما در سناریوهای شدیدتر، رشد می‌تواند تا حدود ۲ تا ۲.۵ درصد کاهش یابد و تورم از مرز ۵.۴ تا حتی ۶ درصد عبور کند.

وی با بیان اینکه دومین پیامد بستن تنگه هرمز بر اقتصاد جهانی، افت محسوس در تجارت جهانی است، به طوری که آنکتاد هشدار داده رشد تجارت کالا ممکن است از ۴.۷ درصد در سال ۲۰۲۵ به محدوده ۱.۵ تا ۲.۵ درصد در سال ۲۰۲۶ سقوط کند؛ خاطرنشان کرد: سومین اثر، سرایت بحران به بازار غذا و نهاده‌های کشاورزی است. بخشی از صادرات LNG، اوره و گوگرد از این مسیر عبور می‌کند و افزایش هزینه این اقلام، مستقیماً امنیت غذایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تأثیر بحران بر بازار غذا و کود کمتر مورد توجه قرار گرفته، درحالی‌که آثار آن برای کشورهای کم‌درآمد می‌تواند شدیدتر از شوک نفتی باشد.

این پژوهشگر اقتصادی ادامه داد: چهارمین پیامد اثر بستن تنگه هرمز بر اقتصاد جهانی، افزایش هزینه‌های بیمه و سرمایه در حمل‌ونقل دریایی است که به‌صورت تدریجی در قیمت نهایی کالاها منعکس می‌شود. پنجمین اثر، تغییرات در نظام ارزی بین‌المللی است که افزایش ریسک می‌تواند به استفاده بیشتر از ارزهای غیردلاری منجر شود، هرچند این روند لزوماً پایدار نیست.

وی به تفکیک انواع شوک در اثر بستن تنگه هرمز بر اقتصاد جهانی پرداخت و گفت: شوک کوتاه‌مدت شامل افزایش ناگهانی قیمت نفت، اختلال در خدمات بیمه‌ای و جهش هزینه‌های حمل‌ونقل است. شوک ساختاری به بازآرایی مسیرهای انرژی، تغییر کریدورهای تجاری و کاهش اتکای بلندمدت به تنگه هرمز منجر می‌شود.

عیدی زاده مهم‌ترین بعد را شوک انتظاراتی برشمرد و گفت: در این وضعیت حتی با پایان درگیری‌ها نیز بازارها به‌سرعت به وضعیت پیشین بازنمی‌گردند و ریسک در قیمت‌ها نهادینه می‌شود.

وی اظهار کرد: کشورهای واردکننده انرژی، به‌ویژه در اروپا و آسیا، بیش‌ترین آسیب را از کانال تورم و افزایش هزینه‌ها متحمل می‌شوند. در مقابل، صادرکنندگان نفت ممکن است در کوتاه‌مدت از افزایش قیمت‌ها منتفع شوند، اما در صورت تداوم بحران، کاهش تقاضای جهانی، فشار بر بودجه و افت سرمایه‌گذاری گریبان‌گیر آن‌ها خواهد شد.

این استاد دانشگاه گفت: برای ایران، این وضعیت پیچیده‌تر و حتی پارادوکسیکال است. از یک‌سو افزایش قیمت نفت می‌تواند درآمد بالاقوه را بالا ببرد، اما از سوی دیگر، انسداد هرمز می‌تواند صادرات، واردات، دسترسی به ارز و زنجیره تأمین را مختل کند. در مقایسه با برخی کشورهای حاشیه خلیج‌فارس که مسیرهای جایگزین دارند، ایران از منظر تجاری و نهادی آسیب‌پذیری بیشتری دارد.

عیدی‌زاده به سه سناریوی سیاستی در این زمینه از جمله سناریوی جنگی و انسداد مؤثر، آتش‌بس موقت و بازگشایی پایدار مسیر اشاره کرد و افزود: در سناریوی جنگی و انسداد مؤثر، اقتصاد جهانی با جهش قیمت انرژی، افت تجارت و افزایش تورم مواجه می‌شود. رشد اقتصادی ممکن است به حدود ۲ درصد کاهش یابد.

وی درباره سناریوی سیاستی آتش‌بس موقت یادآور شد: در این حالت، بخشی از ریسک باقی می‌ماند. قیمت نفت کاهش نسبی می‌یابد، اما هزینه‌های بیمه، حمل‌ونقل و رفتارهای احتیاطی همچنان بالا باقی می‌ماند. نتیجه، تداوم نااطمینانی و کاهش سرمایه‌گذاری است.

عیدی زاده بیان کرد: در سناریوی بازگشایی پایدار مسیر، اگرچه مسیر فیزیکی باز می‌شود، اما اعتماد به‌طور کامل بازسازی نمی‌شود و بازارها هرمز را به‌عنوان یک گلوگاه پرریسک در نظر خواهند گرفت اما برای ایران، بهره‌مندی از این سناریو، مشروط به بهبود روابط نهادی، کاهش تنش و بازسازی اعتبار تجاری است.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: از منظر اقتصاد جهانی، انسداد تنگه هرمز یک شوک سیستماتیک است که رشد را کاهش داده، تورم را افزایش می‌دهد و زنجیره‌های تأمین را مختل می‌کند. بنابراین، تمرکز سیاست‌گذاری باید بر راهکارهای نهادی کم‌هزینه، مدیریت انتظارات و تقویت نقش بخش خصوصی در کاهش ریسک باشد.

وی تصریح کرد: مهم‌ترین پیامد بستن تنگه هرمز، صرفاً افزایش قیمت نفت نیست؛ بلکه باز تعریف مفهوم ریسک در اقتصاد جهانی است. هرچه بحران طولانی‌تر شود، آثار آن از یک شوک قیمتی به یک دگرگونی ساختاری در تجارت، سرمایه‌گذاری، امنیت غذایی و نظم مالی بین‌المللی تبدیل خواهد شد.

این پژوهشگر اقتصادی یادآور شد: در مورد ایران نیز، نگاه واقع‌بینانه ایجاب می‌کند که تنگه هرمز نه به‌عنوان ابزار پیروزی اقتصادی، بلکه به‌عنوان میدان پرهزینه‌ای برای فرسایش ظرفیت ملی در نظر گرفته شود؛ میدانی که راه‌حل آن، بیش از هر چیز در اصلاحات نهادی و رویکردهای غیرمستقیم نهفته است.