سرآمد اقتصاد

یکشنبه- ۸ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۶



«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# پایان جنگ هم معادله «تنگه هرمز» را تغییر نمی‌دهد

## بازگشت تردد دریایی به سطح پیش از جنگ قطعی نیست



**گروه گزارش** - مؤسسه بین‌المللی مطالعات راهبردی (IISS) در مقاله‌ای درباره جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران تأکید کرد که تنگه هرمز در این جنگ صرفاً یک گذرگاه دریایی نبود که تردد کشتی‌ها در آن مختل شود؛ این آبراه به یکی از مهم‌ترین میدان‌های تقابل راهبردی تبدیل شد. تهران با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی خود توانست بخشی از نابرابری قدرت نظامی را جبران کند و دامنه رویارویی را از محدوده درگیری مستقیم به اقتصاد جهانی، امنیت انرژی و زنجیره‌های تأمین گسترش دهد.

بر اساس اعلام اقتصادسرآمد، گزارش این مؤسسه با عنوان «خلیج فارس در دوران جنگ» یادآور می‌شود که قدرت کشورها تنها با تعداد هواپیماها، کشتی‌ها و موشک‌هایشان سنجیده نمی‌شود؛ توانایی کنترل گلوگاه‌هایی که جهان به‌سادگی نمی‌تواند از آن‌ها چشم‌پوشی کند نیز یکی از معیارهای مهم قدرت به شمار می‌رود. پیش از جنگ، حدود یک‌چهارم تجارت جهانی نفت از طریق دریا و نزدیک به یک‌پنجم تجارت گاز طبیعی مایع‌شده از تنگه هرمز عبور می‌کرد. این آمار نشان می‌دهد که تهدید کشتیرانی در این آبراه، صرفاً کشورهای خلیج فارس را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد و می‌تواند فشار مستقیمی بر بازارهای انرژی و اقتصاد بین‌المللی وارد کند.

### «تنگه هرمز» از گذرگاه تجاری تا اهرم فشار اقتصادی

بر اساس این گزارش، ایران برای تحمیل معادله‌ای جدید پس از جنگ آمریکا و اسرائیل، نیازی به تسلط کامل و متعارف دریایی بر تنگه هرمز نداشت. کافی بود عبور از این آبراه را با خطر همراه کند، هزینه‌های بیمه و حمل‌ونقل را افزایش دهد و شرکت‌های کشتیرانی و دریانوردان را به تجدیدنظر در تصمیم‌های خود وادار سازد. نتیجه این تحولات، تقریباً فروپاشی کامل تردد دریایی در هفته‌های نخست جنگ بود. شمار کشتی‌های بزرگ تجاری که در سال ۲۰۲۵ به‌طور متوسط بیش از ۳۲۰۰ فروند در ماه از این تنگه عبور می‌کردند، در مارس ۲۰۲۶ به کمتر از ۲۳۰ فروند کاهش یافت. همچنین عبور نفتکش‌ها بیش از ۹۰ درصد نسبت به سطح معمول افت کرد.

### سقوط تردد کشتی‌ها و جهش هزینه بیمه دریایی

پیامدهای بحران تنها به کاهش تعداد کشتی‌های عبوری محدود نماند. حق بیمه خطرات جنگ که پیش از درگیری بین ۰.۱۰ تا ۰.۲۵ درصد بود، در آغاز جنگ به حدود یک درصد افزایش یافت و در برخی موارد به ۲.۵ تا ۷ درصد رسید. به این ترتیب، هزینه بیمه یک نفتکش حامل محموله‌ای به ارزش ۲۵۰ میلیون دلار که پیش از جنگ حدود ۵۰۰ هزار دلار بود، ممکن بود به ۱۷.۵ میلیون دلار افزایش پیدا کند. در برخی موارد نیز شرکت‌های بیمه پوشش خطرات جنگ در خلیج فارس را لغو کردند.

این گزارش تأکید می‌کند که ایران موقعیت جغرافیایی خود را به ابزاری برای اعمال فشار اقتصادی و سیاسی تبدیل کرده است. با این حال، همه کشورهای خلیج فارس به یک اندازه از این وضعیت آسیب نمی‌بینند. بر اساس ارزیابی مؤسسه، بحرین، کویت و قطر بیشترین آسیب‌پذیری را دارند؛ زیرا برای صادرات منابع هیدروکربنی خود گزینه‌های جایگزین کافی در اختیار ندارند.

### همه کشورهای خلیج فارس به یک اندازه آسیب‌پذیر نیستند

در مقابل، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عمان، هر یک به درجات متفاوت از مسیرها و گزینه‌های جایگزین برخوردارند. خط لوله شرق به غرب عربستان امکان انتقال بخشی از صادرات نفت این کشور به دریای سرخ را فراهم می‌کرد؛ هرچند کارآیی این خط نیز در اثر جنگ در یمن از بین رفت. امارات هم از بندر فجیره و خط لوله حبشان ـ فجیره بهره می‌برد. عمان نیز به دلیل موقعیت جغرافیایی خارج از تنگه هرمز، توانست از بنادر خود برای پذیرش بخشی از تجارت دریایی که امکان عبور از خلیج فارس را نداشت، استفاده کند.

### «مسیرهای جایگزین» راه‌حل‌هایی با ظرفیت محدود

در این میان، تفاوت میان برخورداری از مسیر جایگزین و بی‌نیازی از تنگه هرمز آشکار می‌شود. خطوط لوله امکان انتقال نفت خام را فراهم می‌کنند، اما جایگزین مناسبی برای جابه‌جایی گاز طبیعی مایع‌شده، فرآورده‌های پالایش‌شده نفتی، محصولات پتروشیمی و کالاهای صنعتی نیستند. همچنین ایجاد مسیرهای جدید از طریق عراق، اردن و ترکیه به سمت دریای مدیترانه با چالش‌های سیاسی، امنیتی، فنی و مالی روبه‌رو است و ظرفیت این مسیرها نیز برای انتقال حجم کالاهایی که معمولاً از تنگه هرمز عبور می‌کنند، محدود خواهد بود. حتی توسعه خطوط لوله عربستان و امارات نیز به سرمایه‌گذاری‌های سنگین و هماهنگی منطقه‌ای بلندمدت نیاز دارد.

### امنیت صادرات انرژی؛ حلقه مفقوده قدرت تولیدکنندگان منطقه

پیامدهای بحران تنها به امنیت عرضه انرژی محدود نمی‌شود و جایگاه کشورهای خلیج فارس در بازار جهانی انرژی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. کشورهای تولیدکننده نفت در منطقه، اعتبار خود را بر پایه توانایی تأمین مطمئن و منظم نفت و گاز، به‌ویژه برای بازارهای آسیایی، بنا کرده‌اند. اما جنگ نشان داد که اعتبار یک کشور تأمین‌کننده نفت تنها به میزان ذخایر یا ظرفیت تولید آن وابسته نیست و امنیت مسیرهای صادراتی نیز در این زمینه اهمیت اساسی دارد. به این ترتیب، ایران با تهدید یک نقطه جغرافیایی، پیامدی فراتر از نتایج حملات مستقیم نظامی ایجاد کرده است. این وضعیت کشورهای خلیج فارس را وادار کرده امنیت بنادر و خطوط لوله خود را دوباره ارزیابی کنند، بازارها را به محاسبه خطرات تنگه هرمز در قیمت‌ها و قراردادها سوق داده و قدرت‌های بین‌المللی را با معضلی روبه‌رو کرده است که صرفاً با نیروی دریایی قابل حل نیست.

### بازگشت به شرایط پیش از جنگ؛ سناریویی نامطمئن

این گزارش در پایان نتیجه می‌گیرد که بازگشت تردد دریایی به سطح پیش از جنگ قطعی نیست و آینده تنگه هرمز به روند مذاکرات آمریکا و ایران و گفت‌وگوهای ایران و عمان درباره ترتیبات مربوط به این آبراه بستگی دارد. هرگونه ثبات جدید احتمالاً به چارچوبی نیاز خواهد داشت که کشورهای ذی‌ربط و شرکت‌های کشتیرانی آن را بپذیرند. به نوشته این مقاله، معضل اصلی آن است که کشورهای خلیج فارس نمی‌توانند موقعیت جغرافیایی خود را تغییر دهند و جهان نیز نمی‌تواند به‌آسانی از تنگه هرمز بی‌نیاز شود. از این رو، پاسخ راهبردی به این وضعیت نباید تنها بر قدرت نظامی متکی باشد یا بر این تصور استوار شود که خطوط لوله و بنادر جایگزین می‌توانند مشکل را به‌طور کامل برطرف کنند.

### وابستگی اقتصاد جهانی به تنگه هرمز؛ محدودیت راه‌حل‌های نظامی

به نوشته مؤسسه بین‌المللی مطالعات راهبردی، جنگ سال ۲۰۲۶ نشان داد که ایران برای تأثیرگذاری بر اقتصاد رقبای خود، لزوماً به قدرت اقتصادی برابر با آنها نیاز ندارد؛ کافی است توانایی تهدید مسیری را داشته باشد که منافع اقتصادی و تجاری این کشورها از آن عبور می‌کند. این مهم‌ترین پیام راهبردی تحولات اخیر است.

---

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی در گفت‌وگو با سرآمد:

## کاهش ۸ درصدی صید کیلکا در دریای خزر



یعقوب شیدایی گماسایی- مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از صید ۵ هزار و ۴۰۷ تن انواع ماهیان کیلکا در دریای خزر تا پایان آبان سال ۱۴۰۵ خبر داد و گفت: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۸ درصد کاهش داشته است. فریبرز رجائی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد از صید ۵ هزار و ۴۰۷ تن انواع ماهیان کیلکا در دریای خزر تا پایان آبان سال ۱۴۰۵ خبر داد و گفت: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۸ درصد کاهش داشته است.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران با اشاره به آخرین وضعیت صید کیلکا در دریای خزر اظهار کرد: در این مدت به‌طور متوسط ۶۹ فروند شناور صیادی فعال با انجام ۴ هزار و ۹۵۰ شب دریاروی موفق به صید این میزان از انواع ماهیان کیلکا شدند. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران افزود: تعداد شناورهای فعال کیلکاگیر در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۳ درصد کاهش داشته، اما تعداد شب‌های دریاروی با افزایش ۱۴ درصدی از ۴ هزار و ۳۴۵ شب به ۴ هزار و ۹۵۰ شب رسیده است. وی با اشاره به شاخص صید در واحد تلاش (CPUE) بیان کرد: متوسط میزان صید در هر شب دریاروی از یک‌هزار و ۳۴۶ کیلوگرم در سال گذشته به یک‌هزار و ۹۲ کیلوگرم در سال جاری رسیده که نشان‌دهنده کاهش ۱۹ درصدی این شاخص است. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، خاطرنشان ساخت: سرانه صید هر شناور فعال نیز از ۸۲ تن در سال ۱۴۰۴ به ۷۸ تن در سال جاری رسیده و ۴ درصد کاهش داشته است. رجائی درباره سهم استان‌های شمالی از صید کیلکای دریای خزر گفت: استان مازندران با صید ۴ هزار و ۱۵۷ تن، ۷۷ درصد از مجموع صید را به خود اختصاص داده و سهم استان گیلان نیز با یک‌هزار و ۲۵۰ تن صید، ۲۳ درصد بوده است.

---

معاون گردشگری گیلان به سرآمد می‌گوید:

## تورهای پرنده‌نگری در تالاب‌های گیلان برگزار می‌شود

**زهرا عسکری** - معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان از برنامه‌ریزی برای برگزاری تورهای پرنده‌نگری در تالاب‌های این استان در نیمه دوم سال خبر داد و گفت: هماهنگی‌های لازم با مؤسسات آموزشی برای اجرای این برنامه‌ها انجام شده است. حسین ابراهیمی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد با اشاره به آغاز فصل ورود پرندگان مهاجر به تالاب‌های استان گیلان اظهار کرد: پرنده‌نگری از جمله ظرفیت‌های گردشگری استان است که هر سال مورد توجه قرار می‌گیرد و برنامه‌های مرتبط با آن نیز امسال در دستور کار معاونت گردشگری قرار دارد. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، افزود: با توجه به ظرفیت‌های طبیعی گیلان و حضور پرندگان مهاجر در تالاب‌های استان، برگزاری تورهای پرنده‌نگری می‌تواند زمینه‌ای برای معرفی بیشتر جاذبه‌های طبیعی و توسعه گردشگری مبتنی بر طبیعت در استان باشد. وی با اشاره به برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای اجرای این تورها تصریح کرد: هماهنگی‌های لازم با مؤسسات آموزشی صورت گرفته است تا در نیمه دوم سال برنامه‌های پرنده‌نگری با مشارکت این مؤسسات برگزار شود. ابراهیمی ادامه داد: در چارچوب این برنامه‌ها، از استادان و کارشناسان حوزه پرنده‌نگری نیز دعوت خواهد شد تا در این رویدادها حضور داشته باشند و از ظرفیت علمی و تخصصی آنان استفاده شود. وی با بیان اینکه بخش عمده مدعوین این برنامه‌ها از داخل استان گیلان خواهند بود، گفت: البته محدودیتی برای حضور کارشناسان و مدعوین خارج از استان وجود ندارد و گیلان آمادگی دارد میزبان علاقه‌مندان و متخصصان سایر استان‌ها نیز باشد. معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان با اشاره به اهمیت تالاب انزلی در برنامه‌های پرنده‌نگری خاطرنشان کرد: تالاب‌های استان، به‌ویژه تالاب انزلی، از ظرفیت‌های مهم گیلان برای برگزاری برنامه‌های مرتبط با مشاهده پرندگان و جذب علاقه‌مندان به طبیعت و حیات‌وحش برخوردارند. ابراهیمی تأکید کرد: برگزاری این تورها از برنامه‌های سالانه گردشگری استان محسوب می‌شود و اجرای برنامه‌های امسال نیز با هماهنگی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان و از سوی معاونت گردشگری پیگیری خواهد شد. مؤسسات آموزشی نیز در اجرای این برنامه‌ها مشارکت خواهند داشت.

