



نبض اقتصاد جهان در چنگ گذرگاه‌ها

گروه تجارت: در اقتصاد جهانی‌شده امروز، دریا هنوز اصلی‌ترین بستر جابه‌جایی کالا، انرژی و مواد خام است اما این گستره عظیم آبی در عمل به چند گذرگاه محدود و شکننده وابسته مانده است. تنگه هرمز، کانال سوئز، باب‌المنندب، تنگه مالاکا، کانال پاناما و بسفر، مفاصل حساس تجارت جهانی‌اند. عبور روزانه میلیون‌ها بشکه نفت، هزاران کانتینر، محموله‌های غلات، مواد معدنی، تجهیزات صنعتی و کالاهای مصرفی از این مسیرها، آبراه‌های راهبردی را به بخشی تعیین‌کننده از معادلات اقتصادی جهان تبدیل کرده است. هر اختلال در این گلوگاه‌ها می‌تواند به افزایش هزینه حمل‌ونقل، رشد نرخ بیمه، تاخیر در زنجیره تامین، نوسان قیمت انرژی و در نهایت افزایش قیمت کالاها در بازارهای مصرفی منجر شود. جهان مسدن، با همه فناوری‌ها و زیرساخت‌هایش همچنان به چند مسیر باریک دریایی وابسته است.

اختلال در آبراه‌های راهبردی، صرفاً به معنای تاخیر چند کشتی نیست. آثار آن در چند لایه اقتصادی ظاهر می‌شود

تنگه هرمز در صدر فهرست گلوگاه‌های راهبردی جهان قرار دارد

بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از مسیر دریا انجام می‌شود

تجارت جهانی روی شانه‌های چند گذرگاه

بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از مسیر دریا انجام می‌شود. این عدد نشان‌دهنده ساختار واقعی اقتصاد جهانی است. تولید در یک کشور، تامین مواد اولیه از کشوری دیگر، مونتاژ در منطقه‌ای سوم و مصرف در بازاری دورتر، همگی به شبکه‌ای پیچیده از حمل‌ونقل دریایی وابسته‌اند. در چنین شبکه‌ای، بنادر، کشتی‌ها، خطوط کشتیرانی و کانال‌ها هر کدام نقشی کلیدی دارند اما نقطه‌های محدود و باریکی وجود دارند که اهمیت آنها به مراتب فراتر از ظرفیت جغرافیایی‌شان است. این نقاط همان گلوگاه‌های دریایی‌اند، مسیرهایی که بخش بزرگی از تجارت جهانی ناچار است از آنها عبور کند. اهمیت این آبراه‌ها از آنجا ناشی می‌شود که در بسیاری موارد، جایگزین آنها یا وجود ندارد یا بسیار پرهزینه، طولانی و ناکارآمد است. به همین دلیل، هرگونه اختلال در عبور از آنها، نه تنها ترافیک دریایی را مختل می‌کند بلکه به سرعت اثر خود را در بازار انرژی، تجارت کالا، قیمت حمل‌ونقل و حتی تورم مصرف‌کننده نشان می‌دهد.

تنگه هرمز؛ حساس‌ترین مسیر انرژی جهان

تنگه هرمز در صدر فهرست گلوگاه‌های راهبردی جهان قرار دارد. این تنگه خلیج فارس را به دریای عمان و از آنجا به اقیانوس هند متصل می‌کند و مسیر اصلی صادرات نفت و گاز منطقه خلیج فارس به بازارهای جهانی است.

برآوردها نشان می‌دهد روزانه حدود ۲۰ تا ۲۱ میلیون بشکه نفت از این مسیر عبور می‌کند؛ رقمی که نزدیک به یک‌پنجم مصرف جهانی نفت را شامل می‌شود.

اهمیت هرمز فقط در حجم عبور نفت نیست بلکه در جایگاه آن در امنیت عرضه انرژی جهانی است. کشورهایمانند عربستان، عراق، کویت، امارات، ایران و قطر، بخش مهمی از صادرات انرژی خود را از این مسیر انجام می‌دهند. در سوی تقاضا نیز اقتصادهای بزرگی مانند چین، هند، ژاپن و کره جنوبی از مهم‌ترین مصرف‌کنندگان نفت و گاز عبوری از این تنگه هستند.

هرگونه افزایش ریسک در این مسیر می‌تواند به سرعت بر بازار نفت اثر بگذارد. بازار انرژی، بیش از آنکه فقط با عرضه و تقاضای فیزیکی تنظیم شود، به انتظارات، ریسک‌ها و چشم‌انداز امنیت عرضه نیز واکنش نشان می‌دهد. بنابراین حتی احتمال اختلال در هرمز می‌تواند باعث افزایش قیمت نفت، رشد هزینه بیمه نفتکش‌ها و تغییر رفتار خریداران بزرگ انرژی شود چه برسد به اکنون که شاهد تنش‌های نظامی در این قسمت هستیم.

جبل الطارق؛ دروازه مدیترانه

تنگه جبل‌الطارق میان اسپانیا و مراکش قرار دارد و دریای مدیترانه را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند. این تنگه شاید در مقایسه با هرمز، سوئز یا مالاکا کمتر در صدر تحلیل‌های اقتصادی قرار گیرد اما نقش آن در ترافیک دریایی مدیترانه انکارناپذیر است.

تمام کشتی‌هایی که از اقیانوس اطلس وارد مدیترانه می‌شوند یا از مدیترانه به سمت اقیانوس حرکت می‌کنند از این مسیر عبور می‌کنند. بنابراین جبل‌الطارق دروازه طبیعی یکی از مهم‌ترین پهنه‌های دریایی جهان است، پهنه‌ای که اروپا، شمال آفریقا و غرب آسیا را به شبکه حمل‌ونقل جهانی متصل می‌کند.

کانال سوئز یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های مصنوعی تجارت جهانی است. این کانال با اتصال دریای مدیترانه به دریای سرخ، مسیر میان اروپا و آسیا را به شکل چشمگیری کوتاه کرده است. پیش از بهره‌برداری از این کانال، کشتی‌ها برای حرکت میان این دو حوزه مهم تجاری ناچار بودند قاره آفریقا را دور بزنند؛ مسیری طولانی، پرهزینه و زمان‌بر.

امروز کانال سوئز سهمی حدود ۱۰ تا ۱۲ درصد از تجارت جهانی است. این کانال با اتصال دریای سرخ یکی از مهم‌ترین آبراه‌های راهبردی جهان است. این تنگه، خلیج عدن و اقیانوس هند را به دریای سرخ متصل می‌کند و در عمل، حلقه مکمل کانال سوئز به‌شمار می‌رود. کشتی‌هایی که از آسیا به سمت اروپا حرکت می‌کنند و قصد عبور از سوئز را دارند، ناگزیر باید از باب‌المنندب بگذرند. سالانه حدود ۲۵ هزار کشتی از این

کانال سوئز؛ میان‌بر تمدنی تجارت مدرن

۲۰۲۱ به‌خوبی نشان داد که اختلال در یک نقطه محدود چگونه می‌تواند زنجیره تجارت جهانی را تحت فشار قرار دهد.

تنها چند روز توقف در کانال سوئز کافی بود تا صفی طولانی از کشتی‌ها شکل بگیرد، برنامه تحویل کالاها به‌هم بریزد و هزینه حمل‌ونقل افزایش یابد.

این رخداد، یکی از آشکارترین نمونه‌های شکنندگی نظام تجارت جهانی در برابر اختلالات زیرساختی بود.

تجارت دریایی جهان دارد و سالانه حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار کشتی از آن عبور می‌کنند. این مسیر برای انتقال کالاهای کانتینری، نفت، فرآورده‌های نفتی، گاز طبیعی مایع، تجهیزات صنعتی و مواد اولیه اهمیت فراوانی دارد. درآمد چندمیلیارددلاری مصر از این کانال نیز نشان‌دهنده جایگاه اقتصادی آن در سطح ملی و بین‌المللی است.

حادثه توقف کشتی عظیم Ever Given در سال

باب‌المنندب؛ حلقه‌ای کوچک در زنجیره‌های بزرگ

تنگه عبور می‌کنند و روزانه حدود ۶ تا ۷ میلیون بشکه نفت از آن جابه‌جا می‌شود. اهمیت باب‌المنندب از این منظر است که اختلال در آن، حتی بدون بسته‌شدن کانال سوئز، می‌تواند کل مسیر دریای سرخ را دچار بحران کند. در چنین وضعیتی، کشتی‌ها ناچار به انتخاب مسیر جایگزین از طریق دماغه امید نیک در جنوب آفریقا خواهند بود. این تغییر مسیر فقط یک

باب‌المنندب، دروازه جنوبی دریای سرخ یکی از مهم‌ترین آبراه‌های راهبردی جهان است. این تنگه، خلیج عدن و اقیانوس هند را به دریای سرخ متصل می‌کند و در عمل، حلقه مکمل کانال سوئز به‌شمار می‌رود. کشتی‌هایی که از آسیا به سمت اروپا حرکت می‌کنند و قصد عبور از سوئز را دارند، ناگزیر باید از باب‌المنندب بگذرند. سالانه حدود ۲۵ هزار کشتی از این

تنگه مالاکا؛ قلب تپنده زنجیره تامین آسیا

می‌کنند. همچنین تخمین زده می‌شود روزانه حدود ۱۶ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت از این مسیر جابه‌جا شود. برای کشورهایی مانند چین، ژاپن و کره جنوبی، مالاکا فقط یک مسیر حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه شریان تامین انرژی و کالا به‌شمار می‌رود.

این تنگه همچنین نقش مهمی در تجارت کالاهای صنعتی، قطعات الکترونیکی، محصولات کارخانه‌ای و کانتینرهای صادراتی دارد. بخش مهمی از کالاهایی که در کارخانه‌های

کانال پاناما؛ اتصال دو اقیانوس، پیوند دو بازار

مسیر وابسته است. اگر این کانال وجود نداشت، کشتی‌ها ناچار بودند برای حرکت میان دو اقیانوس، مسیر طولانی دماغه هورن در جنوب آمریکای جنوبی را طی کنند، مسیری که از نظر زمان، هزینه و ریسک، بسیار سنگین‌تر است.

کانال پاناما برای حمل کالاهای کشاورزی، محموله‌های کانتینری، مواد خام، محصولات صنعتی و برخی جریان‌های

بسفر؛ گذرگاه دریای سیاه به اقتصاد جهانی

می‌بینند. سالانه حدود ۴۰ تا ۴۵ هزار کشتی از بسفر عبور می‌کنند و روزانه حدود ۳ میلیون بشکه نفت نیز از این مسیر جابه‌جا می‌شود. علاوه بر نفت، غلات، مواد معدنی، محصولات کشاورزی و کالاهای صنعتی نیز از این گذرگاه عبور می‌کنند. از این جهت، بسفر بر بازار جهانی غذا، انرژی و مواد خام نیز

تنگه بسفر که از قلب استانبول می‌گذرد، دریای سیاه را به دریای مرمره و از آنجا به مدیترانه متصل می‌کند. این تنگه برای کشورهای حاشیه دریای سیاه اهمیت حیاتی دارد. روسیه، اوکراین، گرجستان، رومانی و بلغارستان از جمله کشورهایی هستند که بخشی از تجارت دریایی خود را به این مسیر وابسته

وقتی مسیر طولانی‌تر کالا را گران‌تر می‌کند

به شرکت‌های کشتیرانی منتقل می‌شود و در نهایت در نرخ حمل کالا منعکس خواهد شد. سومین پیامد، فشار بر زنجیره تامین است. در نهایت، همه این هزینه‌ها به بازار مصرف منتقل می‌شود. افزایش کرایه حمل، رشد قیمت انرژی، تاخیر در عرضه کالا و کمبود مقطعی برخی اقلام می‌تواند به افزایش قیمت نهایی کالاها منجر شود. به همین دلیل، آبراه‌های دریایی فقط دغدغه شرکت‌های کشتیرانی نیستند آنها مستقیماً با تورم، امنیت انرژی و ثبات بازارها ارتباط دارند.

اختلال در آبراه‌های راهبردی، صرفاً به معنای تاخیر چند کشتی نیست. آثار آن در چند لایه اقتصادی ظاهر می‌شود. نخستین اثر، افزایش زمان سفر است. وقتی یک کشتی ناچار می‌شود مسیر جایگزین طولانی‌تری را انتخاب کند، مصرف سوخت، هزینه نیروی انسانی، استهلاک، زمان اجاره کشتی و برنامه تحویل کالا همگی تحت تأثیر قرار می‌گیرند. دومین اثر، افزایش هزینه بیمه است. در شرایطی که یک مسیر پرریسک تلقی شود، شرکت‌های بیمه نرخ پوشش محموله و کشتی را بالا می‌برند. این افزایش هزینه

سخن پایانی

شاید در نگاه نخست، آبراه‌ها پدیده‌هایی جغرافیایی به نظر برسند اما در واقع شاخص‌هایی پنهان برای سنجش ثبات اقتصاد جهانی‌اند. وقتی هرمز آرام است، بازار انرژی با اطمینان بیشتری عمل می‌کند. وقتی سوئز باز و روان است، تجارت آسیا و اروپا با هزینه کمتر جریان دارد. وقتی مالاکا بدون اختلال فعالیت می‌کند، زنجیره تامین شرق آسیا با سرعت ادامه می‌یابد. وقتی پاناما ظرفیت عبور کافی دارد، تجارت میان دو اقیانوس نظم خود را حفظ می‌کند. اما در صورتی که یکی از این مسیرها با اختلال جدی مواجه شود، اثر آن از محدوده جغرافیایی فراتر می‌رود. قیمت نفت افزایش می‌یابد، کشتی‌ها مسیر خود را تغییر دهند، کالاها دیرتر به مقصد برسند، شرکت‌ها هزینه بیشتری بپردازند و مصرف‌کنندگان با قیمت‌های بالاتری روبه‌رو شوند.