



مرکز ملی مطالعات راهبردی کشاورزی و آب



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران

تحولات در تنگه هرمز

پیامدهای تجاری برای بخش کشاورزی



شناسنامه گزارش



مرکز ملی مطالعات راهبردی کشاورزی و آب، اتاق ایران

عنوان: تحولات در تنگه هرمز: پیامدهای تجاری برای بخش کشاورزی

نویسنده: آناهیتا ولی‌اللهی بیشه

ناظران علمی: بهزاد فکاری و محمد امامی

تاریخ انتشار: فروردین‌ماه ۱۴۰۵

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، خاورمیانه، امنیت غذایی، نفت، کود و بیمه.

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵، تلفن: ۸۵۷۳۲۸۴۰



فهرست مطالب

۱	مقدمه
۱	تنگه هرمز؛ گلوگاه راهبردی تجارت جهانی
۳	کاهش تردد کشتی‌ها و تبدیل ریسک ژئوپلیتیک به اختلال واقعی در جریان تجارت
۴	تمرکز جغرافیایی ریسک انرژی و آسیب‌پذیری ویژه آسیا
۵	واکنش فوری بازارهای انرژی و نقش انتظارات در تشدید شوک‌ها
۷	وابستگی تجارت جهانی کود به تنگه هرمز و تمرکز ریسک در بازار اوره
۸	تمرکز وابستگی وارداتی و تشدید آسیب‌پذیری نامتقارن در بازار کود
۱۰	پیوند ناگسستنی قیمت نفت و غذا و سازوکار سرایت از انرژی به معیشت
۱۱	همبستگی قیمت گاز و کود و تبدیل شوک انرژی به بحران هزینه تولید کشاورزی
۱۲	جهش هزینه حمل نفتکش‌ها و بازتعریف هزینه لجستیک انرژی
۱۴	افزایش هزینه سوخت دریایی و اثر دومینویی بر کل تجارت
۱۵	جهش بیمه جنگ و قیمت‌گذاری ریسک ژئوپلیتیک
۱۶	افزایش هزینه تأمین مالی و تشدید فشار اقتصادی
۱۷	جمع‌بندی نهایی و توصیه‌های سیاستی
۲۰	منابع



فهرست نمودارها

- نمودار ۱. سهم عبور گروه‌های کالایی مختلف از تنگه هرمز (یک هفته پیش از وقوع درگیری). ۲
- نمودار ۲. تعداد کل تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز. ۴
- نمودار ۳. حجم انتقال روزانه نفت خام و گاز طبیعی مایع‌شده از طریق تنگه هرمز به تفکیک مقصد (سال ۲۰۲۴). ۵
- نمودار ۴. سهم انواع کودهای شیمیایی منتقل‌شده از مسیر دریایی از منطقه خلیج فارس (سال ۲۰۲۴). ۸
- نمودار ۵. سهم کودهای واردشده دریایی با منشأ خلیج فارس به تفکیک چند کشور (سال ۲۰۲۴). ۹
- نمودار ۶. شاخص ماهانه قیمت غذا و قیمت نفت خام (ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶). ۱۰
- نمودار ۷. شاخص ماهانه قیمت گاز طبیعی و قیمت‌های کودهای نیتروژنه منتخب (ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶). ۱۲
- نمودار ۸. شاخص‌های هزینه روزانه حمل نفتکش‌های نفت خام و فرآورده‌های نفتی بورس بالتیک (اوت ۱۹۹۸ تا ۶ مارس ۲۰۲۶). ۱۳
- نمودار ۹. قیمت روزانه سوخت مصرفی کشتی‌ها (سوخت بانکر) در سنگاپور، دلار آمریکا به ازای هر تن. ۱۴
- نمودار ۱۰. بازده اوراق قرضه (۱ ژانویه تا ۹ مارس ۲۰۲۶) و روند صعودی آن‌ها پس از تشدید تنش‌های نظامی (۲۷ فوریه تا ۹ مارس ۲۰۲۶). ۱۷



فهرست شکل‌ها

شکل ۱. حق بیمه ریسک جنگ برای یک کشتی به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار در سطوح مختلف ریسک.۱۶



خلاصه مدیریتی

گزارش حاضر با اتکا به داده‌ها و برآوردهای رسمی منتشرشده از سوی تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD) در سال ۲۰۲۶، به بررسی آثار اقتصادی تحولات اخیر در تنگه هرمز از منظر تغییر ساختار هزینه و ریسک در تجارت و توسعه جهانی می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد:

این تحولات با افزایش هم‌زمان هزینه‌های حمل‌ونقل، بیمه، تأمین نهاده‌های تولید و منابع مالی، فشار قابل‌توجهی بر اقتصادهایی تحمیل کرده که به واردات کالاهای اساسی و نهاده‌ها وابستگی بیشتری دارند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که دامنه اثرگذاری این شرایط بیش از آن‌که ناشی از کاهش مستقیم عرضه باشد، از طریق افزایش نااطمینانی و دشوارتر شدن تصمیم‌گیری در بازارها گسترش یافته است. در این میان، کشورهایی مانند ایران که بخشی از تأمین کالاهای راهبردی آن‌ها به تحولات بیرونی حساس است، در معرض ریسک‌های ترکیبی در حوزه هزینه، دسترسی و برنامه‌ریزی اقتصادی قرار دارند.

بر این اساس، در سطح کلان، تقویت تاب‌آوری زنجیره‌های تأمین، تنوع‌بخشی به مسیرها و منابع تأمین و ارتقای ظرفیت مدیریت ریسک، و در حوزه غذا و کشاورزی، مدیریت فعال بازار کود و سایر نهاده‌های تولید، تضمین تأمین پایدار کالاهای اساسی همراه با حمایت از تولیدکنندگان و نیز اتخاذ تدابیر حمایتی برای حفظ معیشت خانوارها و جلوگیری از تضعیف امنیت غذایی از جمله الزامات سیاستی در این شرایط به‌شمار می‌رود.

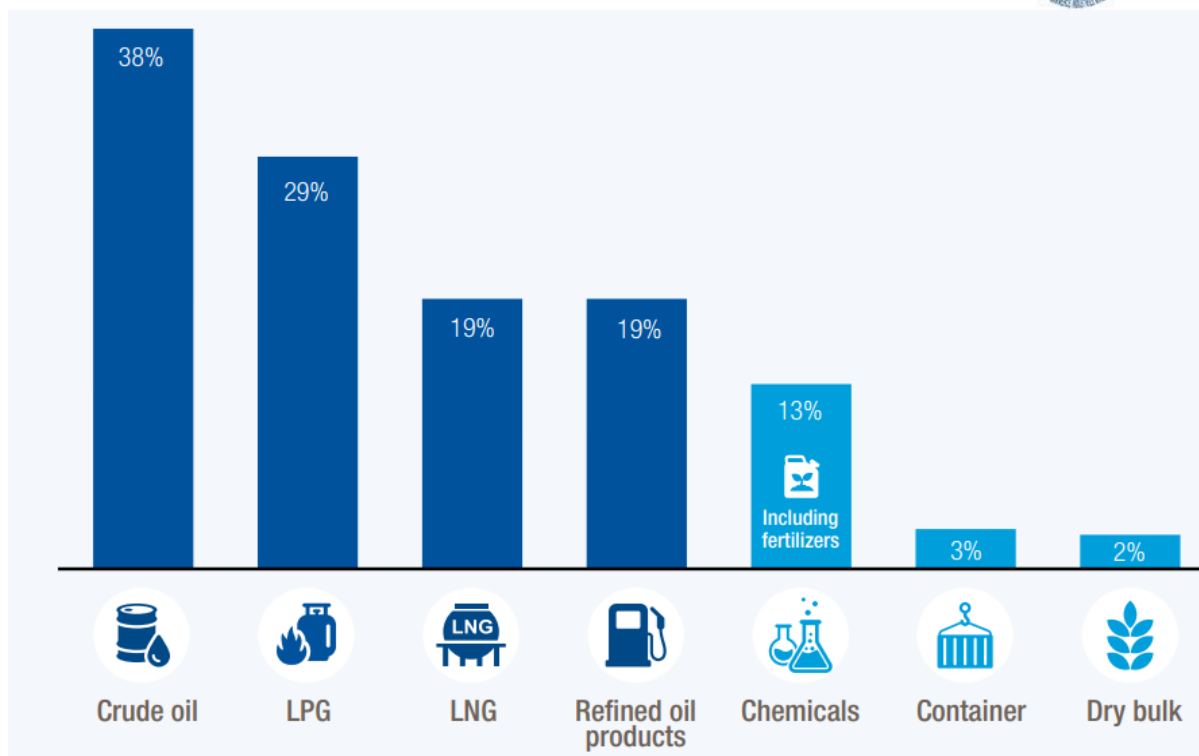
جمع‌بندی گزارش حاضر آن است که مواجهه مؤثر با چنین تحولاتی، نیازمند رویکردی پیش‌نگر (نه مدیریت واکنشی) و تقویت آمادگی ساختاری در سطح اقتصاد ملی است.

تنگه هرمز یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان است که حدود یک‌چهارم تجارت جهانی نفت از طریق دریا و حجم قابل توجهی از گاز طبیعی مایع‌شده و کودهای شیمیایی را جابه‌جا می‌کند. تشدید تنش‌های نظامی در منطقه، جریان‌های کشتیرانی از طریق این گذرگاه باریک را مختل کرده و پیامدهای آن فراتر از محدوده جغرافیایی منطقه، بازارهای انرژی، حمل‌ونقل دریایی و زنجیره‌های تأمین جهانی را تحت تأثیر قرار داده است. واکنش سریع بازارهای نفت و افزایش بهای نفت خام برنت به بیش از ۹۰ دلار در هر بشکه، تنها یکی از نشانه‌های این تحول است. هم‌زمان، افزایش هزینه‌های انرژی، حمل‌ونقل، بیمه و نهادهای تولید می‌تواند فشار مضاعفی بر قیمت کالاها به‌ویژه مواد غذایی وارد کند و بر معیشت خانوارها اثر بگذارد. تجربه شوک‌های جهانی اخیر، از همه‌گیری کووید-۱۹ تا آغاز جنگ اوکراین، نشان داده است که اختلال در مسیرهای راهبردی تجارت چگونه می‌تواند از حوزه انرژی فراتر رفته و به سایر بخش‌های اقتصادی سرایت کند. شوک کنونی نیز در بستری رخ داده که بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه با محدودیت مالی و ظرفیت پایین جذب شوک‌های قیمتی مواجه‌اند و همین امر، دامنه آثار آن را گسترده‌تر می‌سازد (UNCTAD, 2026).

برای ایران، اهمیت این تحولات بیش از آن‌که به بُعد بین‌المللی بحران مربوط باشد، به اثرات آن بر هزینه و پایداری تأمین در داخل کشور بازمی‌گردد. وابستگی بخشی از زنجیره تأمین کشور به واردات کالاهای اساسی، نهادهای تولید و مواد اولیه موجب می‌شود هر افزایش در هزینه حمل‌ونقل، بیمه یا نهادهای مستقیماً به فشار بر تولید داخلی و بازار مصرف منتقل شود. از این منظر، بررسی پیامدهای اقتصادی تحولات اخیر در تنگه هرمز از الزامات تحلیل ریسک و آمادگی سیاستی در حوزه امنیت اقتصادی و غذایی کشور به‌شمار می‌آید.

تنگه هرمز؛ گلوگاه راهبردی تجارت جهانی

بر اساس گزارش تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD, 2026)، یک هفته پیش از وقوع درگیری در منطقه، ۳۸ درصد از تجارت دریایی نفت خام، ۲۹ درصد از گاز مایع نفتی، ۱۹ درصد از گاز طبیعی مایع‌شده، ۱۹ درصد از فرآورده‌های نفتی، ۱۳ درصد از مواد شیمیایی، ۳ درصد از تجارت کانتینری و ۲ درصد از محموله‌های فله خشک از این گذرگاه عبور می‌کرد (نمودار ۱). بنابراین، تنگه هرمز صرفاً یک مسیر منطقه‌ای نیست، بلکه یک نقطه تمرکز ریسک در قلب تجارت انرژی جهان است؛ بدین معنا که اختلال در آن فقط به یک کاهش موضعی در جابه‌جایی کالا محدود نمی‌شود و یک شوک سیستمی به بازاری وارد می‌کند که قیمت‌گذاری آن جهانی صورت می‌گیرد و انتظارات آن به‌شدت حساس می‌باشد.



نمودار ۱. سهم عبور گروه‌های کالایی مختلف از تنگه هرمز (یک هفته پیش از وقوع درگیری).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Clarkson Research (۲۰۲۶).
 توضیح: Crude oil: نفت خام، Liquefied petroleum gas (LPG): گاز مایع نفتی، Liquefied natural gas (LNG): گاز طبیعی مایع‌شده، Refined oil products: فرآورده‌های نفتی، Chemicals: مواد شیمیایی (از جمله کود)، Container: تجارت کانتینری و Dry bulk: محموله‌های فله خشک (از جمله غلات). در سال ۲۰۲۴، مجموع نفت منتقل‌شده از طریق تنگه هرمز حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز (bpd) بوده است، که معادل ۲۵ درصد از تجارت جهانی نفت دریابرد است. نفت خام و میعانات گازی حدود ۱۴ میلیون بشکه در روز را تشکیل می‌دهند و فرآورده‌های نفتی ۶ میلیون بشکه در روز را شامل می‌شوند.

اهمیت داده‌های مذکور، در ترکیب کالاهای عبوری نهفته است. گرچه تمرکز اصلی بر انرژی است، اما سهم بالای مواد شیمیایی و اشاره مستقیم به کودها در دل تجارت مواد شیمیایی مؤید آن است که تبعات اختلال تنها به بازار نفت و گاز محدود نمی‌ماند. در عمل، هر شوک در این گذرگاه می‌تواند زنجیره‌ای از افزایش هزینه را از خوراک پتروشیمی و سوخت تا نهاده‌های کشاورزی، حمل‌ونقل، تولید صنعتی و نهایتاً قیمت مصرف‌کننده فعال کند (World Bank, 2024; FAO, 2025). به همین سبب، حتی سهم نسبتاً کوچک‌تر محموله فله خشک و کانتینری نیز نباید همراه‌کننده باشد؛ چون در بسیاری از بازارها، قیمت نهایی علاوه بر کمبود مستقیم کالا، از افزایش ریسک، بیمه، زمان سفر و هزینه لجستیک نیز اثر می‌پذیرد. در نتیجه، اختلال در تنگه هرمز یک شوک چندبخشی به‌هم‌پیوسته است، نه یک اختلال تک‌محصولی (FAO, 2025; OECD & FAO, 2023).

از منظر سیاستی، کشورها و بنگاه‌هایی که امنیت تجاری خود را صرفاً با معیار درصد وابستگی مستقیم واردات از خلیج فارس می‌سنجند، ممکن است شدت واقعی آسیب‌پذیری خود را دست‌کم بگیرند. زیرا حتی اگر واردکننده مستقیم نفت یا گاز از این مسیر نباشند، باز هم از مسیر قیمت‌های جهانی، بازارهای بیمه، هزینه حمل و اختلال در نهاده‌های واسطه‌ای تحت تأثیر قرار می‌گیرند (World Bank, 2024).

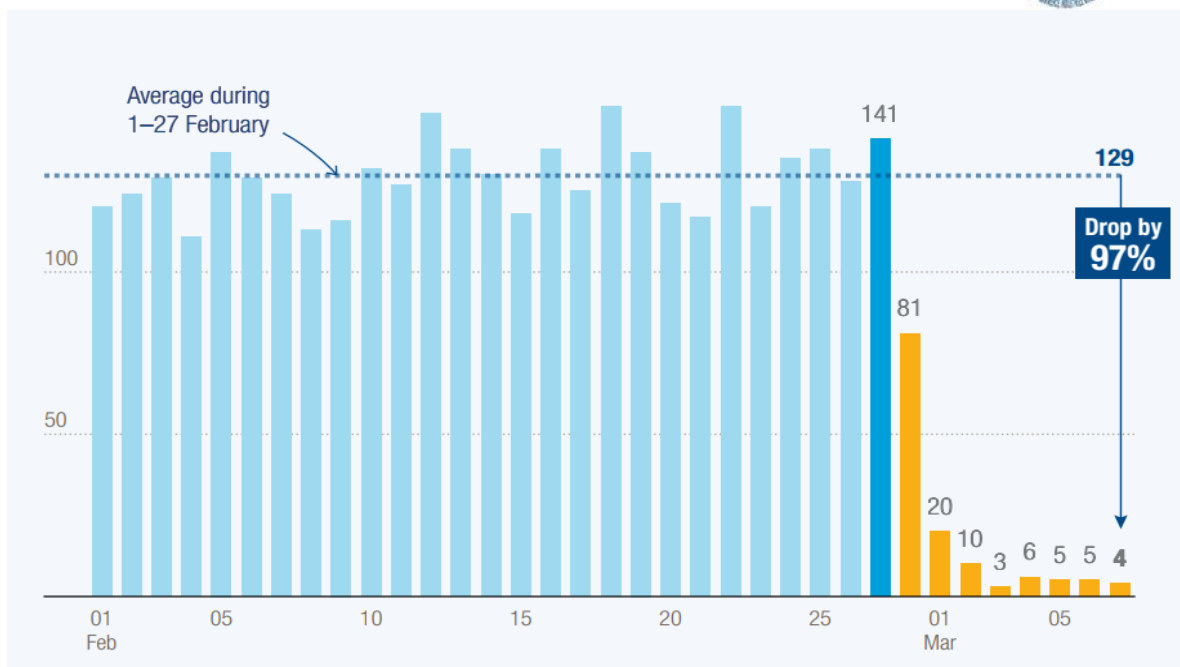
کاهش تردد کشتی‌ها و تبدیل ریسک ژئوپلیتیک به اختلال واقعی در جریان تجارت

بررسی وضعیت ترافیک دریایی در تنگه هرمز طی بازه زمانی ۲۷-۱ فوریه سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد میانگین عبور روزانه کشتی‌ها از این تنگه ۱۲۹ فروند بوده، اما پس از آن تعداد عبورها ابتدا به ۸۱ و سپس به ۲۰، ۱۰ و در روزهای بعد به ۳ تا ۶ فروند سقوط کرده و به‌طور کلی کاهش ۹۷ درصدی را تجربه نموده است (نمودار ۲، منبع: UNCTAD, 2026).

این الگو حاکی است که بازار دریایی بر خلاف برخی بازارهای کالایی که با تأخیر واکنش نشان می‌دهند، در رابطه با ناامنی فیزیکی بسیار سریع و حتی پیش‌دستانه تأثیر می‌پذیرد (Stopford, 2009; Notteboom et al., 2021). در چنین شرایطی، مسأله فقط بسته‌شدن رسمی یا حقوقی مسیر نیست؛ کافی است سطح تهدید، ابهام یا هزینه عبور به‌حدی برسد که مالکان کشتی، چارتررها (اجاره‌کنندگان کشتی)، بیمه‌گران و اپراتورها عملاً تصمیم به توقف یا تعلیق عبور بگیرند (UNCTAD, 2024).

نکته تحلیلی مهم این است که افت عبور، فراتر از آن‌که شاخصی از کاهش ترافیک دریایی باشد، منعکس‌کننده اختلال هم‌زمان در چند مؤلفه است: افزایش ریسک فیزیکی، بالا رفتن حق بیمه جنگ، سخت‌تر شدن تخصیص کشتی، طولانی‌تر شدن زمان تصمیم‌گیری تجاری و در نهایت افزایش هزینه فرصت برای همه بازیگران زنجیره (Notteboom et al., 2021). زمانی که تعداد عبور روزانه از بالغ بر ۱۴۰ کشتی به چند فروند تنزل می‌یابد، اثر آن به‌صورت تجمعی در بنادر مبدأ و مقصد، برنامه‌ریزی پالایشگاه‌ها، تحویل محموله‌های قراردادی و مدیریت ذخایر نمایان می‌شود. در این‌جا حتی وقفه‌ای کوتاه‌مدت نیز می‌تواند به‌سبب حجم عظیم جریان‌های روزانه آثار نامتناسب ایجاد کند (UNCTAD, 2024; Notteboom et al., 2021).

تحلیل اطلاعات نمودار ۲ گرچه از یک انسداد کامل خبر نمی‌دهد، اما در عمل برای بازار تقریباً همان معنای از کار افتادن کارکرد عادی یک شاهراه جهانی را دارد. شکنندگی تجارت جهانی بیش از آن‌که به نبود کالا وابسته باشد، به نبود اطمینان حساس است (World Bank, 2023). در دوره‌های بحران، بازارها ابتدا با رفتار احتیاطی واکنش نشان می‌دهند و همین رفتار احتیاطی نیز بحران را تشدید می‌کند. برای دولت‌ها و فعالان اقتصادی، اتکا به این فرض که مسیر هنوز کاملاً بسته نشده، پس تجارت تداوم خواهد داشت، خطرناک و غیرمنطقی است، زیرا تجارت ممکن است پیش از بسته‌شدن رسمی مسیر عملاً دچار فروپاشی عملیاتی شود (Baldwin & Freeman, 2022).



نمودار ۲. تعداد کل تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز.

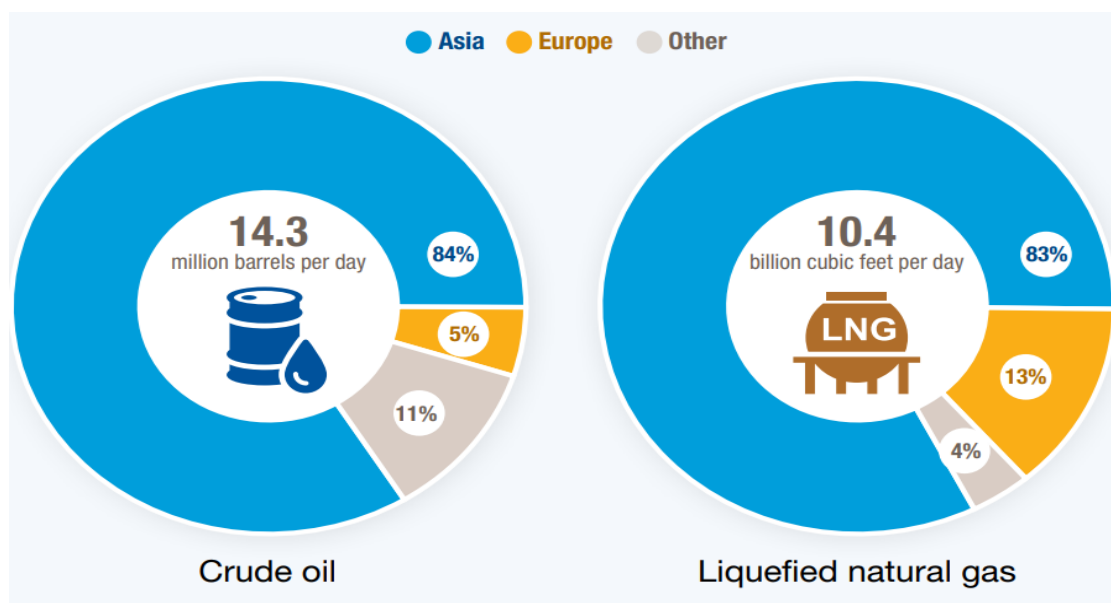
منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Clarkson's Research Shipping Intelligence Network.

تمرکز جغرافیایی ریسک انرژی و آسیب‌پذیری ویژه آسیا

تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD, 2026) گزارش می‌کند که در سال ۲۰۲۴، روزانه ۱۴/۳ میلیون بشکه نفت خام و ۱۰/۴ میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی مایع‌شده از تنگه هرمز عبور کرده که از این مقدار، ۸۴ درصد نفت خام و ۸۳ درصد گاز طبیعی مایع‌شده به آسیا رسیده است. در مقابل، سهم اروپا از مواد مذکور به ترتیب ۵ و ۱۳ درصد بوده است (نمودار ۳). اهمیت این ارقام از آن جهت است که می‌توان به واسطه آن‌ها علاوه بر بزرگی جریان انرژی، جغرافیای تمرکز شوک را هم مشخص کرد. بدین ترتیب، به نظر می‌رسد اگر اختلال در تنگه هرمز ادامه پیدا کند، نخستین و شدیدترین ضربه مستقیم به اقتصادهای آسیایی وارد می‌شود؛ اقتصادهایی که بخش مهمی از تولید صنعتی، زنجیره‌های صادراتی، حمل‌ونقل و حتی امنیت غذایی آن‌ها به دسترسی پایدار به انرژی اتکا دارد (IEA, 2025; EIA, 2025).

شوک تنگه هرمز یک شوک متقارن جهانی نیست. هرچند افزایش قیمت‌ها در نهایت جهانی می‌شود، اما شدت و شکل اثرگذاری آن میان مناطق جهان یکسان نیست. برای آسیا، موضوع تنها گرانی انرژی نیست، بلکه ریسک اختلال فیزیکی در دسترسی، تغییر مسیر خرید، افزایش رقابت بر سر محموله‌های جایگزین و فشار بر هزینه تولید است. برای اروپا، با وجود سهم کمتر مستقیم، وابستگی غیرمستقیم از مسیر بازارهای جهانی و رقابت برای منابع جایگزین همچنان جدی است (IEA, 2025; World Bank, 2024).

در تحلیل آثار بحران فقط نباید بر قیمت جهانی نفت و گاز تمرکز نمود، این مهم که کدام مناطق بیشترین وابستگی فیزیکی و لجستیکی را به این گلوگاه دارند نیز باید لحاظ گردد. این تمایز برای سیاست‌گذاری حیاتی است، زیرا راهکار کشورهایی که در معرض شوک قیمت هستند با کشورهایی که در معرض شوک دسترسی قرار دارند، یکسان نمی‌باشد (Cherp & Jewell, 2014). در خصوص کشورهای در حال توسعه آسیایی باید اشاره کرد که این کشورها معمولاً در مقایسه با اقتصادهای بزرگ‌تر، ذخایر راهبردی محدودتر، قدرت چانه‌زنی کمتر در بازار انرژی و توان مالی پایین‌تری برای جذب شوک‌های قیمتی دارند. در نتیجه، تمرکز بالای جریان نفت و گاز طبیعی مایع‌شده تنگه هرمز به سمت آسیا به معنای تمرکز بالقوه فشار تورمی، فشار ارزی و فشار بودجه‌ای نیز هست (World Bank, 2024; ADB, 2023).



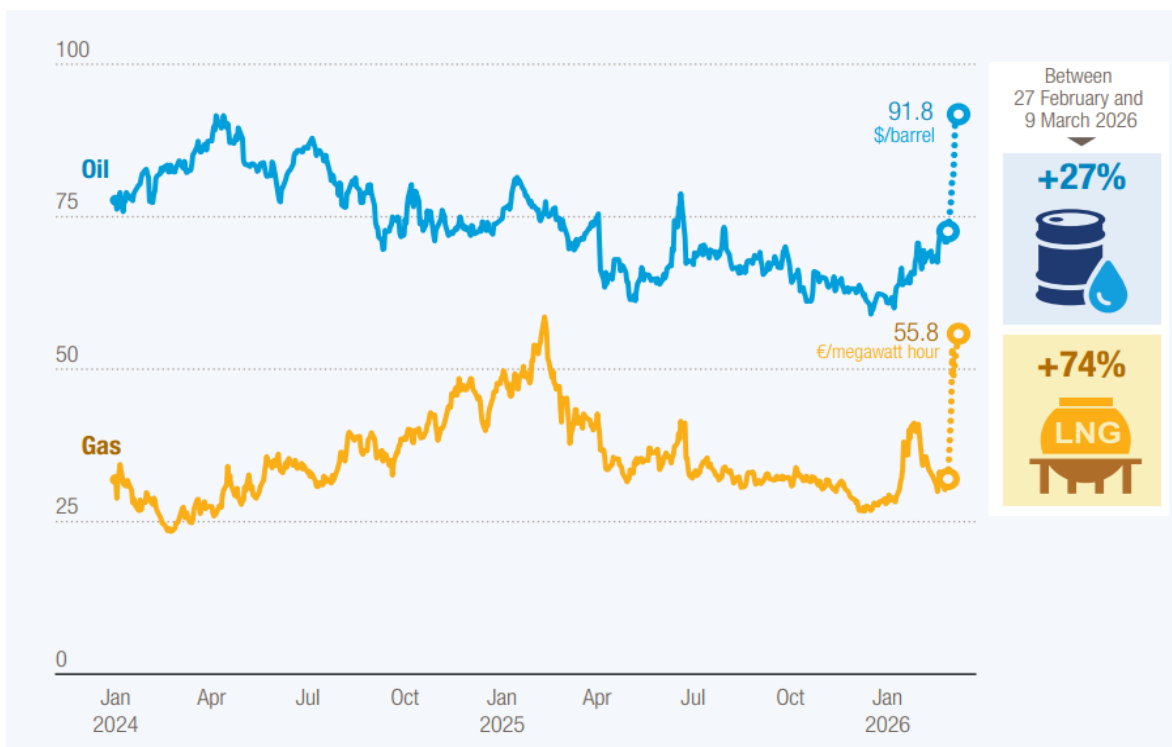
نمودار ۳. حجم انتقال روزانه نفت خام و گاز طبیعی مایع‌شده از طریق تنگه هرمز به تفکیک مقصد (سال ۲۰۲۴).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده آمریکا (۲۰۲۵).
توضیح: Crude oil: نفت خام، Liquefied natural gas (LNG): گاز طبیعی مایع‌شده، Million barrels per day: میلیون بشکه به ازای هر روز و Billion cubic feet per day: فوت متر مکعب به ازای هر روز.

واکنش فوری بازارهای انرژی و نقش انتظارات در تشدید شوک‌ها

بررسی وضعیت قیمت‌های روزانه نفت و گاز از ۱ ژانویه ۲۰۲۴ تا ۹ مارس ۲۰۲۶ آشکار می‌سازد که بازارها بلافاصله به اختلال در تنگه هرمز واکنش نشان داده‌اند. طبق نمودار ۴، طی بازه زمانی ۲۷ فوریه تا ۹ مارس ۲۰۲۶، قیمت نفت برنت با ۲۷ درصد رشد به ۹۱/۸ دلار در هر بشکه افزایش یافته، در حالی که قیمت گاز طبیعی اروپا ۷۴ درصد جهش داشته و به ۵۵/۸ یورو بر مگاوات ساعت رسیده است (UNCTAD, 2026). این تفاوت در دامنه واکنش حامل یک پیام تحلیلی مهم است: بازار گاز به‌ویژه به دلیل ساختار منطقه‌ای‌تر، محدودیت‌های زیرساختی و حساسیت بیشتر به اختلال در جریان گاز

طبیعی مایع شده ممکن است در برابر نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک تندتر از بازار نفت واکنش نشان دهد. نفت یک بازار عمیق‌تر و انعطاف‌پذیرتر با امکان جایگزینی نسبی بیشتر است، اما گاز و گاز طبیعی مایع شده در کوتاه‌مدت بیشتر در معرض تنگنای فیزیکی و لجستیکی قرار دارند (IEA, 2024).



نمودار ۴. قیمت روزانه نفت و گاز (۱ ژانویه ۲۰۲۴ تا ۹ مارس ۲۰۲۶).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس LSEG Data & Analytics

توضیح: قیمت‌های نفت مربوط به قیمت نفت خام برنت، به دلار آمریکا به ازای هر بشکه است. قیمت‌های گاز مربوط به قراردادهای آتی گاز طبیعی TTF هلند، به یورو به ازای هر مگاوات ساعت است.

قیمت‌ها فقط به کمبود واقعی پاسخ نمی‌دهند، بلکه به احتمال کمبود، اختلال در تحویل و بازتنظیم انتظارات نیز واکنش‌پذیری شدیدی دارند. جهش سریع در فاصله کمتر از دو هفته بیان‌گر آن است که بازارها ریسک تنگه هرمز را نه یک حادثه محدود، بلکه یک تهدید بالقوه برای توازن عرضه جهانی تلقی کرده‌اند (Kilian, 2009; Hamilton, 2013). در عمل، وقتی معامله‌گران، واردکنندگان و دولت‌ها احتمال طولانی شدن اختلال را وارد محاسبات خود می‌کنند، خریدهای احتیاطی، انباشت موجودی و رقابت برای منابع جایگزین می‌تواند خود عامل تشدید قیمت شود. از این‌روی، شوک‌های ژئوپلیتیک در انرژی اغلب بیش از آن‌که از مقدار واقعی کاهش عرضه شدت پذیرد، از تغییر انتظارات و رفتارهای دفاعی بازار تغذیه می‌شوند (Baumeister & Kilian, 2016).

از منظر توسعه‌ای باید به این نکته توجه نمود که بحران ژئوپلیتیک ارتباط تنگاتنگی با فشار معیشتی دارد؛ بدین شکل که افزایش قیمت نفت به حمل‌ونقل، برق، سوخت تولید و تورم عمومی سرایت می‌کند و افزایش قیمت گاز نیز علاوه

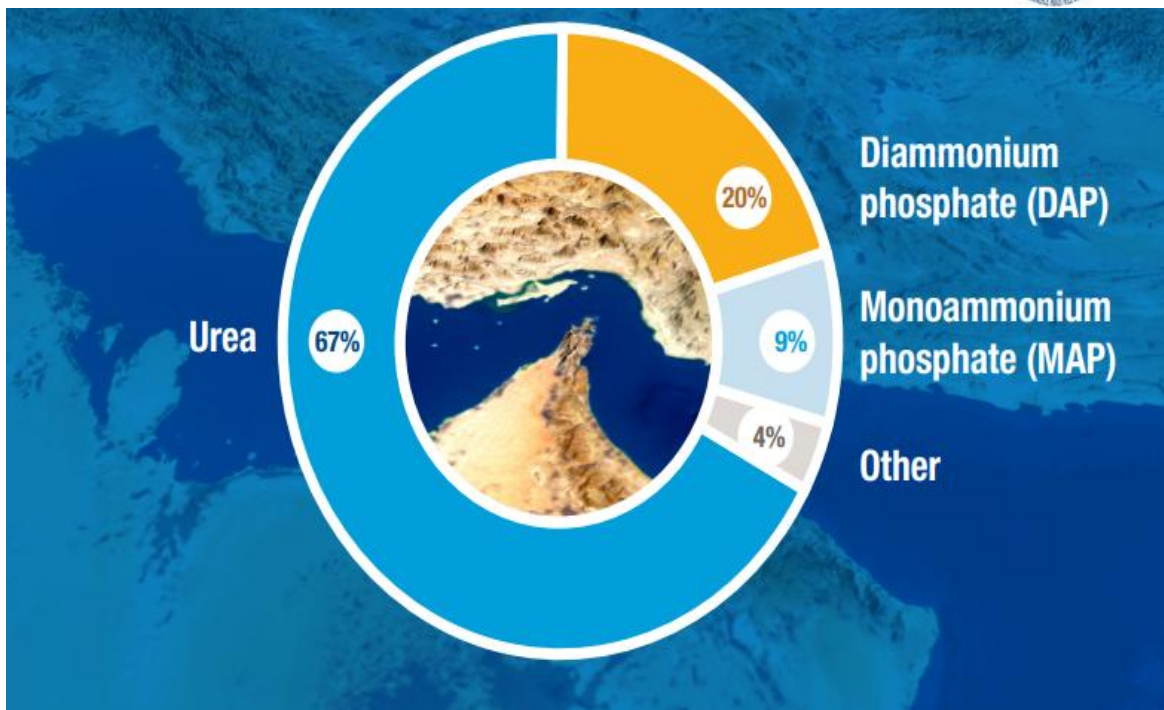
بر انرژی، به بازار کود شیمیایی، صنایع انرژی‌بر و هزینه تولید غذا منتقل می‌شود (World Bank, 2024; FAO, 2025). در چنین شرایطی، موضوع فقط گران‌تر شدن انرژی نیست، بلکه کشورهای جهان به‌ویژه اقتصادهای در حال توسعه به‌طور جدی با خطر محدود شدن فضای سیاستی دولت، دشوارتر شدن کنترل تورم، فشار بر نرخ ارز و تشدید ناامنی غذایی روبه‌رو خواهند شد. در نتیجه، بحران تنگه هرمز می‌تواند در زمانی کوتاه از یک مسأله حمل‌ونقل دریایی به یک شوک هم‌زمان انرژی، تورم و رفاه اجتماعی تبدیل گردد (IMF, 2024).

وابستگی تجارت جهانی کود به تنگه هرمز و تمرکز ریسک در بازار اوره

اختلال در تنگه هرمز فقط به بحران انرژی نمی‌انجامد و به‌طور مستقیم می‌تواند بازار نهاده‌های کشاورزی را نیز دچار تنش نماید. بر اساس نمودار ۵، حدود یک‌سوم تجارت دریابرد جهانی کود از این گذرگاه عبور می‌کند و از مجموع ۱۶ میلیون تن کود حمل‌شده از منطقه خلیج فارس در سال ۲۰۲۴، حدود ۶۷ درصد اوره، ۲۰ درصد دی‌آمونیم فسفات، ۹ درصد مونوآمونیم فسفات و ۴ درصد سایر انواع کود بوده است (UNCTAD, 2026). این ترکیب به‌روشنی بیان می‌کند که ریسک اصلی در این مرحله، بیش از همه بر بازار اوره متمرکز است؛ بازاری که برای تولید زراعی در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، نقشی بنیادی دارد و اختلال در عرضه آن معمولاً سریع‌تر و شدیدتر از بسیاری نهاده‌های دیگر به هزینه تولید منتقل می‌شود (IFA, 2024; FAO, 2025).

در کنار بزرگی سهم عبور کود از تنگه هرمز، ترکیب نوع کودهای عبوری نیز شایان اهمیت است. غالب بودن اوره در این سبد به این معنا است که هر اختلال در مسیر تنگه، بیشتر از همه بر بخشی از بازار جهانی کود فشار می‌آورد که هم در کشاورزی رایج کاربرد بسیار گسترده دارد و هم در بسیاری از کشورها به‌سادگی قابل جایگزینی نیست (World Bank, 2024). بنابراین، اگرچه تمرکز رسانه‌ای معمولاً بر موضوعات نفت و گاز بیشتر می‌باشد، اما از دید امنیت غذایی، اعداد و ارقام فوق‌الذکر هشدار عمیق‌تر در خود دارند: بحران تنگه هرمز می‌تواند از مسیر کمبود یا گرانی کود چند ماه بعد خود را در کاهش مصرف نهاده، افت عملکرد، افزایش هزینه تولید و در نهایت افزایش قیمت غذا آشکار نماید. این همان سازوکاری است که بسیاری از شوک‌های ژئوپلیتیک را از یک بحران انرژی به یک بحران کشاورزی-غذایی تبدیل می‌کند (Headey & Fan, 2010; FAO, 2025).

به‌لحاظ سیاستی، پیام روشن است: کشورهایی که راهبرد تاب‌آوری غذایی خود را تنها بر پایه تأمین فیزیکی کالاهای اساسی تنظیم می‌کنند، اما نسبت به امنیت تأمین نهاده‌های تولید غذا بی‌توجه هستند، در واقع فقط سطح ظاهری مسأله را مشاهده نموده‌اند. نمودار ۵ مؤید این مهم است که در شرایط بحران، نقطه آغاز ناامنی غذایی لزوماً قفسه خالی فروشگاه‌ها نمی‌باشد و ممکن است از اختلال در بازار کود آغاز گردد (World Bank, 2024). بنابراین، بازار کود باید نه به‌عنوان یک متغیر فرعی، بلکه به‌منزله یکی از کانون‌های اصلی سرایت بحران دیده شود (IFA, 2024; FAO, 2025).



نمودار ۴. سهم انواع کودهای شیمیایی منتقل شده از مسیر دریایی از منطقه خلیج فارس (سال ۲۰۲۴).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Kpler (۲۰۲۵) و نسخه‌ای تفصیلی و منتشر نشده از داده‌های تجارت دریایی UNCTAD.

توضیح: Diammonium phosphate (DAP): دی‌آمونیم فسفات، Monoammonium phosphate (MAP): مونوآمونیم فسفات، Urea: اوره و Other: سایر. مقدار کل کود منتقل شده از مسیر دریایی از منطقه خلیج فارس در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۶ میلیون تن بوده است.

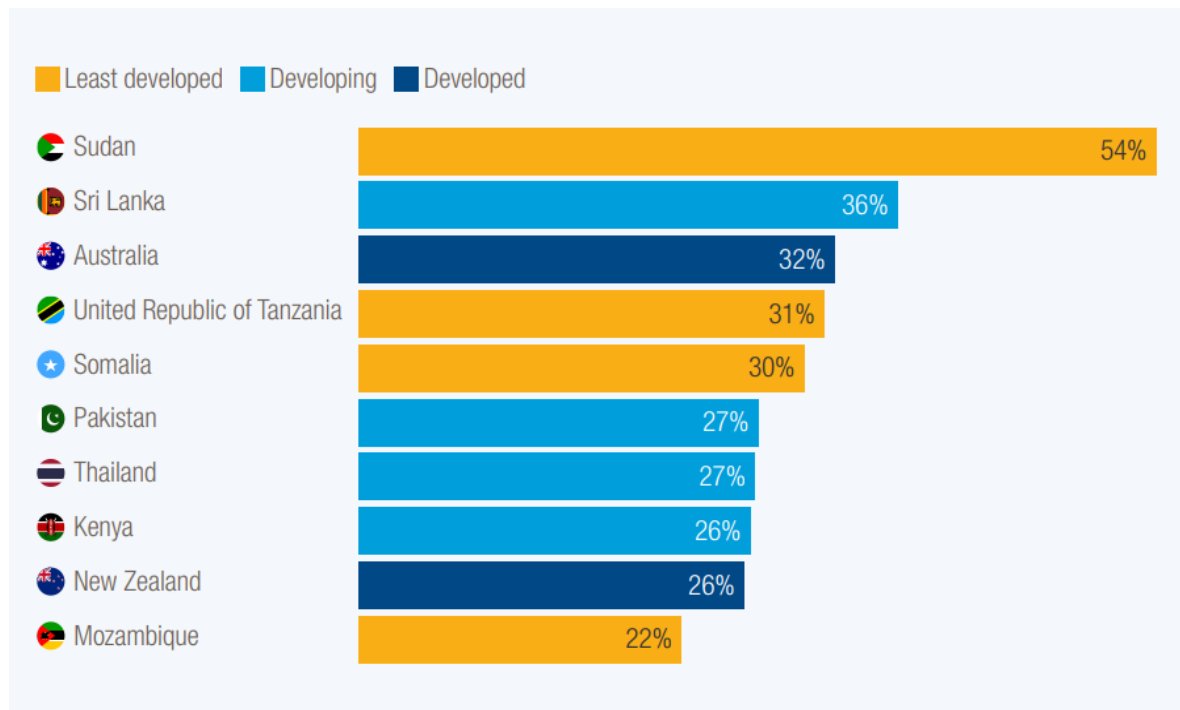
تمرکز وابستگی وارداتی و تشدید آسیب‌پذیری نامتقارن در بازار کود

بحران کود ناشی از اختلال در تنگه هرمز به صورت یکنواخت میان کشورها توزیع نمی‌شود. نمودار ۶ سهم کودهای وارد شده دریایی با منشأ خلیج فارس را برای چند کشور نشان می‌دهد: سودان ۵۴ درصد، سریلانکا ۳۶ درصد، استرالیا ۳۲ درصد، تانزانیا ۳۱ درصد، سومالی ۳۰ درصد، پاکستان و تایلند هر کدام ۲۷ درصد، کنیا و نیوزیلند ۲۶ درصد و موزامبیک ۲۲ درصد (UNCTAD, 2026). صرف نظر از تفاوت سطح توسعه این کشورها، اعداد مذکور این پیام را می‌رساند که وابستگی به این منطقه برای برخی واردکنندگان تا حدی بالا است که اختلال در تنگه هرمز می‌تواند افزون بر بحران قیمت، مستقیماً به بحران دسترسی بینجامد. به‌ویژه حضور چند کشور کمتر توسعه یافته و کم‌درآمد در صدر فهرست هشدار می‌دهد که آثار شوک بسیار فراتر از یک نوسان تجاری معمول خواهد بود.

در وابستگی بالا این کشورها، موضوع اصلی الزاماً واردات بیشتر نیست، بلکه کاهش قدرت مانور است. کشوری که بیش از یک سوم یا حتی نیمی از واردات کود آن به خلیج فارس وابسته است، در شرایط اختلال علاوه بر این که باید با افزایش قیمت‌ها کنار بیاید، هم‌زمان می‌بایست با مشکل یافتن عرضه کننده جایگزین، رقابت شدیدتر بر سر محموله‌های

آزاد، افزایش زمان تحویل و فشار بر ذخایر داخلی نیز مواجه می‌شود. این همان جایی است که شوک تجاری به شوک سیاستی بدل می‌گردد: دولت‌ها ناچار می‌شوند بین حمایت از کشاورزان، مدیریت ارز، کنترل قیمت غذا و محدودیت‌های بودجه‌ای انتخاب کنند. به همین دلیل، بحران کود برای کشورهای فقیرتر معمولاً از بخش کشاورزی فراتر رفته و ثبات اقتصادی و اجتماعی آن‌ها را در معرض تهدید قرار می‌دهد (IMF, 2024).

به لحاظ توسعه‌ای، این که شوک‌های ژئوپلیتیک چگونه می‌توانند نابرابری بین کشورها را تشدید کنند، از اهمیت وافی برخوردار است. اقتصادهای ثروتمندتر عمدتاً دسترسی مالی بیشتری برای خرید از بازارهای جایگزین، نگهداری ذخایر یا جذب افزایش قیمت دارند. اما در کشورهای کمتر توسعه یافته همان افزایش قیمت یا وقفه در تأمین می‌تواند به کاهش واقعی مصرف کود در مزرعه بینجامد. در این حالت، پیامد نهایی فقط گران‌تر شدن تولید نبوده و ممکن است کاهش عملکرد، افت سطح زیر کشت، کاهش عرضه داخلی غذا و وابستگی بیشتر به واردات را نیز به همراه داشته باشد (Headey & Fan, 2010; FAO, 2025).

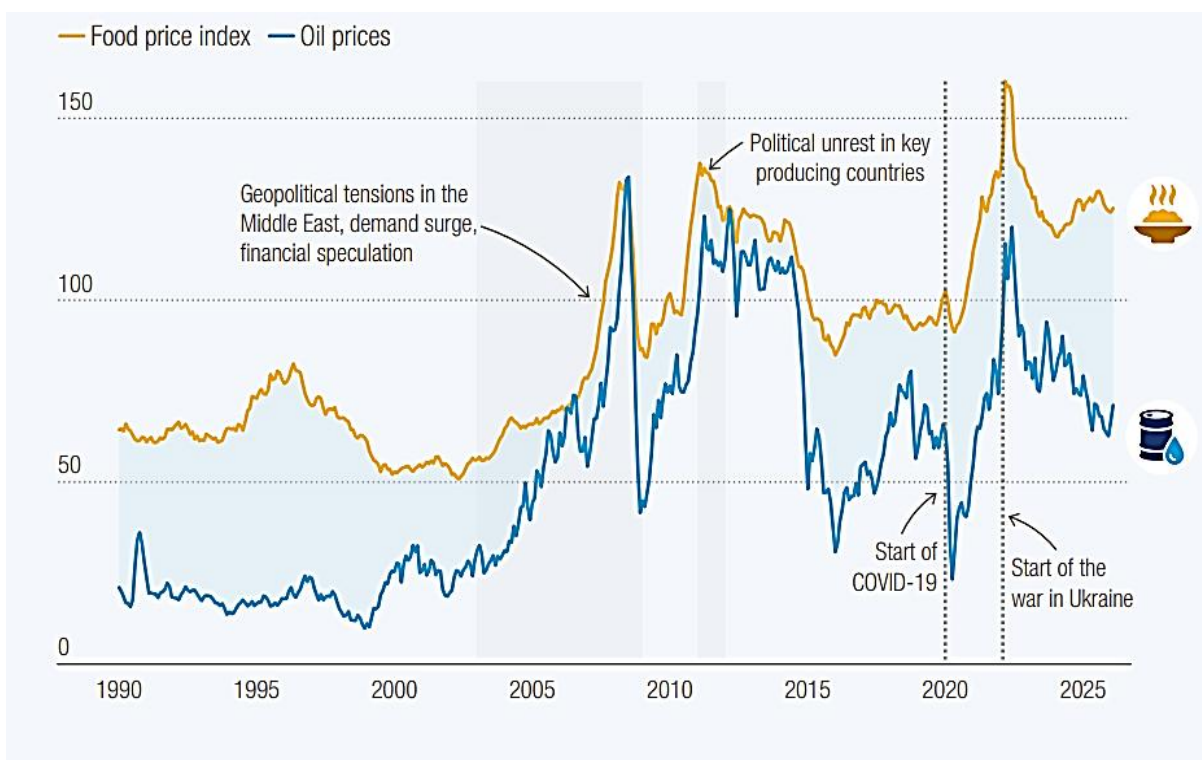


نمودار ۵. سهم کودهای وارد شده دریایی با منشأ خلیج فارس به تفکیک چند کشور (سال ۲۰۲۴).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس نسخه تفصیلی و منتشر نشده‌ای از داده‌های تجارت دریایی UNCTAD. توضیح: منظور از کود، کد HS شماره ۳ است. Least developed: کمتر توسعه یافته، Developing: در حال توسعه و Developed: توسعه یافته.

پیوند ناگسستنی قیمت نفت و غذا و سازوکار سرایت از انرژی به معیشت

در نمودار ۷، رابطه ماهانه شاخص قیمت غذا و قیمت نفت خام برنت از ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶ کنار هم قرار داده شده تا یک پیام کلیدی را تثبیت نماید: هنگام بروز بحران، افزایش قیمت نفت غالباً با افزایش قیمت غذا همراه می‌شود. در نمودار مذکور چند مقطع برجسته وجود دارد: تنش‌های ژئوپلیتیک در خاورمیانه و جهش تقاضا در اواخر دهه ۲۰۰۰، ناآرامی سیاسی در کشورهای تولیدکننده در اوایل دهه ۲۰۱۰، شوک کووید-۱۹ و سپس آغاز جنگ اوکراین. در تمامی این مقاطع، اگرچه حرکت دو شاخص کاملاً همسان و هم‌زمان نیست، اما هم‌جهتی آن‌ها روشن است (UNCTAD, 2026). از این‌رو، غذا صرفاً تابع تولید کشاورزی نبوده و به‌شدت به انرژی، حمل‌ونقل، نهاده‌ها، ذخیره‌سازی و انتظارات بازار اتکا دارد (Tadesse et al., 2014; World Bank, 2024).



نمودار ۶. شاخص ماهانه قیمت غذا و قیمت نفت خام (ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس شاخص قیمت مواد غذایی سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد و بانک جهانی.
توضیح: Food price index: شاخص قیمت غذا و Oil prices: قیمت نفت. قیمت‌های نفت مربوط به قیمت نفت خام برنت، به دلار آمریکا به ازای هر بشکه است.

نفت تنها از یک مسیر بر غذا اثر نمی‌گذارد. افزایش قیمت نفت هزینه سوخت ماشین‌آلات، حمل‌ونقل بین‌المللی، جابه‌جایی داخلی، بسته‌بندی، سردخانه، فرآوری و حتی هزینه توزیع نهایی را بالا می‌برد. افزون بر آن، نفت و انرژی بر رفتارهای کلان اقتصاد نیز اثرگذار هستند: افزایش تورم، فشار بر نرخ ارز، سخت‌تر شدن تأمین مالی و رشد هزینه‌های

عمومی می‌تواند به‌طور غیرمستقیم بازار غذا را تحت فشار قرار دهد (FAO, 2022; IMF, 2024). بدین ترتیب، نظام‌های انرژی و غذا به‌صورت فشرده‌ای در هم تنیده هستند. اختلال در تنگه هرگز نیز در همین چارچوب معنا پیدا می‌کند: شوک آن ممکن است نخست در بازار انرژی ظاهر شود، اما به‌سرعت در سفره خانوار بازتاب یابد (OECD & FAO, 2023).

در همین راستا، کشورهای واردکننده غذا و انرژی با یک هشدار مضاعف مواجه هستند. در چنین اقتصادهایی، جهش قیمت نفت فقط به گران شدن سوخت محدود نشده و می‌تواند هم‌زمان به افزایش هزینه واردات غذا، بالا رفتن قیمت داخلی اقلام خوراکی، تشدید فشار بودجه‌ای برای پرداخت یارانه و تضعیف توان دولت برای حمایت از مصرف‌کنندگان منجر گردد. به‌بیان دیگر، رابطه نفت و غذا یک رابطه بازار-به-بازار نیست، بلکه رابطه‌ای است میان شوک انرژی و آسیب‌پذیری اجتماعی (World Bank, 2024; IMF, 2024).

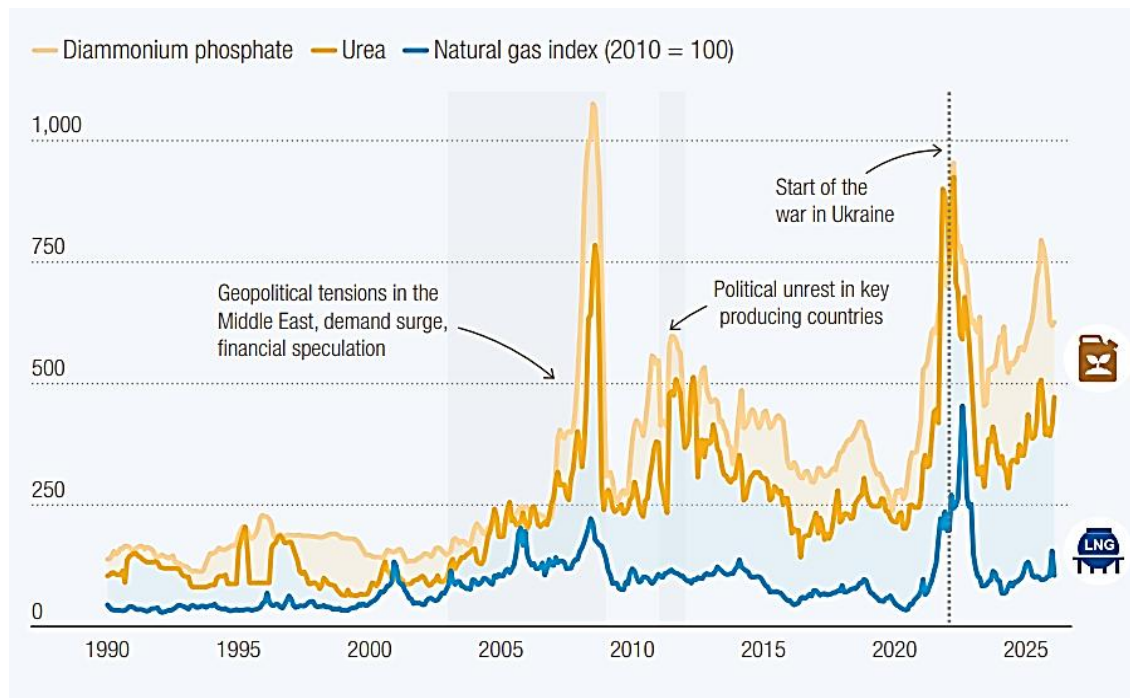
همبستگی قیمت گاز و کود و تبدیل شوک انرژی به بحران هزینه تولید کشاورزی

نمودار ۸، شاخص قیمت گاز طبیعی را در کنار قیمت دو کود نیتروژنه منتخب (اوره و دی‌آمونیم فسفات) از ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶ نشان می‌دهد. الگوی کلی روشن است: در دوره‌های جهش قیمت گاز، قیمت کودها نیز عموماً رو به افزایش می‌گذارد، با اوج‌های برجسته در دوره تنش‌های ژئوپلیتیک خاورمیانه در اواخر دهه ۲۰۰۰، ناآرامی‌های سیاسی در کشورهای تولیدکننده و به‌ویژه پس از آغاز جنگ اوکراین (UNCTAD, 2026). این هماهنگی فقط یک ارتباط آماری نیست. برای بسیاری از کودها به‌ویژه اوره، گاز طبیعی هم منبع انرژی و هم در عمل یکی از نهاده‌های کلیدی تولید است. بنابراین، هر جهش در بازار گاز می‌تواند تقریباً بی‌واسطه به ساختار هزینه تولید کود منتقل شود (IEA, 2024; IFA, 2024; Alexander et al., 2023).

اختلال در تنگه هرگز می‌تواند دو اثر هم‌زمان و تقویت‌کننده بر بازار کود داشته باشد. از یک‌سو، این تنگه خود مسیر مهمی برای تجارت کود به‌شمار می‌آید. از سوی دیگر، اختلال در آن می‌تواند قیمت گاز را بالا ببرد و از مسیر هزینه تولید، قیمت کود را مجدداً تحت فشار قرار دهد. یعنی بازار کود ممکن است هم از سمت حمل‌ونقل و دسترسی و هم از سمت هزینه تولید دچار شوک شود. این همان منطق بحران مرکب است: هنگامی که یک گلوگاه ژئوپلیتیک هم بازار انرژی و هم بازار نهاده را هم‌زمان درگیر می‌کند، شدت اثر بر کشاورزی چند برابر می‌شود. در چنین شرایطی، حتی اگر کمبود فیزیکی شدید رخ ندهد، صرف جهش قیمت می‌تواند به کاهش مصرف کود در مزارع و افت بهره‌وری منجر شود (Headey & Fan, 2010; FAO, 2022; World Bank, 2024).

بر مبنای ملاحظات فوق‌الذکر، امنیت غذایی را نباید صرفاً با شاخص‌های تولید نهایی سنجید. اگر قیمت گاز بالا برود و در پی آن قیمت کود جهش یابد، اثر نهایی ممکن است ماه‌ها بعد در سطح مزرعه ظاهر شود: کشاورز مصرف کود را کاهش می‌دهد، کیفیت تغذیه گیاه افت می‌کند، عملکرد پایین می‌آید و نهایتاً عرضه غذا تحت فشار قرار می‌گیرد (FAO, 2024).

در کشورهایی که کشاورزی آن‌ها به نهاده‌های وارداتی وابسته است، این زنجیره حتی شدیدتر نیز می‌شود. بدین ترتیب، اختلال در تنگه هرمز می‌تواند از مسیر گاز به بازار کود و از آن‌جا به تولید غذا و تورم خوراکی سرایت کند.



نمودار ۷. شاخص ماهانه قیمت گاز طبیعی و قیمت‌های کودهای نیتروژنه منتخب (ژانویه ۱۹۹۰ تا فوریه ۲۰۲۶).

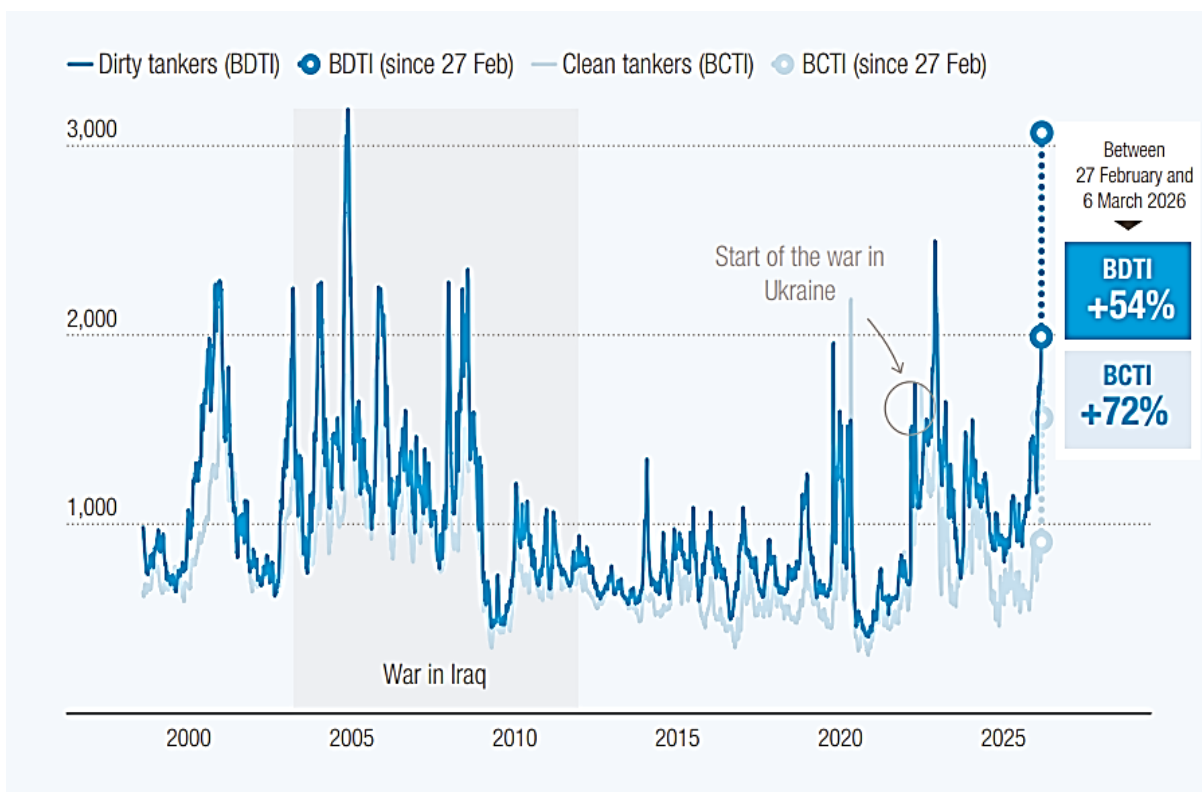
منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های بانک جهانی.

توضیح: Diammonium phosphate: دی‌آمونیم فسفات، Urea: اوره و Natural gas index: شاخص گاز طبیعی. قیمت کودها بر حسب دلار آمریکا به ازای هر تن متریک است. شاخص گاز طبیعی مربوط به میانگین قیمت گاز در اروپا، ایالات متحده و ژاپن (LNG) است، با وزنی بر اساس حجم متوسط مصرف ۵ ساله.

جهش هزینه حمل نفتکش‌ها و بازتعریف هزینه لجستیک انرژی

نمودار ۹ روند شاخص‌های هزینه حمل نفتکش‌ها را از اوت ۱۹۹۸ تا ۶ مارس ۲۰۲۶ نشان می‌دهد و به‌وضوح بیان‌گر یک جهش ناگهانی پس از تشدید تنش در اواخر فوریه ۲۰۲۶ است. نرخ‌ها که پیش‌تر در سطوح نسبتاً ثابت‌تری قرار داشتند، در فاصله کوتاهی (۲۷ فوریه تا ۶ مارس ۲۰۲۶) به‌شدت افزایش یافته‌اند، به‌نحوی که در بازه زمانی مذکور، بر اساس میانگین هزینه‌های مسیرهای اصلی کشتیرانی، شاخص‌های هزینه روزانه حمل نفتکش‌های بورس بالتیک برای تانکرهای کثیف (حمل نفت خام) و تمیز (حمل فرآورده‌های نفتی) به‌ترتیب ۵۴ و ۷۲ درصد رشد داشته‌اند (UNCTAD, 2026). این تغییر فراتر از یک واکنش قیمتی ساده بوده و نشانه‌ای از تغییر در ادراک ریسک در بازار حمل‌ونقل دریایی است. وقتی نااطمینانی ژئوپلیتیک افزایش می‌یابد، مالکان کشتی‌ها برای جبران ریسک، نرخ‌های بالاتری مطالبه می‌کنند.

و هم‌زمان بخشی از ناوگان نیز ممکن است از مسیرهای پرخطر خارج شود. این دو عامل در کنار یکدیگر عرضه مؤثر خدمات حمل را کاهش داده و قیمت را افزایش می‌دهند (Stopford, 2009; Notteboom et al., 2021).



نمودار ۸. شاخص‌های هزینه روزانه حمل نفتکش‌های نفت خام و فرآورده‌های نفتی بورس بالتیک (اوت ۱۹۹۸ تا ۶ مارس ۲۰۲۶).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Clarkson Research Services Limited (۲۰۲۶).
توضیح: Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI): شاخص هزینه حمل تانکرهای نفتی کثیف بورس بالتیک و Index (BCTI) Clean Tanker: شاخص هزینه حمل تانکرهای نفتی تمیز بورس بالتیک. شاخص‌های BDTI و BCTI هزینه حمل نفت را بر اساس میانگین هزینه‌های مسیرهای اصلی کشتیرانی نشان می‌دهند. تانکرهای تمیز نفت با سولفور پایین حمل می‌کنند از جمله فرآورده‌های نفتی تصفیه‌شده. تانکرهای کثیف عمدتاً نفت خام را منتقل می‌کنند.

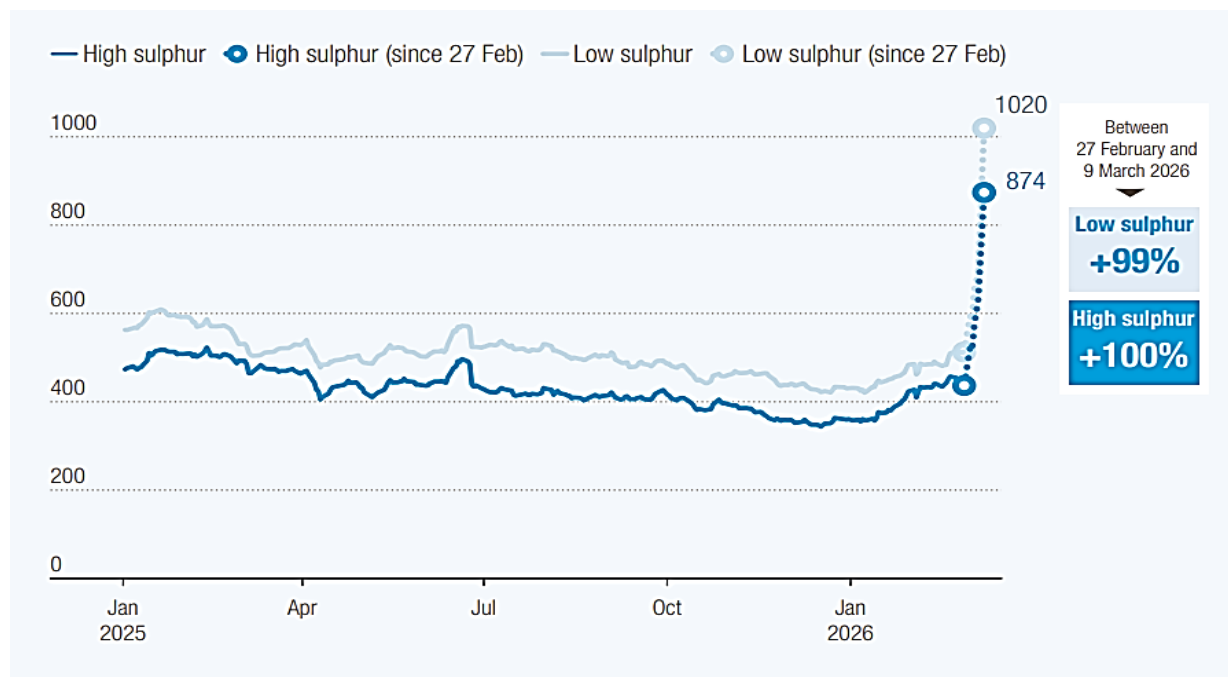
افزایش هزینه حمل و نقل به‌ویژه در بازار نفت صرفاً به‌معنای افزایش هزینه جابه‌جایی نبوده و به‌طور غیرمستقیم بر ساختار قیمت جهانی انرژی نیز اثر می‌گذارد. در عمل، وقتی هزینه حمل بالا می‌رود، فاصله قیمتی میان مناطق مختلف تغییر می‌کند، الگوهای تجارت بازتنظیم می‌شود و حتی ممکن است برخی مسیرهای تجاری از نظر اقتصادی غیربهره‌صرفه شوند (Alizadeh & Nomikos, 2009).

به‌طور کلی، در تحلیل امنیت انرژی، تمرکز صرف بر عرضه فیزیکی کافی نیست. زیرا حتی در صورت تداوم جریان نفت، افزایش هزینه حمل می‌تواند همان اثر افزایش قیمت را ایجاد کند و فشار مشابهی بر واردکنندگان تحمیل نماید. این

موضوع به‌ویژه برای کشورهایی که فاصله جغرافیایی بیشتری از منابع جایگزین دارند یا به‌شدت به واردات وابسته هستند، اهمیت مضاعف دارد (World Bank, 2024).

افزایش هزینه سوخت دریایی و اثر دومینویی بر کل تجارت

نمودار ۱۰ قیمت روزانه سوخت مصرفی کشتی‌ها در سنگاپور (به‌عنوان یکی از مهم‌ترین هاب‌های جهانی) را نشان می‌دهد و بیان‌گر یک روند صعودی قابل‌توجه پس از بحران است، به‌طوری‌که از ۲۷ فوریه تا ۹ مارس ۲۰۲۶ بهای سوخت با سولفور پایین و سوخت با سولفور بالا به‌ترتیب ۹۹ و ۱۰۰ درصد جهش داشته است (UNCTAD, 2026). افزایش قیمت سوخت دریایی در واقع بازتاب مستقیم افزایش قیمت نفت و همچنین افزایش هزینه‌های عملیاتی در شرایط نااطمینانی است. اما اهمیت واقعی مقادیر مذکور در این است که نشان می‌دهد شوک انرژی چگونه به‌سرعت به هزینه‌های عملیاتی حمل‌ونقل جهانی منتقل می‌شود (IEA, 2025; Stopford, 2009).



نمودار ۹. قیمت روزانه سوخت مصرفی کشتی‌ها (سوخت بانکر) در سنگاپور، دلار آمریکا به ازای هر تن.

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Clarkson Research Services Limited (۲۰۲۶).
 توضیح: High sulphur: سولفور بالا و Low sulphur: سولفور پایین. سنگاپور بزرگ‌ترین بندر تأمین سوخت کشتی‌ها است. محتوای سولفور در سوخت کم سولفور حداکثر ۰/۵ درصد است، درحالی‌که در سوخت با سولفور بالا می‌تواند تا ۳/۵ درصد برسد.

برخلاف نرخ کرایه که ممکن است تا حدی تابع قراردادهای کوتاه‌مدت یا شرایط بازار باشد، سوخت دریایی یک هزینه پایه و اجتناب‌ناپذیر است. بنابراین، افزایش آن تقریباً به‌صورت خودکار در کل زنجیره حمل‌ونقل سرایت می‌کند. این

بدان معنا است که نه تنها حمل نفت و گاز، بلکه حمل کالاهای اساسی، مواد غذایی، نهاده‌های کشاورزی و کالاهای صنعتی نیز با افزایش هزینه مواجه می‌شود (Notteboom et al., 2021).

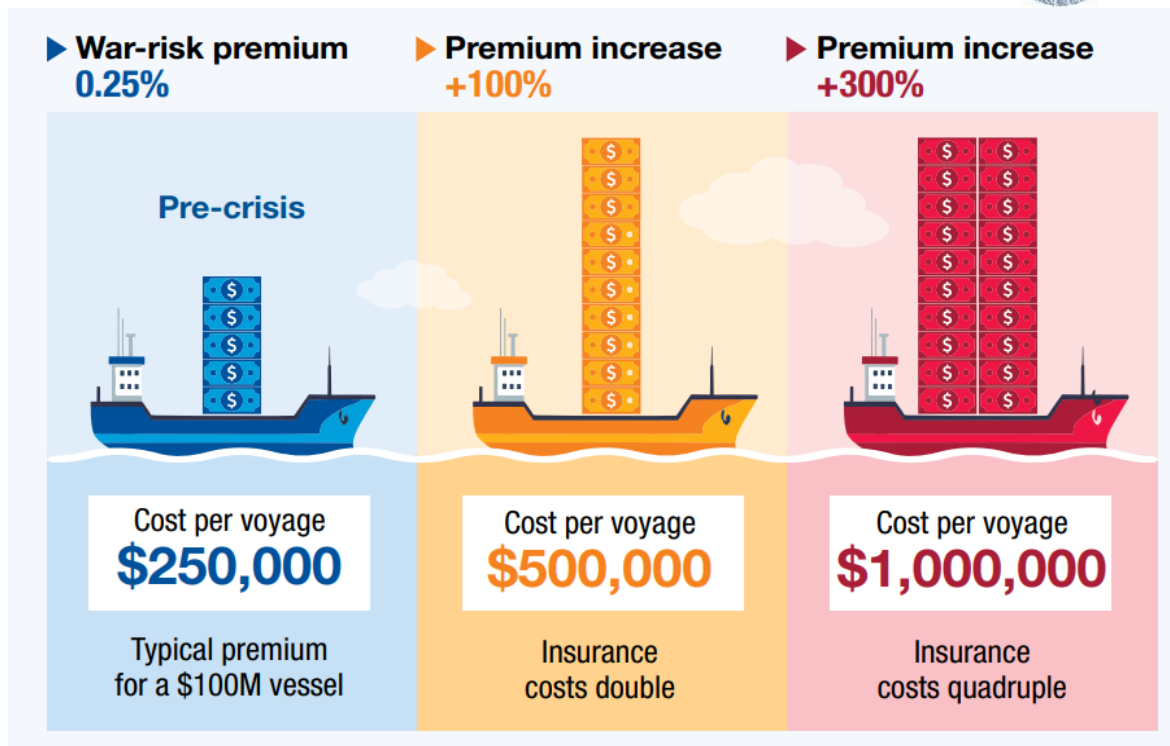
در نتیجه، حتی کشورهایی که به‌طور مستقیم از تنگه هرمز عبور نمی‌کنند، از طریق افزایش هزینه حمل جهانی تحت تأثیر قرار می‌گیرند. شوکی که در یک بازار (انرژی) رخ می‌دهد، از طریق یک متغیر واسطه (سوخت حمل‌ونقل) به طیف گسترده‌ای از بازارها منتقل می‌شود. این دقیقاً همان سازوکاری است که باعث می‌شود بحران‌های ژئوپلیتیک به سرعت به تورم جهانی تبدیل شوند (World Bank, 2024; IMF, 2024).

جهش بیمه جنگ و قیمت‌گذاری ریسک ژئوپلیتیک

یکی از کمتر دیده‌شده‌ترین اما مهم‌ترین ابعاد چنین بحران‌های را می‌توان حق بیمه ریسک جنگ برای کشتی‌ها دانست. شکل ۱ حاکی است این هزینه‌ها پس از تشدید تنش به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابند، به‌گونه‌ای که برای یک کشتی به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار، سطح متعارف حق بیمه ریسک جنگ حدود ۲۵۰ هزار دلار به ازای هر سفر دریایی برآورد می‌شود، اما این هزینه با شدت یافتن تنش می‌تواند دو یا حتی سه برابر گردد (UNCTAD, 2026). نکته مهم این است که بیمه جنگ برخلاف بسیاری از هزینه‌های دیگر مستقیماً به سطح ریسک ادراک‌شده وابسته است؛ یعنی حتی اگر حادثه‌ای رخ ندهد، صرف افزایش احتمال آن می‌تواند هزینه بیمه را به‌شدت افزایش دهد (UNCTAD, 2024).

بازار بیمه یکی از سریع‌ترین سازوکارهای انتقال ریسک به هزینه است. وقتی بیمه‌گران ریسک را بالا ارزیابی می‌کنند، نه تنها نرخ‌ها را افزایش می‌دهند، بلکه ممکن است شرایط پوشش را سخت‌تر کنند یا حتی از ارائه پوشش در برخی مسیرها خودداری کنند. این امر به‌طور مستقیم بر تصمیم مالکان کشتی و چارتررها (اجاره‌کنندگان کشتی) اثر می‌گذارد و می‌تواند به کاهش بیشتر ترافیک یا افزایش بیشتر نرخ حمل منجر شود (UNCTAD, 2024; Lloyd's List Intelligence, 2025).

از منظر سیستمی، در بحران‌های ژئوپلیتیک، ریسک ذاتاً به یک کالا تبدیل می‌شود که قیمت دارد و این قیمت می‌تواند به‌سرعت در کل زنجیره تجارت منعکس شود (World Bank, 2023; Baldwin & Evenett, 2020). برای کشورها و شرکت‌ها، این به‌معنای آن است که مدیریت ریسک (و نه فقط مدیریت عرضه) به یک مؤلفه کلیدی در تاب‌آوری تبدیل می‌شود.



شکل ۱. حق بیمه ریسک جنگ برای یک کشتی به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار در سطوح مختلف ریسک.

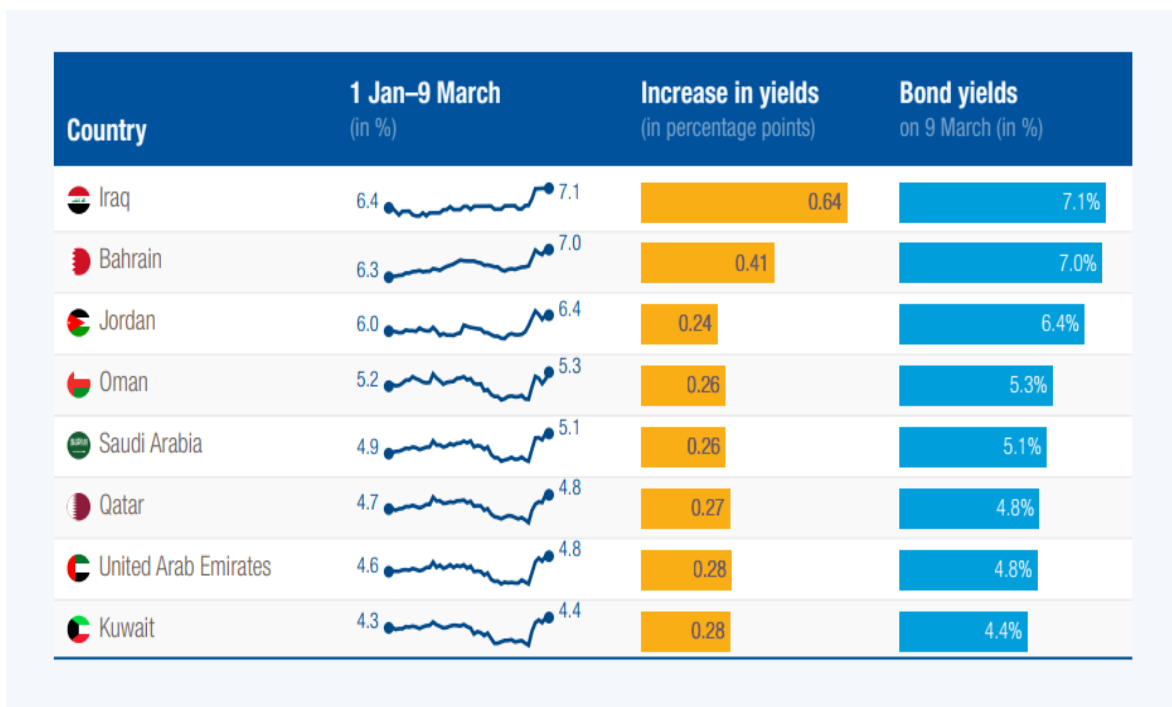
منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های Kpler، Lloyd's List و Marine Insight. توضیح: War-risk premium: حق بیمه ریسک جنگ، Pre-crisis: پیش از بحران و Cost per voyage: هزینه هر سفر. ارزش جایگزینی کشتی مربوط به یک نفتکش بسیار بزرگ (VLCC) است. حق بیمه‌های جنگ مربوط به منطقه خاورمیانه می‌باشد.

افزایش هزینه تأمین مالی و تشدید فشار اقتصادی

نمودار ۱۱ تغییرات بازده اوراق قرضه کشورهای منتخب را قبل و بعد از تشدید تنش تنگه هرمز نشان می‌دهد و بیان‌گر افزایش هزینه استقراض در بازارهای مالی کشورهای منطقه به‌ویژه عراق و بحرین است (UNCTAD, 2026). این بخش مؤید آن است که بحران تنگه هرمز تنها یک شوک در بازارهای کالا و حمل‌ونقل نیست، بلکه به‌سرعت به بازارهای مالی و هزینه سرمایه نیز سرایت می‌کند (IMF, 2024; World Bank, 2023).

افزایش بازده اوراق به این معنا است که سرمایه‌گذاران ریسک بیشتری احساس می‌کنند و در نتیجه برای نگهداری اوراق، بازده بالاتری مطالبه می‌کنند. این موضوع برای دولت‌ها به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه به‌مفهوم افزایش هزینه تأمین مالی، فشار بر بودجه و محدود شدن فضای سیاستی است (IMF, 2024). در چنین شرایطی، دولت‌ها هم‌زمان با افزایش هزینه واردات انرژی و غذا، با افزایش هزینه بدهی نیز مواجه می‌شوند. این هم‌زمانی فشارها، یکی از ویژگی‌های کلیدی شوک‌های ژئوپلیتیک در اقتصاد جهانی است (World Bank, 2024).

از منظر کلان، باید توجه داشت که بحران‌های ژئوپلیتیک چگونه می‌توانند به یک شوک چندبخشی تبدیل شوند: از حمل‌ونقل به انرژی، از انرژی به غذا و از آن‌جا به بازارهای مالی و بدهی. این همان نقطه‌ای است که بحران از یک مسأله تجاری به یک مسأله توسعه‌ای تمام‌عیار تغییر ماهیت می‌دهد (Baldwin & Evenett, 2020; Miroudot, 2020).



نمودار ۱۰. بازده اوراق قرضه (۱ ژانویه تا ۹ مارس ۲۰۲۶) و روند صعودی آن‌ها پس از تشدید تنش‌های نظامی (۲۷ فوریه تا ۹ مارس ۲۰۲۶).

منبع: تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بر اساس داده‌های LSEG Data & Analytics.

توضیح: اوراق قرضه لبنان حذف شده‌اند زیرا در وضعیت نکول قرار گرفته‌اند. بازده‌ها مربوط به اوراق با کوپن ثابت و ارزش خارجی (دلار آمریکا، یورو و ین) است. اوراقی که کمتر از یک سال تا سررسید آن‌ها باقی مانده است، در محاسبات لحاظ نشده‌اند.

جمع‌بندی نهایی و توصیه‌های سیاستی

تحولات در تنگه هرمز را نباید به‌عنوان یک شوک بخشی در حمل‌ونقل یا انرژی تفسیر کرد، چراکه این پدیده نمونه‌ای از فعال‌شدن هم‌زمان چندین کانال سرایت در یک سیستم به‌هم‌پیوسته است. در چنین شرایطی، آن‌چه بحران را تشدید می‌کند نه فقط کاهش فیزیکی جریان کالا، بلکه افزایش نااطمینانی، بازقیمت‌گذاری ریسک و تغییر رفتار بازیگران اقتصادی است. به همین سبب، حتی اختلالات کوتاه‌مدت نیز می‌توانند آثار نامتناسب و ماندگار بر قیمت‌ها، جریان تجارت و ثبات اقتصادی برجای بگذارند. این وضعیت به‌خوبی نشان می‌دهد که گلوگاه‌های حیاتی دریایی تا چه اندازه در برابر تنش‌های ژئوپلیتیک آسیب‌پذیر هستند و چگونه می‌توانند شوک را به کل زنجیره‌های تأمین و بازارهای کالایی منتقل کنند.

منطق اصلی بحران در گزارش حاضر، انتقال سریع ریسک از یک گلوگاه ژئوپلیتیک به مجموعه‌ای از بازارهای به‌هم‌پیوسته است. شوک اولیه از مسیر انرژی آغاز می‌شود، اما از طریق افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، جهش قیمت نهاده‌های تولید به‌ویژه کود و تشدید هزینه‌های مالی به‌سرعت به بخش واقعی اقتصاد منتقل می‌شود. در این میان، آن‌چه اهمیت دارد نه یک مسیر منفرد، بلکه هم‌افزایی چند شوک هم‌زمان است: افزایش قیمت انرژی، رشد هزینه لجستیک، محدودیت در دسترسی به نهاده‌ها و افزایش هزینه تأمین مالی. شدت و دامنه آثار این شوک نیز به‌طور مستقیم به مدت، شدت و گستره جغرافیایی تنش‌ها وابسته است؛ بنابراین، ارزیابی مستمر تحولات و پایش ریسک‌ها برای تصمیم‌گیری اقتصادی ضروری است.

پیام کلیدی گزارش حاضر این است که اقتصاد جهانی در برابر چنین شوک‌هایی بیش از آن‌که با کمبود عرضه آسیب ببیند، از کاهش قابلیت پیش‌بینی و افزایش هزینه ریسک آسیب می‌بیند. در این فضا، تجارت متوقف نمی‌شود، بلکه پرهزینه، ناپایدار و غیرقابل اتکا می‌شود و همین امر برای ایجاد فشارهای تورمی گسترده و اختلال در زنجیره‌های تأمین کافی است. این وضعیت به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه که هم‌زمان واردکننده انرژی، غذا و نهاده‌های تولید هستند، به‌معنای مواجهه با یک بحران چندبعدی است؛ زیرا این کشورها غالباً با بدهی بالا، محدودیت منابع مالی و دسترسی محدود به تأمین مالی مواجه هستند و در نتیجه، افزایش هم‌زمان هزینه انرژی، حمل‌ونقل و غذا می‌تواند فشار مضاعفی بر بودجه دولت و معیشت خانوار وارد کرده و مسیر توسعه پایدار را با چالش جدی روبه‌رو سازد.

در مورد ایران، اهمیت این تحولات زمانی برجسته می‌شود که آثار آن از سطح تجارت خارجی فراتر رفته و به سازوکارهای داخلی تأمین و تنظیم بازار منتقل می‌شود؛ زیرا هرگونه اختلال در مسیرهای تجاری و رشد هزینه‌های مبادله می‌تواند مستقیماً بر قیمت نهاده‌ها، هزینه تولید و ثبات بازار کالاهای اساسی اثر بگذارد. در چنین شرایطی، حفظ تعادل میان تأمین، تولید و مصرف داخلی به یکی از مهم‌ترین الزامات سیاست‌گذاری اقتصادی کشور تبدیل می‌شود.

در چنین چارچوبی، دو محور سیاستی زیر برای کاهش آثار این شوک بر بخش کشاورزی ایران اهمیت ویژه‌ای دارد:

- **مدیریت بازار کود و نهاده** از طریق ایجاد ذخایر راهبردی کود و نهاده به‌منظور مقابله با جهش قیمتی و تعیین سهم مناسب برای عرضه داخلی در کنار صادرات به‌منظور جلوگیری از کمبود احتمالی.
- **تأمین پایدار کالای اساسی و حمایت از تولیدکنندگان** از طریق افزایش سطح ذخایر راهبردی، برنامه‌ریزی برای واردات از مسیرهای جایگزین و حمایت از بخش کشاورزی با ابزارهایی مانند یارانه، خرید تضمینی و اعطای تسهیلات ارزان مناسب با شرایط جنگی.

در نهایت، این گزارش یک پیام راهبردی روشن دارد: در جهانی که زنجیره‌های تأمین عمیقاً به هم متصل هستند، امنیت اقتصادی دیگر تنها به‌معنای دسترسی به منابع نبوده و شامل توان مدیریت شوک‌های پیچیده، چندلایه و در حال



سرایت نیز می‌باشد. اختلال در تنگه هرمز نشان می‌دهد که چگونه یک گلوگاه ژئوپلیتیک می‌تواند به سرعت به یک بحران جهانی تبدیل شود و چرا تاب‌آوری، مدیریت ریسک و همکاری بین‌المللی باید در مرکز سیاست‌گذاری اقتصادی قرار گیرند.

منابع

- Alexander, P., Arneth, A., Henry, R., Maire, J., Rabin, S., & Rounsevell, M. D. A. (2023). High energy and fertilizer prices are more damaging than food export curtailment from Ukraine and Russia for food prices, health and the environment. *Nature Food*, 4, 84–95.
- Alizadeh, A. H., & Nomikos, N. K. (2009). *Shipping derivatives and risk management*. Palgrave Macmillan.
- Asian Development Bank. (2023). *Asian development outlook: financing a green and resilient future*. ADB.
- Baldwin, R., & Evenett, S. J. (2020). *COVID-19 and trade policy: why turning inward won't work*. CEPR Press.
- Baldwin, R., & Freeman, R. (2022). Risks and global supply chains: what we know and what we need to know. *Annual Review of Economics*, 14, 153–180.
- Baumeister, C., & Kilian, L. (2016). Forty years of oil price fluctuations. *Journal of Economic Perspectives*, 30(1), 139–160.
- Cherp, A., & Jewell, J. (2014). The concept of energy security. *Energy Policy*, 75, 415–421.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2022). *The state of agricultural commodity markets*. FAO.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2025). *Food outlook: biannual report on global food markets*. FAO.
- Hamilton, J. D. (2013). Historical oil shocks. In *Handbook of major events in economic history*.
- Headey, D., & Fan, S. (2010). *Reflections on the global food crisis*. IFPRI.
- International Energy Agency. (2024). *Global gas security review*. IEA.
- International Energy Agency. (2025). *World energy outlook*. IEA.
- International Fertilizer Association. (2024). Public Summary: medium-term fertilizer outlook 2024-2028. IFA.
- International Monetary Fund. (2024). *World economic outlook 2024: policy pivot, rising threats. Chapter 1*. IMF.
- Kilian, L. (2009). Not all oil price shocks are alike. *American Economic Review*, 99(3), 1053–1069.
- Lloyd's List Intelligence, (2025). *Middle East war risk insurance market reports*. Lloyd's List Intelligence.
- Miroudot, S. (2020). Resilience versus robustness in global value chain: Some policy implications. In R. Baldwin & S. J. Evenett (Eds.), *COVID-19 and trade policy: Why turning inward won't work* (pp. 117-130). CEPR Press.
- Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J. P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008-2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23(2), 179-210.
- Organisation for Economic Co-operation and Development & Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2023). *Agricultural outlook 2023–2032*. OECD Publishing.
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). Routledge.
- Tadesse, G., Algieri, B., Kalkuhl, M., & Von Braun, J. (2014) Drivers and triggers of international food price spikes. *World Development*, 47, 117-128.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2026). *Strait of Hormuz disruptions implications for global trade and development*. UNCTD.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of maritime transport 2024*. UNCTAD.
- U.S. Energy Information Administration. (2025). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. EIA.



World Bank. (2023). *Global economic prospects*. World Bank.

World Bank. (2024). *Commodity markets outlook*. World Bank.