

به نام خدا

جنگ و گلوگاههای تجارت جهانی

اوریم کوچوک Evrim Küçük یکی از کارشناسان ارشد سایت اقتصادی Ekonomim در مقاله خود با تیتیر " جنگ و گلوگاههای تجارت جهانی " به تحلیل اهمیت آبراههای حمل و نقل کالا و انرژی در جهان پرداخته که اهم نکات آن به شرح ذیل می باشد:

جنگ ایران با آمریکا و رژیم صهیونیستی، صادرات انرژی در تنگه هرمز را متوقف کرده و دریای سرخ را با خطر شعله ور شدن مجدد درگیری روبرو نموده و فشار سیاسی چین را بر کانال پاناما افزایش داده است و به عبارتی دیگر می توان گفت که اقتصاد جهانی در گلوگاهی سخت فشرده شده است.

در حالی که بیش از ۸۰ درصد کالاهای جهان از طریق دریا حمل می شود، بخش بزرگی از این جریان عظیم تنها به چند تنگه و کانال استراتژیک وابسته است. جنگ در خاورمیانه باعث اختلال جدی در تنگه هرمز، قلب جریان انرژی جهانی، شده است. خطرات موجود در این مسیر که تقریباً ۱۵ میلیون بشکه نفت روزانه از آن عبور می کند، واکنش های زنجیره ای در بازارهای انرژی ایجاد می کند، این در حالی است که ظرفیت محدود مسیرهای جایگزین، بحران را عمیق تر می کند. این واقعیت که عربستان سعودی با وجود استفاده از خط لوله شرقی-غربی خود با ظرفیت کامل، نمی تواند این ضرر را جبران کند، تأثیر سیستماتیک این گلوگاه را آشکارتر می سازد.

افزایش تنش در حوزه دریای سرخ به چالش های کنونی اضافه شده است. حوثی ها که پیش از این کشتی های کشورهای مختلف را در باب المندب با حملات موشکی و پهپادی هدف قرار داده بودند، اکنون وارد درگیری آمریکا و ایران شده اند و تنگه باب المندب، آبراه باریکی که اقیانوس هند و دریای سرخ را به هم متصل می کند را در معرض خطر اختلال احتمالی قرار داده اند. این وضعیت نگرانی هایی را در مورد تأمین انرژی و تجارت جهانی ایجاد کرده است. نگرانی ها در مورد امنیت این مسیر به کانال سوئز، شرکت ها را مجبور

می‌کند مسیرهای طولانی‌تر و پرهزینه‌تری را انتخاب کنند. این امر نه تنها بر حمل و نقل دریایی، بلکه بر کل زنجیره‌های تأمین نیز تأثیر می‌گذارد و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد.

چین کشتی‌های دارای پرچم پاناما را توقیف می‌کند

از سوی دیگر، تنش‌های سیاسی پیرامون کانال پاناما که پیوند اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام را برای تجارت جهانی فراهم می‌کند، نشان می‌دهد که بحران از نظر جغرافیایی در حال گسترش است. در اواخر ژانویه، دیوان عالی پاناما امتیازات اعطا شده به شرکت بنادر پاناما CK Hutchison مستقر در هنگ کنگ را برای اداره پایانه‌های Balboa و Cristobal در طرف‌های اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس کانال پاناما باطل کرد. چین به شدت با تصمیم علیه امتیازات بندری هاچینسون مخالفت کرد و آن را «عملی مخرب» خواند. این امر باعث ایجاد یک اختلاف سیاسی شد. از اوایل ماه مارس، چین بازرسی کشتی‌های دارای پرچم پاناما را افزایش داده و تقریباً 70 کشتی را در بنادر خود توقیف کرده است. این نشان می‌دهد که تجارت از طریق کانال پاناما به طور فزاینده‌ای به ابزاری ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شود. به گفته کارشناسان لجستیک، تجارت جهانی بیش از حد به گذرگاه‌های باریک و شکننده وابسته است. هر بحرانی در این گذرگاه‌ها، نوسانات اقتصادی را نه تنها در سطح منطقه‌ای، بلکه در سطح جهانی نیز تشدید می‌کند.

جبهه‌های جدید در جنگ، نرخ حمل و نقل را افزایش می‌دهد

جنگ با گسترش جبهه‌های جدید در خاورمیانه، همچنان نرخ حمل و نقل دریایی را که بیش از 80 درصد از تجارت جهانی را تشکیل می‌دهد، افزایش می‌دهد. شاخص جهانی کانتینر (Drewry (WCI هفته گذشته 5 درصد افزایش یافت و به 2279 دلار در هر کانتینر 40 فوتی رسید و چهارمین هفته متوالی افزایش خود را نشان داد و شدیدترین افزایش در مسیر اروپا-چین مشاهده شد. با این حال، کاهش این شاخص در ماه گذشته از 20 درصد فراتر رفته است. کارشناسان حمل و نقل دریایی بر این باورند که مشکلات کانال پاناما در ابتدا بر مسیر چین-ایالات متحده تأثیر می‌گذارد، اما ازدحام در این مسیر می‌تواند از طریق تأمین کانتینر و کشتی، مناطق دیگر را نیز تحت تأثیر قرار دهد. همچنین گفته شده که خطر بسته شدن کانال سوئز، فشار بر نرخ حمل و نقل را افزایش می‌دهد.

تنگه هرمز: دروازه کلیدی انرژی

امروزه تنگه هرمز به عنوان حیاتی‌ترین تنگه ترانزیت سیستم انرژی در جهان مطرح است. این آبراه باریک که خلیج فارس را به دریاهای آزاد متصل می‌کند، مسیری ضروری برای صادرات تولیدکنندگان عمده‌ای مانند عربستان سعودی، عراق، ایران، کویت و امارات متحده عربی است. این واقعیت که باریک‌ترین محل عبور تنگه تقریباً 3 کیلومتر است، ترافیک را سنگین و شکننده می‌کند. دهها تانکر باید هر روز از طریق این گذرگاه باریک به بازارهای آسیا برسند. بنابراین، هر تنش نظامی در منطقه نه تنها به یک مشکل امنیتی محلی تبدیل می‌شود، بلکه به خطری تبدیل می‌گردد که مستقیماً بر قیمت‌های جهانی انرژی تأثیر می‌گذارد.

بحران اخیر که جریان کشتیرانی را از تنگه هرمز مختل کرد، ناکافی بودن زیرساخت‌های جایگزین را بیش از پیش مطرح کرده است. در حالی که گزینه‌هایی مانند خط لوله شرق به غرب عربستان سعودی اجرا شده‌اند، ظرفیت آنها برای جبران این ضرر کافی نیست. این وضعیت بار دیگر نشان می‌دهد که تنگه هرمز صرفاً یک تنگه ترانزیتی نیست، بلکه یکی از "نقاط عطف" اقتصاد جهانی نیز هست.

دروازه جنوبی تجارت

تنگه باب المندب یک گذرگاه استراتژیک است که دریای سرخ را از طریق خلیج عدن به اقیانوس هند متصل می‌کند و یک پیوند حیاتی در تجارت آسیا و اروپا تشکیل می‌دهد. این تنگه با باریک‌ترین نقطه تقریباً ۳۲ کیلومتر، به همراه کانال سوئز، ورودی یکی از شلوغ‌ترین کریدورها برای تجارت دریایی جهانی را تشکیل می‌دهد. تقریباً ۱۰٪ از حمل و نقل نفت جهانی از طریق این مسیر انجام می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه نفت از طریق آن منتقل می‌شود. محصولات انرژی از طریق این مسیر به بازارهای جهانی می‌رسند. این کریدور که برای حمل و نقل کانتینری نیز حیاتی است، تقریباً ۱۲٪ از تجارت جهانی را پوشش می‌دهد. درگیری‌ها جریان تجارتی را که از طریق کانال سوئز به اروپا امتداد می‌یابد، تهدید می‌کند. از طرف دیگر، تغییر مسیر به سمت دماغه امید نیک به معنای هزاران کیلومتر مسافت اضافی و افزایش قابل توجه هزینه‌ها است. بنابراین، اختلال در باب المندب می‌تواند نه تنها در زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای، بلکه در زنجیره‌های تأمین جهانی نیز اختلالات جدی ایجاد کند.

مرز جدید ژئوپلیتیک

کانال پاناما به عنوان یک شگفتی مهندسی استراتژیک توصیف می‌شود که اقیانوس‌های اطلس و آرام را به هم متصل می‌کند و تقریباً ۶٪ از تجارت جهانی را شامل می‌گردد. کانال پاناما ۳۶۶ متر طول و تقریباً ۴۹ متر

عرض دارد و می‌تواند کشتی‌های نوع نئوپاناماکس را که بیش از ۱۲۶۰۰ کانتینر حمل می‌کنند، در خود جای دهد. این بیش از دو برابر محدودیت قبلی تقریباً ۵۰۰۰ TEU (واحد معادل 40 فوت بار Twenty-foot Equivalent Unit) است که توسط آبراه‌های قدیمی اعمال شده بود.

امروزه، کانال پاناما نزدیک به ۱۹۰۰ بندر را در بیش از ۱۷۰ کشور به هم متصل می‌کند و تقریباً ۱۸۰ مسیر دریایی را پوشش می‌دهد. سالانه بیش از ۱۴۰۰۰ کشتی از این کریدور عبور می‌کنند و کالاهایی با ارزش تقریبی ۲۷۰ میلیارد دلار را حمل می‌کنند که حدود ۶٪ از تجارت جهانی را تشکیل می‌دهد. علاوه بر این، بیش از ۷۰٪ از محموله‌های عبوری از کانال پاناما از ایالات متحده سرچشمه می‌گیرند یا به مقصد ایالات متحده هستند. مزیت مسافت ارائه شده توسط کانال نیز ممکن است به دلیل این تنش‌ها معنای خود را از دست بدهد. روی آوردن به مسیرهای جایگزین به معنای هزاران کیلومتر مسافت اضافی و افزایش هزینه‌ها است.

منبع: پرتال اقتصادی ekonomim