

تشدید بحران دریایی پس از تحرکات جدید در دریای سرخ

حبس کانتینرها پشت دروازه هرمز



گروه تجارت: تداوم محدودیت

کشتیرانی در هرمز و تشدید اختلالات باب‌المندب، تجارت کانتینری خلیج فارس را زمین‌گیر و با تحمیل مسیرهای جایگزین پر هزینه و طولانی، فشار بر زنجیره تأمین و قیمت کالاها را تشدید کرده است.

یکی از مقام‌های کشورهای خلیج فارس می‌گوید: «آنچه آمریکایی‌ها اکنون انجام می‌دهند در بلندمدت قابل دوام نیست. آنها فقط بر خروج نفت و گاز تمرکز کرده‌اند و توجهی به ورود کالاها و مواد اساسی ندارند. در نهایت این وضعیت به یک نقطه محدودیت خواهد رسید».

به گزارش تجارت نیوز، فایننشال تایمز با انتشار یادداشتی نوشت: دیوید، یک تاجر بریتانیایی، بیش از پنج سال پیش شرکت فعال در حوزه خدمات درمانی خود را در دبی راه‌اندازی کرد؛ زیرا به گفته اش، این شهر «موقعیتی ایده‌آل میان اروپا و آسیا» داشت. اما اکنون، نزدیکی به ۷ ماه پس از آغاز درگیری ناشی از حملات

آمریکا و اسرائیل علیه ایران، شرایط برای شرکت او — که دستکش‌های معاینه پزشکی را از چین و جنوب شرق آسیا وارد می‌کرد و در کشورهای حوزه خلیج فارس و بریتانیا به فروش می‌رساند به‌شدت تغییر کرده است. در بیشتر ماه‌های سال جاری، شرکت او برای انتقال یک کانتینر ۴۰ فوتی از چین به امارات متحده عربی، تا ۱۰ هزار دلار

هزینه حمل پرداخت کرده؛ رقمی که پیش از آنکه ایران تنگه حیاتی هرمز را مسدود کند، تنها هزار و ۲۵۰ دلار بود. هزینه بیمه دریایی نیز از ۱۲۰ دلار برای هر کانتینر به هزار دلار افزایش یافته است. زمان معمول انتقال کالا از چین به امارات نیز دو برابر شده و اکنون به ۶۰ روز رسیده است. این تاجر که خواست

زمان انتقال کالا به ۶۰روز رسید

کشتی‌های کانتینری از جمله محتاط‌ترین بازیگران عرصه کشتیرانی محسوب می‌شوند. بر اساس داده‌های شرکت تحلیل دریایی «زنتا»، تعداد کشتی‌های کانتینری که از اول مارس تا هفتم سپتامبر سال جاری از مسیر خلیج فارس عبور کرده‌اند، به تنها ۲۴۰ فروند کاهش یافته؛ رقمی که نسبت به ۴ هزار و ۱۹۸ کشتی در مدت مشابه سال گذشته، ۹۴ درصد افت نشان می‌دهد. پیش از آغاز بحران، ۹۹ سرویس حمل‌ونقل کانتینری در خلیج فارس فعالیت می‌کردند یا مقصد آنها این منطقه بود؛ ظرفیتی که معادل ۱۰ درصد از ناوگان جهانی کشتی‌های کانتینری محسوب می‌شد. اکنون تنها ۱۱ سرویس همچنان فعال باقی مانده‌اند؛ از این تعداد، ۱۰ سرویس میان بنادر داخل خلیج فارس رفت‌وآمد می‌کنند و تنها یک سرویس اختصاصی میان ایران و چین فعال است. هم‌زمان صادرات کالاها را راهبردی نیز به‌شدت کاهش یافته است. بر اساس داده‌های پلتفرم کالاهای اساسی «کلپر»، در ماه ژانویه ۲۰۹۳ میلیون تن سنگ آهنک، ۱۰۴۵ میلیون تن گوگرد، ۱۰۱ میلیون تن کود نیتروژنی و ۱۰۷۴ میلیون تن ذرت از مسیر تنگه هرمز عبور کرده است. اما در ماه اوت، این ارقام به میزان صفر برای سنگ آهنک، ۱۲۰ هزار تن برای گوگرد، ۳۴۰ هزار تن برای کود نیتروژنی و ۳۱۰ هزار تن ذرت کاهش یافت. این امار شامل کشتی‌های حمل بار فله خشک است که به مقصد ایران یا از ایران در حرکت بوده‌اند.

سقوط تجارت کانتینری در خلیج فارس

شرکت‌های کشتیرانی پس از آنکه حوثی‌ها در یمن، در ماه جاری کنترل خود بر تنگه باب‌المندب — یکی دیگر از آبراه‌های راهبردی جهان — را تشدید کردند، با اختلالات بیشتری مواجه شده‌اند. یکی از مشکلات اصلی این است که بندر جبل‌علی در شمال ساحل دبی، که با فاصله بزرگ‌ترین مرکز کشتیرانی منطقه محسوب می‌شود، عملاً با بسته‌شدن تنگه هرمز از مسیر دریایی جدا شده است. پیش از جنگ، این بندر روزانه حدود ۴۰ هزار واحد معادل کانتینر ۲۰ فوتی (TEU) جابه‌جا می‌کرد و طبق گزارش «ولیدز لیست»، به همین دلیل نهمین بندر شلوغ جهان محسوب می‌شد. کالاهای وارداتی و صادراتی از شرق و غرب در این بندر تخلیه می‌شدند و محموله‌هایی که مقصد آنها کشورهای همسایه امارات بود، برای ادامه مسیر به کشتی‌های کوچک‌تر منتقل می‌شدند. اما اکنون، اصلی‌ترین بندر امارات برای انتقال کالاهای ترانزیتی خارج از تنگه هرمز، بندر خورفکان است؛ بندری که بسیار کوچک‌تر است. خورفکان تنها شش اسکله و ۱۸ جرثقیل ساحلی دارد، در حالی که جبل‌علی دارای ۲۷ اسکله و ۱۲۰ جرثقیل است.

باب‌المندب حلقه دوم فشار بر تجارت منطقه

کندتر شدن مسیرهای حمل‌ونقل نیز مشکلات جدیدی ایجاد کرده است. مشتریان شرکت «روپاستری» که تولیدکننده محصولات نانواپی منجمد است، برای انتقال کالاهای این شرکت از اروپا به امارات، از ترکیب کشتی و کامیون استفاده می‌کنند. دویوله ویلکینه، مدیر منطقه‌ای این گروه در خاورمیانه، در این باره گفت: مسیرهای تجاری جایگزین اکنون به «مسیرهایی تازه تثبیت‌شده» تبدیل شده‌اند، اما زمان تحویل کالا همچنان چالش‌برانگیز است. او افزود: «این مسیرها سه یا چهار هفته بیشتر از گذشته زمان می‌برند. همچنین با مشکل عمر مفید کالاهایی مواجه هستیم که به دلیل مسیرهای غیرقابل کنترل و تاخیر در تخلیه بار، دیرتر به مقصد می‌رسند. هم‌زمان هزینه‌های تولید و مواد اولیه نیز افزایش یافته است». به باور ویلکینه: «مشتریان اینجا تمایلی ندارند افزایش قیمت‌ها را بپذیرند؛ در حالی که خود آنها نیز به دلیل جنگ با افزایش هزینه‌های فعالیت اقتصادی مواجه هستند». اسکات لیورمور، اقتصاددان ارشد خاورمیانه فعال در موسسه «آکسفورد اکنومیکس»، در این باره گفت: مواد غذایی در مرکز پیامدهای تومی این بحران قرار دارند. او توضیح داد: «قیمت مواد غذایی به‌ویژه نسبت به اختلالات تجاری حساس است، زیرا تولیدکنندگان هم‌اکنون افزایش هزینه نهاده‌ها را گزارش می‌کنند. این مسیر انتقالی به‌شدت تحت تأثیر ترافیک کشتیرانی قرار دارد».

افزایش زمان حمل و فشار بر قیمت کالاها

خود در برابر تنگه هرمز است. این تاسیسات جدید تقریباً نیمی از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی کالا در بندر جبل‌علی را خواهند داشت و ساخت آنها حدود دو سال زمان خواهد برد. دیوید، تاجر بریتانیایی، می‌گوید دبی همچنان مرکز تجاری مورد ترجیح او باقی مانده

گذرگاه راهبردی اسکورت کرده‌اند. با این حال، در حالی که تمرکز ترامپ بر جریان صادرات نفت است، تنگه هرمز همچنان برای بسیاری از کالاهای دیگر عملاً بسته باقی مانده است. شرکت‌ها ماه‌هاست هزینه‌های سنگینی را برای دور زدن این گذرگاه پرداخت می‌کنند؛ گذرگاهی که به اصلی‌ترین میدان نبرد در جنگ آمریکا علیه ایران تبدیل شده است. خلیج فارس تنها تأمین‌کننده بخش بزرگی از نفت جهان نیست، بلکه یکی از مراکز مهم تولید و صادرات گاز طبیعی مایع‌شده (LNG)، سوخت‌های پالایش‌شده، محصولات پتروشیمی، مواد اولیه تولید کود و هلیوم نیز محسوب می‌شود.

این نشریه در ادامه مدعی شد: دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، بیش از یک ماه است که بارها اعلام کرده تنگه هرمز باز شده، مین‌های دریایی پاکسازی شده‌اند و ایالات متحده «کنترل» این آبراه را در اختیار دارد؛ این در حالی است که حملات متقابل میان آمریکا و ایران همچنان ادامه دارد. دولت ترامپ بارها اعلام کرده که نیروهای آمریکایی نفتکش‌های حامل میلیون‌ها بشکه نفت خام را از این

هرمز ترمز تجارت را کشید

هم‌زمان، هزینه‌های فعالیت اقتصادی و هزینه‌های مصرف‌کنندگان افزایش یافته است. یکی از مقام‌های کشورهای خلیج فارس می‌گوید: «آنچه آمریکایی‌ها اکنون انجام می‌دهند در بلندمدت قابل دوام نیست. آنها فقط بر خروج نفت و گاز تمرکز کرده‌اند و توجهی به ورود کالاها و مواد اساسی ندارند. در نهایت این وضعیت به یک نقطه محدودیت خواهد رسید». او اضافه کرد: «ما اکنون برای برنج بهایی سه برابری پرداخت می‌کنیم، زیرا مجبوریم آن را از مسیر زمینی منتقل کنیم. درحال حاضر قابل تحمل است، اما در بلندمدت نه برای کشورهای خلیج فارس و نه برای آمریکایی‌ها پایدار نخواهد بود».

در داخل کشورهای حوزه خلیج فارس تاکنون کمیودهای گسترده‌ای مشاهده نشده، اما برخی کالاها از قفسه فروشگاه‌ها ناپدید شده‌اند. یک فروشگاه تجهیزات ورزشی اعلام کرده که کلاه ایمنی دوچرخه کودکان تمام شده؛ نمایشگاه‌های خودرو نتوانسته‌اند مدل‌های جدید را وارد کنند و برخی رستوران‌ها و کافه‌ها نیز با کمبود بعضی نوشیدنی‌های خاص مواجه شده‌اند.

کمبود کالا و افزایش هزینه‌ها در خلیج فارس

در همین شرایط، عمان از رونق قابل توجهی در بنادر خود که خارج از تنگه هرمز قرار دارند، بهره برده است. بر اساس داده‌های رسمی عمان، حجم جابه‌جایی کالا در بنادر این کشور در سال جاری ۶۹ درصد افزایش یافته است. همچنین تردد کامیون‌های ترانزیتی تقریباً سه برابر شده و از سال گذشته به ۱۱۶ هزار و ۸۸ مورد در سال ۲۰۲۶ رسیده است. شرکت‌های فعال در قطر، بحرین و کویت گزینه‌های محدودی دارند و ناچارند کالاهای خود را از طریق کامیون یا هواپیما وارد کنند؛ زیرا بنادر این کشورها در داخل خلیج فارس و در سمت نامناسب این بن‌بست جغرافیایی ناشی از تنگه هرمز قرار گرفته‌اند. وینسنت کلرک، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دانمارکی مرسک، در این باره گفت: «کشورهایی مانند قطر را در نظر بگیرید؛ در حال حاضر روشی که برای تأمین آنها استفاده می‌کنیم این است که ابتدا محموله را به جده می‌رسانیم، سپس آن را با کامیون به دمام منتقل می‌کنیم و بعد با کشتی به قطر می‌فرستیم. این سریع‌ترین راه برای رساندن کالا به آنجاست».

بندر خورفکان اکنون با حجم بالای محموله‌هایی که به سمت آن هدایت شده‌اند، دست‌وپنجه نرم می‌کند. دیوید، تاجر بریتانیایی، در این باره گفت: «چند کانتینر من در موندرا رها شده‌اند و حالا باید منتظر بمانم و امیدوار باشم تأیید شود که آنها در کشتی بعدی بارگیری خواهند شد. همه‌چیز به ظرفیت موجود بستگی دارد». برخی دیگر از شرکت‌ها کالاهای خود را از طریق حمل‌ونقل زمینی از بنادر عمان، جده یا سواحل دریای سرخ عربستان وارد می‌کنند. دولت‌های کشورهای خلیج فارس نیز کالاهایی را که در اولویت قرار دارند، از طریق حمل‌ونقل هوایی وارد می‌کنند. با این حال، کامیون‌ها و هواپیماها با چالش بزرگی برای جایگزین شدن با حجم حمل‌ونقلی مواجه‌اند که کشتی‌های کانتینری قادر به جابه‌جایی آن هستند.

تلاش امارات برای کاهش وابستگی به هرمز

شرکت «دی‌پی ورلد» دبی که مدیریت بندر جبل‌علی را بر عهده دارد، در حال برنامه‌ریزی برای ساخت دو پایانه جدید بندری در فجیره است؛ یکی از امارت‌های امارات متحده عربی در ساحل دریای عمان. این اقدام بخشی از تلاش‌های امارات برای کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی

و اضافه می‌کند که بنادر جدید برنامه‌ریزی‌شده در فجیره می‌توانند بخشی از گلوگاه‌های موجود در حمل‌ونقل دریایی امارات را کاهش دهند. اما تا زمانی که این زیرساخت‌ها ایجاد نشده و تا وقتی عبور و مرور دریایی از تنگه هرمز محدود باقی بماند، او معتقد است: «ما ناگزیر فعالیت تجاری کمتری در اینجا خواهیم داشت».