

صورت حساب سنگین هر مز برای کشتیرانی، بیمه و تجارت جهانی

تنگه پرهزینه



کیمیا ملکی: تنش‌های نظامی اخیر در محدوده تنگه هرمز، حتی پیش از آنکه به انسداد کامل یا توقف رسمی عبور و مرور دریایی بینجامد، اثر واقعی خود را در جایی دیگر نشان داده است. در صورت حساب شرکت‌های کشتیرانی، نرخ‌نامه بیمه‌گران، برنامه‌ریزی دوباره مسیرهای حمل، هزینه سوخت و نهایتاً بهای تمام‌شده کالایی که باید به بازارهای منطقه‌ای و جهانی برسد. اگرچه صنعت کانتینری در مقایسه با بازار نفتکش‌ها و حمل انرژی وابستگی مستقیم کمتری به خلیج فارس و تنگه هرمز دارد اما از تبعات ثانویه ناامنی در این گذرگاه راهبردی مصون نمانده است. آنچه اکنون رخ داده، بیش از آنکه حذف فیزیکی ظرفیت از بازار حمل‌ونقل دریایی باشد، نوعی اختلال در کارایی شبکه جهانی کشتیرانی است. اختلالی که خود را در جهش حق بیمه جنگ، افزایش کرایه حمل، بازتنظیم مسیرها، ازدحام بنادر، کمبود تجهیزات و بی‌ثباتی برنامه‌های عملیاتی نشان می‌دهد. حال هرمز به یکی از پرهزینه‌ترین نقاط جهان برای تجارت دریایی بدل شده است.

از مسیر استراتژیک تا گلوگاه پرریسک

داده است.

می‌دهد. همین سهم محدود باعث شده اثر مستقیم بحران بر ظرفیت فیزیکی ناوگان کانتینری، کمتر از بازار نفتکش‌ها باشد. با این حال، اثر غیرمستقیم بحران بر هزینه و کارایی شبکه حمل، به‌مراتب گسترده‌تر و عمیق‌تر است. در واقع مساله اصلی این است که با بالا رفتن سطح نااطمینانی، کل شبکه حمل‌ونقل دریایی مجبور می‌شود از نو تنظیم شود. این بازتنظیم، هم زمان سفر را افزایش می‌دهد، هم هزینه را بالا می‌برد و هم ظرفیت موثر را کاهش می‌دهد.

داده‌های موجود نشان می‌دهد صنعت کانتینری جهان، در قیاس با تانکرها، وابستگی محدودتری به این منطقه دارد. بر اساس گزارش دروری و داده‌های AIS، تا اول مارس ۲۰۲۶ حدود ۱۵۸ فرود کشتی کانتینری با ظرفیت مجموع ۶۹۱ هزار TEU در منطقه خاورمیانه شامل خلیج فارس، دریای عمان و دریای عرب حضور داشته‌اند، رقمی که تنها ۲.۱ درصد از ناوگان فعال جهانی را تشکیل

تنگه هرمز در حالت عادی یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های انتقال انرژی و تجارت دریایی جهان است. هرگونه افزایش ریسک در این آبراه حتی اگر به بسته‌شدن کامل مسیر منجر نشود، بلافاصله در محاسبات اقتصادی شرکت‌های حمل‌ونقل، بیمه‌گران، مالکان کشتی و صاحبان کالا منعکس می‌شود. تجربه روزهای اخیر نیز همین واقعیت را تایید می‌کند که بازار، پیش از هر اعلام رسمی با زبان عدد و هزینه واکنش نشان

کرایه حمل

شدیدتر ظاهر شده و در برخی موارد، هزینه حمل برای صاحبان کالا بین ۱۰۰ تا ۲۷۰ درصد افزایش یافته است. با این شکاف میان رشد هزینه شرکت‌های حمل و رشد هزینه مشتری در شرایط بحران، تمام هزینه‌های نامرئی زنجیره تامین، از بیمه و سوخت تا تاخیر و ریسک عملیاتی، نهایتاً به قیمت نهایی کالا منتقل می‌شود.

به همین دلیل است که ناامنی در یک آبراه مهم در نهایت می‌تواند خود را در قیمت مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و حتی اقلام مصرفی نشان دهد.

افزایش ریسک بیمه‌ای تنها بخشی از ماجراست. بخش دیگر به رشد مستقیم کرایه حمل مربوط می‌شود. فعالان صنعت کشتیرانی می‌گویند در برخی مسیرها، کرایه حمل دریایی تا ۲ برابر افزایش یافته است. اما افزایش واقعی هزینه برای صاحب کالا فقط به همین ۲ برابر شدن کرایه محدود نمی‌شود. وقتی هزینه سوخت، هزینه ریسک جنگ، هزینه تاخیر، هزینه تغییر مسیر و هزینه‌های ناشی از اختلال عملیاتی نیز به این مجموعه اضافه شود، فشار نهایی بر واردکننده و صادرکننده به‌مراتب بیشتر خواهد بود.

برآوردهای موجود از فعالان صنعتی نشان می‌دهد هزینه‌های شرکت‌های کشتیرانی، بدون لحاظ سوخت، در بازه یک‌ساله حدود ۲۰ درصد افزایش یافته و با احتساب رشد قیمت سوخت، این افزایش برای شرکت‌های کشتیرانی دست‌کم به ۵۰ درصد رسیده است.

با این حال، این رشد در سطح مشتری نهایی

جهش حق بیمه

شاید روشن‌ترین نشانه اثرگذاری بحران در بازار بیمه دریایی دیده شود. بازاری که معمولاً با فاصله‌ای اندک، سطح واقعی ریسک را قیمت‌گذاری می‌کند. در شرایط اخیر، بیمه‌گران دریایی پوشش‌های مرتبط با عبور از خلیج فارس و محدوده هرمز را یا محدود کرده‌اند یا بیمه‌های بسیار بالاتر ارائه می‌دهند. این تغییر، تنها یک تعدیل فنی در قرارداد بیمه نیست؛ بلکه نقطه‌ای است که ریسک ژئوپلیتیک به هزینه عملیاتی تبدیل می‌شود.

گزارش‌های منتشرشده از بازار بیمه جنگ برای نفتکش‌ها تا حدود ۲ درصد ارزش کل کشتی افزایش یافته. در حالی که پیش از تشدید تنش‌ها این رقم در حدود ۰.۲۵ درصد برآورد می‌شد. به بیان ساده برای یک کشتی با ارزش ۲۵۰ میلیون دلار، حق بیمه جنگی می‌تواند از چند صد هزار دلار به چند میلیون دلار برسد. هرچند این ارقام عمدتاً به بازار نفتکش‌ها مربوط است اما اثر آن به صنعت کانتینری نیز سرایت کرده است چراکه در هر دو بخش، بیمه‌گرها با منطق مشابهی ریسک عبور از منطقه را بازقیمت‌گذاری می‌کنند.

در بخش کانتینری نیز این روند به شکل اعمال هزینه ریسک جنگ خود را نشان داده است. فعالان بازار حمل‌ونقل از اضافه‌شدن مبالغ قابل توجهی به هزینه حمل هر کانتینر خبر می‌دهند. برای نمونه در برخی اعلام‌های عملیاتی برای کانتینر ۲۰ فوتی رقم ۲ هزار دلار و برای کانتینر ۴۰ فوتی ۳ هزار دلار به عنوان هزینه اضافی ریسک جنگ مطرح شده است. این ارقام، زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بدانیم این هزینه‌ها علاوه بر کرایه پایه حمل، هزینه سوخت و سایر عوارض بندری دریافت می‌شود.

سوخت گران‌تر، کالا گران‌تر

افزایش بهای نفت، یکی دیگر از کانال‌های مهم انتقال بحران به اقتصاد حمل‌ونقل دریایی است. با بالا رفتن قیمت نفت خام، هزینه سوخت کشتی‌ها نیز افزایش می‌یابد و این رشد، به‌سرعت در نرخ‌های حمل منعکس می‌شود. برای صنعت کشتیرانی که سوخت یکی از بزرگ‌ترین اقلام هزینه‌ای آن است، افزایش قیمت انرژی به معنای فشار مضاعف بر صورت‌های مالی و لزوم انتقال بخشی از این هزینه به مشتریان است. اثرات این روند محدود به بخش حمل‌ونقل باقی نمی‌ماند. وقتی هزینه حمل مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی بالا می‌رود، فشار تورمی به زنجیره تامین جهانی وارد می‌شود. در اقتصادهایی که به واردات انرژی یا کالا از مسیرهای دریایی متکی‌اند، این فشار می‌تواند سریع‌تر و محسوس‌تر بروز کند. به‌ویژه در شرایطی که بازار جهانی هنوز در حال تطبیق با اختلال‌های پیاپی در مسیرهای دریایی است، هر شوک جدید می‌تواند نوسان قیمتی تازه‌ای ایجاد کند.



سخن پایانی

تجارت منطقه‌ای و جهانی بینجامد. هرمز در این شرایط نه فقط یک مسیر جغرافیایی، بلکه معیاری برای سنجش تاب‌آوری زنجیره تامین جهانی است. معیاری که فعلاً عددی نگران‌کننده را به بازار نشان می‌دهد: عبور، هنوز ممکن است اما بسیار گران‌تر از گذشته.

آبراه هستند. در کوتاه‌مدت به نظر می‌رسد بازار بیش از هر چیز با مساله هزینه دست‌وپنجه نرم می‌کند. هزینه‌ای که ممکن است در صورت تداوم نااطمینانی، به کمبود تجهیزات، تشدید ازدحام بنادر و فشار بیشتر بر

امان نمانده است. جهش حق بیمه، ۲ برابر شدن کرایه در برخی مسیرها، اعمال هزینه‌های ریسک جنگ، رشد قیمت سوخت، اختلال در برنامه سفر و افزایش هزینه نهایی برای صاحبان کالا، همگی نشانه‌های بازقیمت‌گذاری گسترده ریسک در این

براساس مجموع داده‌ها و گزارش‌های منتشرشده هرمز، حتی بدون توقف کامل عبور و مرور، به یکی از پرهزینه‌ترین نقاط جهان برای حمل‌ونقل دریایی تبدیل شده است. صنعت کانتینری اگرچه نسبت به بازار انرژی وابستگی کمتری به این گذرگاه دارد اما از تبعات افزایش ریسک در