



تنش‌های خلیج فارس و فرصت‌سازی جنگ

طوفان جنگ چهل‌روزه، ضربانی ناموزون بر پیکره اقتصاد کشورهای حوزه خلیج فارس وارد ساخته و چشم‌اندازهای توسعه پایدار را در این منطقه به شدت تیره کرده است. صنعت گردشگری دبی که زمانی ویرترین درخشان تجارت منطقه بود، اکنون به بحرانی بی‌سابقه گرفتار شده و تنها در یک ماه، لغوبیش از ۲۲۶ هزار رزرو هتل را به ثبت رسانده است. سال گذشته این شهر میزبان ۱۹ میلیون مسافر بین‌المللی بود، اما امروز برآوردها نشان می‌دهد در پی درگیری‌های گسترده، درآمد بسیاری از رستوران‌های معتبر بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. هتل‌هایی که حیانتشان به حضور گردشگران گره خورده، ضربات هولناک‌تری دریافت کرده‌اند و با افت ۸۰ درصدی درآمد، ناگزیر به کاهش ۳۰ درصدی حقوق کارکنان خود شده‌اند تا از ورشکستگی مطلق و فروپاشی نهایی ساختار خدماتی خود بگریزند.

گستره تجارت دریایی و اقتصادی آبی ایران و همسایگان جنوبی، بر اثر تداوم تنش‌ها در پهنه خلیج فارس و دریای عمان، عملاً به وضعیت کما فرو رفته است. حضور ناوگان‌های نظامی و فشارهای دیپلماتیک بین‌المللی، کار را برای فعالان اقتصادی سخت‌تر کرده و خروج غول‌های نفتی همچون توتال، نشانه‌ای آشکار از احساس ناامنی میان قدرت‌های بزرگ سرمایه‌گذار است. اقتصاد کشورهای عربی نظیر عربستان، قطر و امارات، علاوه بر رکود در بخش توریستی، با بحران صادرات انرژی و تجارت آزاد روبه‌رو شده‌اند که می‌تواند کل ساختار مالی منطقه را فلج کند. تداوم این ناامنی‌های فزاینده، موجب فرار سرمایه‌های سرگردان به سمت بازارهای امن جهانی، به ویژه ایالات متحده، خواهد شد و این مسئله ضرورت بازنگری در سیاست‌های امنیتی منطقه را بیش از پیش نمایان می‌سازد.

حاکمیت هر کشوری که بتواند استراتژی‌های هوشمندانه‌ای در سطوح کلان سیاسی و اجتماعی اتخاذ کند، قادر خواهد بود زمان خروج از این بن‌بست تاریخی را به حداقل برساند. ایران در دوران پساجنگ، با وجود تمام آسیب‌های وارده، فرصت‌های ژئوپلیتیک جدیدی پیش رو دارد که شناسایی دقیق آن‌ها برای برنامه‌ریزی‌های آتی حیاتی است. موقعیت سرزمینی کشور می‌تواند ابزاری کارآمد برای غلبه بر محدودیت‌های بین‌المللی باشد و بازتعریف نقش تنگه هرمز به عنوان شریان حیاتی انتقال انرژی جهان، وزنه چانه‌زنی تهران را تقویت خواهد کرد. مدیریت هوشمندانه عوارض عبور و مرور و تعیین رژیم حقوقی مقتدرانه در این آبراه بین‌المللی، می‌تواند بخشی از خسارات اقتصادی ناشی از جنگ را جبران نموده و تراز تجاری کشور را در بلندمدت بهبود بخشد.

نقشه راه توسعه زیرساخت‌ها و تقویت درآمد‌های ترانزیتی، باید در اولویت برنامه‌های میان‌مدت دولت قرار گیرد تا پیوند ایران با اقتصاد جهانی ناگسستگی شود. تکمیل پروژه‌های استراتژیک ریلی مانند مسیر رشت-استارا و اتصال به راه‌آهن بصره، نقش تعیین‌کننده‌ای در تبدیل ایران به پل ارتباطی میان قفقاز، روسیه و اروپا ایفا خواهد کرد.

مجید انتظاری

روزنامه نگار

“

بیمه دریایی در بحران هرمز نقش دولت و ناوگان را واگذار نکرد، بلکه با پوشش ریسک، مفهوم اقتدار دریایی را به زبانی اقتصادی ترجمه کرد

ایران در ساعات نخست آتش‌بس اعلام کرد تمامی عوارض مالی دوره درگیری بخشوده شده است؛ اما با شرطی بی‌سابقه: تردد کشتی‌ها باید صرفاً از مسیرهای هماهنگ و اعلام‌شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام گیرد. این تصمیم برای غول‌های کشتیرانی جهان معنایی روشن داشت؛ بقا در بازار بدون تبعیت از پروتکل‌های تهران ممکن نیست. با این حال، تنها چند ساعت بعد آمریکا اعلام کرد ایران در محاصره دریایی قرار گرفته است و ایران نیز در پاسخ، بخشودگی عوارض را لغو کرد. گزارش وال استریت ژورنال نشان می‌دهد برخی شرکت‌های بیمه اکنون شرط ارائه پوشش ریسک جنگی را عبور از مسیرهای مورد تأیید ایران قرار داده‌اند. مارش، کارگزار بزرگ بیمه، تأکید کرده است این الزام تازه بازتاب تداوم نااطمینانی در آبراهی است که عملاً در وضعیت انسداد قرار دارد. بر اساس این رویه جدید، مالکان کشتی‌ها باید پیش از ورود به منطقه، مسیر تأییدشده ایران را دنبال کرده و مدارک عبور ایمن را از مراجع ایرانی دریافت کنند؛ وضعیتی که به معنای به‌رسمیت شناختن برتری میدانی ایران در کنترل تنگه هرمز از سوی صنعت بیمه جهانی است.

صعود حق بیمه در خلیج فارس

افزایش مستمر حق بیمه دریایی در خلیج فارس به شاخصی روشن از ادراک فزاینده ریسک دریکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های تجارت جهانی بدل شده است. مارکوس بیکر، مدیر جهانی بخش دریایی و باربری مارش، هشدار داده است که عبور نکردن از مسیرهای مورد تأیید ایران می‌تواند به رد کامل درخواست پوشش بیمه بینجامد. بر این اساس، نرخ بیمه جنگ برای کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز که پیش‌تر حدود ۰٫۲۵ درصد ارزش شناور بود، پس از نوساناتی تند، اکنون در دامنه ۳ تا ۸ درصد قرار گرفته است؛ افزایشی کم‌سابقه که بیانگر احتیاط حداکثری بازار بیمه است.

ایالات متحده در آغاز بحران کوشید با طرح «بیمه ۲۰ میلیارد دلاری» از طریق توسعه مالی توسعه بین‌المللی، جایگزینی برای بازار خصوصی فراهم کند و حتی حمایت نظامی مستقیم را وعده داد. با این حال، ارزیابی اندیشکده «روایل یونایتد» نشان می‌دهد این ابتکار به نتیجه نرسید؛ ناخداها و شرکت‌های کشتیرانی ریسک ورود به منطقه جنگی را نپذیرفتند و پوشش دولتی نیز نتوانست نگرانی‌های عملیاتی را رفع کند. برخی تحلیلگران اقتصادی بر این باورند تمایل تدریجی صنعت بیمه به پذیرش چارچوب‌های مورد نظر ایران، بیش از آنکه امتیاز مالی باشد، بازتاب جابه‌جایی توازن ریسک است. در این نگاه، کنترل مسیرهای عبور به معنای تثبیت موقعیت حقوقی و لجستیکی در مهم‌ترین گلوگاه انرژی جهان است. اگر چنین روندی تداوم یابد، نقش تضمین‌کنندگان سنتی امنیت دریایی دگرگون خواهد شد و شرکت‌های چندملیتی برای عبور امن، ناگزیر به هماهنگی مستقیم با نهادهای مسئول در تهران خواهند بود. در نهایت، بازنگری دست بالا را خواهد داشت که بتواند چارچوب حقوقی و بیمه‌ای مطلوب خود را بر جریان سرمایه جهانی تحمیل کند.

تضمین معتبر برای تردد امن

کارشناسان بر این باورند که تا زمانی که تضمین‌های معتبر بیمه‌ای از سوی نهادهای بین‌المللی ارائه نشود، بازگشت تردد کشتی‌ها به وضعیت عادی در این آبراه راهبردی دست کم در کوتاه‌مدت قابل تصور نیست. تجربه دریای سیاه نیز اکنون در چارچوبی گسترده‌تر مورد بازخوانی قرار می‌گیرد؛ تجربه‌ای که برای تحلیل وضعیت تنگه هرمز-آبراهی با اهمیتی فراتر از سفر در تجارت جهانی انرژی-درس‌های قابل توجهی به همراه دارد. در همین بستر، برخی کارشناسان ایرانی معتقدند بحران دریای سیاه می‌تواند مبنایی برای طراحی یک سازوکار بومی مدیریت تردد در هرمز باشد.

صدیف بدری، عضو کمیسیون عمران مجلس، با تأکید بر ضرورت بیمه‌های مورد تأیید ایران تصریح کرده است کشتی‌هایی که از هرمز عبور می‌کنند باید تحت پوشش بیمه‌ای باشند که علاوه بر قابلیت نظارت، معیارهای ایمنی و الزامات محیط‌زبستی را نیز تقویت کند. تجربه بحران‌های منطقه‌ای نشان می‌دهد بیمه دریایی در شرایط عادی بخشی از نظم فنی حمل‌ونقل است؛ اما در شرایط تنش، ماهیتی متفاوت پیدا می‌کند. افزایش نرخ ریسک جنگی یا امتناع شرکت‌ها از ارائه پوشش برای مسیرهای پرتنش قادر است مستقیماً مسیر تجارت را مختل کند؛ همان گونه که در دریای سیاه بسیاری از کشتی‌ها تنها به دلیل نبود بیمه مناسب از ورود به محدوده‌های نزدیک به درگیری خودداری کردند.

بیمه، امنیت و مهندسی ژئوپلیتیک

افزایش شدید حق بیمه و واگرایی برندهای بیمه‌ای جهانی از مسیرهای پرخطر، مرز میان اقتصاد، امنیت و سیاست را در خلیج فارس درهم آمیخته و نظمی جدید ایجاد کرده است



همین واقعیت را تأیید می‌کند. نتایج این مطالعات نشان می‌دهد افزایش حق بیمه در این بخش‌ها با رشد تولید ناخالص داخلی رابطه‌ای مثبت و معنادار دارد و گسترش بازار بیمه‌های دریایی می‌تواند به تقویت تابع رشد اقتصادی کشورها بینجامد. این پیوند عمیق میان امنیت تجارت و شکوفایی اقتصاد، یادآور سخن مشهور سر والتر رالی، استراتژیست بزرگ بریتانیایی در قرن هفدهم است که می‌گفت: هر کس بر دریاها مسلط شود، بر تجارت مسلط خواهد شد و هر کس تجارت را در اختیار گیرد، ثروت جهان را در مشت خواهد داشت.

جهد کم سابقه حق بیمه دریایی

تشدید تنش‌ها در پی جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران که از ۹ اسفند آغاز شد و تا ۱۸ فروردین ادامه یافت، معادلات امنیت دریایی در خلیج فارس را دگرگون کرد. سندیکای بیمه‌های دریایی و نهادهای بزرگ بیمه‌گر جهانی، کل این پهنه آبی را در فهرست مناطق پرخطر قرار دادند؛ تصمیمی که بلافاصله به جهش کم‌سابقه هزینه‌های بیمه‌ای انجامید و بازار حمل‌ونقل دریایی را با شوکی جدی روبه‌رو ساخت. در چنین فضایی، حق بیمه خطر جنگ موسوم به AWRP که پیش از آن تنها کسری ناچیز از ارزش کشتی‌ها بود، به حدود پنج درصد از ارزش بدنه شناورها افزایش یافت. این تغییر ناگهانی به معنای آن بود که عبور یک ابرفشتک از مسیرهای خلیج فارس برای تنها یک سفر، هزینه‌ای میان ۱۰ تا ۱۴ میلیون دلار در پی دارد؛ رقمی که بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی را ناچار به توقف یا تعلیق فعالیت در منطقه کرد.

پنج روز پس از آغاز درگیری‌ها، انجمن بازار لویدز اعلام کرد حدود هزار کشتی با ارزشی بیش از ۲۵ میلیارد دلار در خلیج فارس گرفتار شده‌اند. انتشار این آمار در شرایطی صورت گرفت که بازارهای جهانی انرژی و حمل‌ونقل دریایی به سرعت نسبت به افزایش ریسک‌های امنیتی واکنش نشان می‌دادند و بیمه‌گران نیز برای مهار خسارت‌های احتمالی، نرخ‌های خود را به شکل قابل توجهی افزایش داده بودند. افزایش ناگهانی هزینه‌های بیمه و تشدید نااطمینانی‌های امنیتی، عملاً مسیرهای تجاری منطقه را در وضعیت نیمه تعطیل قرار داد و ترافیک کشتی‌رانی را با اختلالی جدی روبه‌رو ساخت؛ وضعیتی که آثار آن بلافاصله در بازارهای حمل‌ونقل و تجارت جهانی نمایان شد.

اختلال در زنجیره تجارت

بررسی داده‌های تردد دریایی نشان می‌دهد تجمع

مسدود شدن تنگه هرمز در پی جنگ تحمیلی آمریکا و رژیم صهیونی علیه ایران، ظرف چند روز یکی از مطمئن‌ترین مسیرهای تجارت جهانی را به پرهنزبندترین گذرگاه دریایی بدل کرد. حق بیمه ریسک جنگی برای عبور کشتی‌ها ۲۵ برابر جهش یافت و از ۴۸ هزار دلار به ۱۰۲ میلیون دلار رسید؛ جهشی که برای بسیاری از خطوط کشتیرانی، معنایی جز توقف حرکت نداشت. هم‌زمان، شماری از بیمه‌گران خصوصی پوشش این منطقه را به کلی لغو کردند و تردد روزانه شناورها تا ۹۵ درصد فرو ریخت؛ رخدادی که تنها یک اختلال موضعی نبود، بلکه ضربه‌ای به زنجیره‌های تأمین جهانی و سازوکار قیمت‌گذاری کالاهای اساسی محسوب می‌شد. پیامد بلافاصل این شوک، صعود نفت از ۷۲ دلار به بالای ۱۳۰ دلار بود؛ اما اثر عمیق‌تر در لایه‌های پنهان اقتصاد جهانی رخ داد؛ جایی که جهان از ۴۵ درصد کود اوره محروم شد و سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد هشدار داد تداوم بن‌بست می‌تواند تا پایان ۲۰۲۶ به تورم شدید مواد غذایی و حتی فاجعه غذایی بینجامد. بازار کودهای شیمیایی نیز در فروردین، افزایش ۲۰ تا ۳۰ درصدی را تجربه کرد. همین جا گزاره آلفرد ماहन معنا می‌یابد: هیبت ناوهای غول‌پیکر می‌تواند توهمی بیش نباشد؛ برنده نهایی، بازنگری است که دستش بر خرخره گلوگاه‌های حیاتی قرار دارد. واشنگتن در روزهای نخست با روایت «جنگ کوتاه» کوشید از ریزش بازارها جلوگیری کند، اما تهران برگ نامتقارن خود را آشکار ساخت: کنترل مویرگی بزرگ‌ترین شاه‌رگ انرژی جهان.

بیمه دریایی و رشد اقتصاد

اقتصاد جهانی امروز، بدون سازوکارهای پیشرفته بیمه‌ای، به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دریایی، عملاً از پایداری و امنیت لازم برخوردار نخواهد بود. بیمه‌های دریایی نه تنها ابزاری برای جبران خسارت‌های احتمالی‌اند، بلکه نقشی بنیادین در حفظ ثروت ملی، کاهش نااطمینانی‌های تجاری و شکل‌گیری پس‌اندازهای بزرگ ایفا می‌کنند. چنین ظرفیتی سبب شده است صنعت بیمه به تدریج جایگاه یک نهاد سرمایه‌گذار اثرگذار را در ساختار اقتصاد کلان به دست آورد؛ نهادی که هم‌زمان با پوشش ریسک فعالیت‌های اقتصادی، منابع مالی قابل توجهی را به چرخه سرمایه‌گذاری وارد می‌کند و بستر توسعه مبادلات بازرگانی را فراهم می‌سازد. پژوهش‌های اقتصادی درباره حق بیمه‌های عایدشده از بیمه‌های کشتی و باربری در بازه زمانی ۱۳۵۰ تا ۱۳۸۷ خورشیدی نیز

تحریم‌های بین‌المللی ساختار بیمه صنایع بزرگ ایران را با دگرگونی جدی مواجه کرده است.

در گذشته بخشی از ریسک‌های نفت، گاز و پتروشیمی از طریق بیمه‌های انکابی خارجی و با مشارکت بازاریایی چون لویدز لندن پوشش داده می‌شد، اما محدودیت‌های جدید دسترسی به این ظرفیت‌ها را عملاً مسدود کرد. در نتیجه،

پوشش ریسک به سازوکارهای داخلی و بیمه‌نامه‌های تجمیعی اموال و آتش‌سوزی منتقل شد. این تمرکزگرایی اگرچه مدیریت را ساده‌تر نشان می‌دهد، اما تفاوت ماهوی ریسک‌های فرایندی را نادیده می‌گیرد. اعمال فرانشیز مشترک نیز سبب می‌شود حادثه در یک مجتمع، هزینه و ریسک سایر واحدها را افزایش دهد و تعادل فنی پوشش بیمه‌ای را برهم بزند.