

■ **محمد کاظم ضیائی فر**\*

چگونه سازوکارهای بیمه‌ای می‌توانند عبور و مرور در یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان را در چارچوبی اقتصادی و قابل پیش‌بینی سامان دهند تنگه‌هرمز یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های انرژی در جهان به‌شمار می‌رود. بر اساس برآوردهای اداره اطلاعات انرژی آمریکا، روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت و فرآورده‌های نفتی از این مسیر عبور می‌کنند؛ رقمی که نزدیک به یک‌پنجم مصرف روزانه نفت در جهان را شامل می‌شود. به همین دلیل هرگونه بحث درباره مدیریت این تنگه همواره با حساسیت‌های اقتصادی و امنیتی گسترده همراه بوده است. با این حال، گفت‌وگو درباره تنگه‌هرمز اغلب در قالب یک دوگانه ساده مطرح می‌شود؛ اینکه این مسیر یا باید کاملاً باز بماند یا در شرایط بحران بسته شود. چنین صورت‌بندی ساده‌ای با واقعیت‌های پیچیده تجارت دریایی و اقتصاد انرژی همخوانی ندارد. در عمل، مدیریت یکی از مهم‌ترین شریان‌های حمل‌ونقل انرژی در جهان نیازمند ابزارهایی است که بتواند مبنای ثبات تجارت و ملاحظات حاکمیتی تعادل ایجاد کند.

در سال‌های اخیر برخی پژوهشگران حوزه تجارت و اقتصاد دریایی توجه خود را به ابزارهای مالی در مدیریت مسیرهای راهبردی جلب کرده‌اند. در میان این ابزارها، بیمه دریایی جایگاهی ویژه دارد. اگرچه در نگاه نخست بیمه تنها یک خدمت مالی برای جبران خسارت به نظر می‌رسد، اما در ساختار واقعی تجارت جهانی نقش آن بسیار فراتر از یک پوشش مالی ساده است. تقریباً هیچ کشتی تجاری بدون بر خورداری از پوشش بیمه‌ای معتبر قادر به فعالیت در نظام حمل‌ونقل بین‌المللی نیست و همین ویژگی، بیمه را به یکی از کلواگه‌های اصلی جریان تجارت دریایی تبدیل کرده است.

■ **بیمه دریایی؛ حلقه پنهان اما تعیین‌کننده تجارت جهانی**
در صنعت کشتیرانی، بیمه تنها برای جبران خسارت‌های احتمالی طراحی نشده است. این سازوکار علاوه‌بخشی از زیرساخت حقوقی تجارت جهانی محسوب می‌شود. کشتی‌هایی که بیمه معتبر نداشته باشند معمولاً امکان ورود به بسیاری از بنادر جهان را پیدا نمی‌کنند، زیرا مقامات بندری برای پذیرش کشتی‌هایی به پوشش‌های بیمه‌ای معتبر نیاز دارند. همچنین اسناد بارگیری و قراردادهای حمل‌ونقل در بسیاری از موارد بدون وجود بیمه قابل صدور نیستند و شرکت‌های حمل‌ونقل نیز برای عبور از مناطق پرریسک به پوشش‌های خاصی نیاز دارند که به بیمه جنگ یا بیمه ریسک‌های ویژه شناخته می‌شود.

به همین دلیل کلوب‌های بین‌المللی موسوم به P&I که مسئولیت‌های مدنی کشتی‌ها را پوشش می‌دهند، نقشی تعیین‌کننده در مدیریت ریسک‌های دریایی ایفا می‌کنند. این کلوب‌ها شبکه‌ای از شرکت‌های بیمه و شرکت‌های ارزیابی ریسک هستند که بخش قابل توجهی از ناوگان تجاری جهان تحت پوشش آنها فعالیت می‌کند. در عمل، تصمیم این مؤسسات درباره سطح ریسک یک منطقه می‌تواند مسیرهای تجارت دریایی را تغییر دهد. اگر منطقه‌ای برخطر ارزیابی شود، هزینه بیمه برای کشتی‌هایی که از آن عبور می‌کنند افزایش می‌یابد و در مواردی حتی ممکن است شرکت‌های بیمه از ارائه پوشش خودداری کنند.

تجربه نه سال‌های اخیر نشان داده است که چنین تصمیم‌هایی تأثیر مستقیمی بر جریان تجارت جهانی دارد. در سال ۲۰۲۲ و هم‌زمان با آغاز جنگ اوکراین، بسیاری از شرکت‌های بیمه ورود کشتی‌ها به برخی مناطق دریای سیاه و مشروط به دریافت بیمه جنگی

## تولید هم‌چنان شالوده اقتصادی مقاومتی در سال ۱۴۰۵ است

اقتصاد مقاومتی در سایه وحدت و امنیت ملی نقشه راه عبور از بحران‌ها

بی‌اثر کردن فشارهاست.
عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در ادامه با اشاره به ضرورت ثبات اقتصادی در شرایط فعلی کشور، بر لزوم حمایت قاطع از فعالان بخش خصوصی تأکید کرد و یادآور شد: دولت موظف است با وضع مقررات خاص و حمایتی، از توقف پروژه‌های عمرانی و اقتصادی در شرایط حساس جلوگیری کرده و امنیت روانی و مالی بیمناکان را و تولیدکنندگرا را تضمین نماید.

عبداللهی همچنین، از دستور کار ویژه کمیسیون عمران برای مدیریت هوشمند آبراه‌های استراتژیک کشور خبر داد و تصریح کرد: در حال تدوین طرحی در کمیسیون عمران هستیم که بر اساس آن، عبور و مرور از کریدور دریایی تنگه هرمز، به‌صورت دقیق قانون‌مند و ساماندهی خواهد شد.

وی در تشریح اهداف این طرح گفت: هدف ما این است که ضمن تأمین امنیت کامل کشتی‌های عبوری و ارائه خدمات متنوع فنی، لجستیکی و ناوبری به آن‌ها، موضوع اخذ عوارض دریایی را نیز به صورت قانونی کارسازی کنیم. این اقدام ضمن تثبیت اقتدار ملی بر آبراه‌های تحت حاکمیت، منبع درآمد پایدار جدیدی برای کشور ایجاد کرده و هزینه‌های صیانت از امنیت این مسیر بین‌المللی را پوشش خواهد داد.
نماینده مردم میانه و ترکمانچای در مجلس در پایان خاطر نشان کرد: امیدواریم با حفظ همبستگی ملی و با اتکا به توان داخلی، بتوانیم گام‌های بلندی در جهت تقویت زیرساخت‌های عمرانی و تحقق پویایی اقتصادی در سال جدید برداریم.

■ **اقتصاد مقاومتی راهکار برون رفت از بحران های اقتصادی**

یک عضو کمیسیون اقتصادی مجلس نیز در خصوص شعار امسال گفت: اگر ظرفیت های بالقوه کشور اعم از منابع طبیعی، معادن، کشاورزی، صنعت و... فعال شوند اقتصادمان پویا خواهد شد، البته این مسئله منوط به همکاری و هم‌افزایی مردم و مسئولان است.
فاطمه مقصودی در گفت و گو با خانه ملت افزود: موضوع اقتصاد مقاومتی یکی از مولفه های اساسی پیشبر د اهداف

## اقتصادی

سرویس اقتصادی ۶۰۸۵۲۳۰۶

# مدیریت نوین تنگه با «بیمه دریایی»



کردند. همین موضوع باعث شد سازوکاری بین‌المللی برای بازرسی کشتی‌ها و صدور بیمه‌نامه‌های ویژه در این منطقه شکل بگیرد تا صادرات غلات از بنادر اوکراین ادامه یابد. این تجربه نشان داد که بیمه نه‌تنها یک ابزار مالی، بلکه بخشی از سازوکار تنظیم تجارت در شرایط پیچیده است.

■ **مدیریت پیش‌بینی عبور کشتی‌ها؛ نقش بیمه در نظم‌بخشی به تردد**

در چنین چارچوبی، برخی تحلیلگران معتقدند می‌توان از ظرفیت بیمه برای ایجاد نوعی مدیریت پیشینی در مسیرهای راهبردی مانند تنگه‌هرمز استفاده کرد. مدیریت پیشینی به این معناست که بخش مهمی از تنظیم جریان عبور کشتی‌ها پیش از ورود آنها به منطقه انجام شود. در این‌لگو، شرکت‌های کشتیرانی پیش از حرکت کشتی‌ها ناچارند الزامات مشخصی را رعایت کنند تا بتوانند بیمه مورد نیاز برای عبور از منطقه را دریافت کنند.

برخی پژوهشگران ایرانی نیز به این موضوع پرداخته‌اند. برای مثال دکتر مهدی ارزقی، مسئول گروه تجارت خارجی اندیشکده ایپان، در یادداشتی پژوهشی به این نکته اشاره می‌کند که بیمه در عمل «کلواگه اسناد حمل‌ونقل دریایی» است و کنترل این کلواگه می‌تواند به معنای مدیریت جریان عبور کشتی‌ها باشد. از نگاه او، اگر عبور از مسیر راهبردی در دریافت نوع خاصی از بیمه مشروط شود، بسیاری از قواعد عبور پیش از رسیدن کشتی‌ها به منطقه اجرا خواهد شد. در چنین مدلی، شرکت‌های بیمه می‌توانند با تعریف معیارهای مشخص برای ارزیابی ریسک، چارچوبی نسبتاً قابل پیش‌بینی برای عبور کشتی‌ها ایجاد کنند. این معیارها ممکن است شامل رعایت استانداردهای ایمنی، شفافیت در مالکیت کشتی، نوع محموله و

همچنین انطباق با برخی قواعد مالی و حقوقی باشد. شرکت‌های کشتیرانی نیز برای جلوگیری از افزایش هزینه‌ها یا تأخیر در سفرهای دریایی تر جیح می‌دهند از همان ابتدا با این چارچوب‌ها هماهنگ شوند.

■ **تجربه‌های بین‌المللی؛ از در یای سیاه تا بازار بیمه جنگ**

بررسی تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که استفاده از ابزارهای بیمه‌ای برای مدیریت تجارت در شرایط پیچیده پیشینه قابل توجهی دارد. یکی از نمونه‌های مهم در این زمینه، سازوکار صادرات غلات از دریای سیاه در جریان جنگ اوکراین است. در آن دوره، با وجود خطرات امنیتی، تر تیباتی ایجاد شد که کشتی‌ها پس از بازرسی و دریافت پوشش بیمه‌ای مناسب بتوانند در مسیرهای مشخص حرکت کنند. همین سازوکار موجب شد صادرات میلیون‌ها تن غله از بنادر اوکراین ادامه یابد و شوک بزرگی به بازار جهانی غذا وارد نشود. نمونه دیگر به تحولات بازار بیمه پس از اعمال تحریم‌های گسترده علیه روسیه بازمی‌گردد. در آن شرایط، برخی شرکت‌های روسی و آسیایی سازوکارهای بیمه‌ای تازه‌ای ایجاد کردند تا بخشی از تجارت انرژی بتواند به مسیر خود ادامه دهد. این تجربه‌ها نشان می‌دهد که بیمه می‌تواند در شرایط پیچیده اقتصادی و ژئولیتیکی به ابزاری برای تنظیم جریان تجارت تبدیل شود.

در مورد تنگه‌هرمز نیز برخی تحلیلگران بین‌المللی به اهمیت چنین سازوکارهایی اشاره کرده‌اند. برای نمونه‌ادی فیشمن، پژوهشگر ارشد در حوزه اقتصاد تحریم‌ها در شورای روابط خارجی آمریکا، معتقد است که تحولات مرتبط با نظام مالی تجارت انرژی می‌تواند در سال‌های آینده تغییراتی در سازوکارهای عبور نفت و گاز از مسیرهای راهبردی ایجاد کند. به گفته او، اگر قواعد مالی تازه‌ای در این حوزه

مطبق شود، می‌تواند به کاهش ریسک‌های ناگهانی و ایجاد چارچوبی شفاف‌تر برای عبور کشتی‌ها باشد. در چنین‌لگویی، مدیریت تردد کشتی‌ها از طریق قواعد بیمه‌ای انجام می‌شود و شرکت‌های کشتیرانی برای کاهش ریسک و هزینه‌های عملیاتی خود ناچارند با این قواعد هماهنگ شوند. نتیجه چنین رویکردی می‌تواند افزایش پیش‌بینی‌پذیری در تجارت انرژی، کاهش ریسک‌های ناگهانی و ایجاد چارچوبی شفاف‌تر برای عبور کشتی‌ها باشد.

با توجه داشت که مدیریت گذرگاه‌هایی مانند تنگه هرمز تنها با ابزارهای امنیتی قابل تحقق نیست. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد تر کیبیی از ابزارهای حقوقی، اقتصادی و مالی می‌تواند به ایجاد نظمی پایدار تر در این مسیرها کمک کند. بیمه دریایی در میان این ابزارها جایگاهی ویژه دارد؛ ابزاری که اگر به‌درستی طراحی و اجرا شود، می‌تواند بخشی از پاسخ به چالش‌های مدیریت یکی از مهم‌ترین شریان‌های انرژی جهان باشد.

■ **پژوهشگر تحولات بین‌الملل و تجارت خارجی**