



سرمقاله

از لویدز تا هرمز؛ ایران چگونه می‌تواند بازار ریسک را باز نویسی کند؟

❖ افزایش نرخ بیمه نفتکش‌ها در مسیر تنگه هرمز را نباید صرفاً یک خبر فنی در بازار بیمه دریایی دانست. این تحول، صورت مالی تنش سیاسی و امنیتی دریکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان است. هرگاه خطر جنگ، توقیف، حمله به کشتی، اختلال در ناوبری یا احتمال انسداد مسیر افزایش یابد، بازار جهانی آن را بلافاصله به زبان عدد ترجمه می‌کند: حق بیمه جنگ بالا می‌رود، نرخ اجاره کشتی افزایش می‌یابد، هزینه حمل سنگین‌تر می‌شود و در نهایت، این هزینه در قیمت نفت، گاز، فرآورده‌های پتروشیمی و حتی کالاهای مصرفی بازتاب پیدا می‌کند.

از منظر حقوق بیمه دریایی، نقطه آغاز بحث، تفکیک میان «بیمه خسارت» و «تضمین عبور» است. بیمه‌گر، در معنای کلاسیک، امنیت ایجاد نمی‌کند؛ بلکه در برابر دریافت حق بیمه، متعهد می‌شود اگر حادثه‌ای مشمول بیمه‌نامه رخ داد، خسارت را در حدود قرارداد جبران کند. بیمه جنگ نیز چنین ماهیتی دارد. این بیمه ممکن است خطراتی مانند جنگ، توقیف، مین، حمله نظامی، خرابکاری یا آسیب ناشی از عملیات خصمانه را پوشش دهد، اما به معنای تضمین عبور سالم کشتی از منطقه پرخطر نیست. این تمایز حقوقی اهمیت اساسی دارد؛ زیرا بیمه‌گر خارجی می‌تواند خسارت را قیمت‌گذاری کند، اما نمی‌تواند امنیت مسیر را تضمین کند.

اهمیت تنگه هرمز نیز این بحث را از سطح بیمه به سطح اقتصاد سیاسی انرژی منتقل می‌کند. بر اساس داده‌های رسمی اداره اطلاعات انرژی آمریکا، در سال ۲۰۲۴ روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت خام، میعانات و فرآورده‌های نفتی از تنگه هرمز عبور کرده است؛ رقمی که حدود یک‌پنجم مصرف جهانی مایعات نفتی و بیش از یک‌چهارم تجارت در یارید نفت جهان را دربر می‌گیرد. افزون بر آن، بخش مهمی از

تجارت جهانی LNG، به‌ویژه صادرات قطر و امارات، از همین مسیر عبور می‌کند. بنابراین هرمز فقط یک گذرگاه منطقه‌ای نیست؛ بخشی از زیرساخت قیمت‌گذاری انرژی در جهان است. در چنین وضعیتی، افزایش نرخ بیمه جنگ کاملاً معنادار است. در بازارهای بین‌المللی، حق بیمه جنگ معمولاً براساس درصدی از ارزش بیمه‌شده کشتی و با توجه به سطح ریسک مسیر تعیین می‌شود. در شرایط عادی ممکن است این نرخ در سطوح پایین‌تری مانند چنددهم درصد ارزش کشتی باشد، اما در دوره تشدید تنش، گزارش‌های بازار از افزایش آن تا حدود یک تا یک‌ونیم درصد ارزش کشتی حکایت داشته‌اند. معنای این عدد روشن است: اگر ارزش یک کشتی ۱۰۰ میلیون دلار باشد، نرخ ۱.۵ درصدی یعنی حدود ۱.۵ میلیون دلار هزینه بیمه جنگ؛ و اگر ارزش کشتی ۲۵۰ میلیون دلار باشد، همین نرخ به حدود ۳.۷۵ میلیون دلار می‌رسد. این هزینه، مستقیم یا غیرمستقیم، به زنجیره انرژی منتقل می‌شود.

از همین‌جا می‌توان ضعف برخی پیشنهاد‌های خام درباره نرخ‌گذاری ایرانی را دید. تعیین عدد ثابت برای هر بشکه نفت، هر هزار فوت مکعب گاز یا هر تن کالای پتروشیمی، بدون توجه به ارزش کشتی، ارزش محموله، نوع کالا، مسیر حرکت، مدت حضور در منطقه پرخطر، پرچم کشتی، مالکیت کشتی، سابقه ریسک، سطح پوشش بیمه‌ای، میزان تعهدات و امکان جبران خسارت، از نظر بیمه‌ای قابل دفاع نیست. بازار بیمه با عدد‌های ثابت و سیاسی کار نمی‌کند؛ با مدل ریسک، ذخایر فنی، توان پرداخت، شروط قرارداد و اعتبار حقوقی کار می‌کند.

بنابراین اگر ایران بخواهد از فرصت افزایش نرخ بیمه در هرمز استفاده کند، مسئله اصلی اعلام

یک عدد جایگزین نیست؛ مسئله طراحی یک سازوکار معتبر است. ایران باید به‌جای تقلید سطحی از بیمه انگلیسی، محصولی متفاوت تعریف کند: «پوشش ریسک همراه با مدیریت عملیاتی عبور». این مدل می‌تواند شامل چند جزء باشد: حق بیمه پایه براساس ارزش کشتی و محموله، ضریب ریسک براساس سطح تنش، هزینه خدمات دریایی و بندری، پوشش تأخیر و توقف، سازوکار جبران خسارت، و تخفیف برای قراردادهای بلندمدت یا مشتریان منظم. چنین مدلی از نظر اقتصادی قابل توضیح است، زیرا نرخ از دل محاسبه بیرون می‌آید، نه از دل شعار. البته در اینجا باید از بیان‌های حقوقی نادقیق پرهیز کرد. نمی‌توان به‌سادگی از تشکیل کنسرسیومی سخن گفت که هر نهاد عمومی، نظامی، بیمه‌ای، نفتی و مالی در آن عضو شود؛ زیرا حضور هر نهاد در چنین سازوکاری تابع قوانین تأسیس، حدود صلاحیت، مقررات مالی، قواعد بیمه‌گری، محدودیت‌های بودجه‌ای، الزامات محرمانگی و تعارض منافع است. راه دقیق‌تر آن است که یک «چارچوب تنظیم‌گری و عملیاتی» طراحی شود؛ به این معنا که نهاد ناظر بیمه، چارچوب مقرراتی و کفایت ذخایر را تعیین کند؛ شرکت‌های بیمه مجاز، بیمه‌نامه را صادر کنند؛ نهادهای بندری و دریایی، خدمات فنی و عملیاتی را ارائه دهند؛ و دستگاه‌های مسئول امنیت دریایی، بدون ورود مستقیم به عملیات بیمه‌گری، نقش تضمین‌کننده نظم و امنیت مسیر را در حدود اختیارات قانونی خود ایفا کنند.

در این الگو، دولت الزاماً بیمه‌گر نیست؛ بلکه تنظیم‌گر، پشتیبان و تضمین‌کننده اعتبار سازوکار است. بیمه‌نامه باید توسط اشخاص حقوقی دارای مجوز بیمه‌گری صادر شود. پوشش اتکالی نیز باید از طریق ظرفیت داخلی، صندوق‌های مجاز یا ترتیبات

دوجانبه با شرکای غیرغربی تأمین شود. همچنین باید روشن باشد که اختلافات احتمالی در کدام مرجع دوری یا قضایی رسیدگی می‌شود، خسارت با چه ارزی پرداخت خواهد شد، سقف تعهدات چقدر است و در صورت تأخیر یا توقف کشتی، مسئولیت هرطرف چگونه تعریف می‌شود. بدون این عناصر، هیچ کشتی‌دار حرفه‌ای چنین پوششی را جایگزین بیمه معتبر بین‌المللی نخواهد کرد.

اثر این طرح بر ریال نیز فقط زمانی واقعی است که خدمت واقعی و قابل مطالبه‌ای وجود داشته باشد. ریال با اعلامیه تقویت نمی‌شود؛ با ایجاد تقاضای واقعی تقویت می‌شود. اگر خریدار نفت، گاز یا محصولات پتروشیمی برای دریافت خدمات عبور، پوشش ریسک یا تسهیلات دریایی ناچار یا مایل باشد بخشی از هزینه را در قالب ریال یا سازوکار تسویه مبتنی بر ریال پرداخت کند، آنگاه این طرح می‌تواند به تقاضای پول ملی کمک کند. اما این تقاضا تنها وقتی پایدار است که طرف خارجی اطمینان داشته باشد در برابر پرداخت خود، خدمتی معتبر، قابل اجرا و قابل پیگیری دریافت می‌کند.

در نهایت، مسئله ایران این نیست که نرخ بیمه انگلیسی را کپی کند یا در برابر آن عددی سیاسی اعلام کند. مسئله این است که ایران می‌تواند چیزی را عرضه کند که بازار لندن عرضه نمی‌کند: پیوند میان پوشش مالی ریسک و مدیریت واقعی مسیر. اگر این پیوند با دقت حقوقی، منطق اقتصادی و اعتبار عملیاتی طراحی شود، هرمز می‌تواند از یک نقطه فشار امنیتی به یک دارایی ژئواکونومیک تبدیل شود. اما اگر ایده در حد عددسازی و شعار باقی بماند، بازار جهانی آن را بیمه نمی‌داند؛ بلکه خود آن را ریسکی تازه تلقی می‌کند که باید برایش حق بیمه بیشتری پرداخت. ♦

تحولات بازار جهانی انرژی

تغییر مسیرهای انرژی و تکانه‌های بازار

در شرایطی که تنش‌های ژئوپلیتیک و محدودیت‌های دریایی بر مسیرهای سنتی تجارت انرژی سایه انداخته است، گزارش‌های تازه از تغییر برخی مسیرهای حمل‌ونقل نفت و تحولات بازارهای مالی انرژی حکایت دارد؛ تحولاتی که می‌تواند پیامدهای مهمی برای ساختار تجارت جهانی نفت داشته باشد.

براساس اعلام مقامات اندونزی، نفتکش‌های ایرانی از نظر حقوقی مجاز به عبور از تنگه لومبوک هستند؛ گذرگاهی دریایی در مجمع‌الجزایر اندونزی که به‌عنوان یکی از مسیرهای جایگزین برای عبور کشتی‌های بزرگ در جنوب شرق آسیا شناخته می‌شود. هم‌زمان، داده‌های منتشرشده از سوی مؤسسه تانکر ترکرز (TankerTrackers) نشان می‌دهد دست‌کم دو نفتکش با پرچم ایران در حال عبور از این تنگه هستند. این مسیر می‌تواند جایگزینی برای تنگه مالاکا باشد؛ گذرگاهی که به‌گفته برخی منابع، حضور و نظارت نیروی دریایی ایالات متحده در آن افزایش یافته و ریسک توقف یا بازرسی کشتی‌ها را بالا برده است.

اهمیت این تغییر مسیر در آن است که تنگه مالاکا یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان محسوب می‌شود و بخش قابل توجهی از صادرات نفت خلیج فارس به شرق آسیا از آن عبور می‌کند. استفاده از مسیرهای جایگزین مانند لومبوک می‌تواند بخشی از فشارهای احتمالی بر تجارت دریایی نفت ایران را کاهش دهد و انعطاف‌پذیری لجستیکی بیشتری برای انتقال محموله‌ها فراهم کند.

در سوی دیگر بازار انرژی، رویترز از ثبت معاملات غیرعادی در بازار آتی نفت هم‌زمان با تحولات «جنگ رمضان» خبر داده است. طبق این گزارش، درست پیش از انتشار برخی اخبار مهم سیاسی و نظامی، چندین معامله بزرگ فروش در بازار نفت ثبت شده است. برای نمونه، در ۲۳ مارس حدود ۲۰ هزار قرارداد آتی نفت برنت و WTI با ارزشی نزدیک به ۲.۲ میلیارد دلار معامله شد؛ رویدادی که هم‌زمان با اعلام تأخیر در حملات به زیرساخت‌های ایران از سوی دونالد ترامپ رخ داد. همچنین در ۷ آوریل سفارش‌های فروش به ارزش تقریبی ۲.۱۲ میلیارد دلار

از عبور نفتکش‌های ایران از لومبوک تا تردید در آینده پترو دلار

ثبت شد؛ زمانی که خبر آتش‌بس دو هفته‌ای اعلام شد. در ۱۷ آوریل نیز معاملات مرتبط با نفت، بنزین و گازوئیل به ارزش حدود ۲ میلیارد دلار انجام گرفت و در ۲۱ آوریل نیز قراردادهایی به ارزش ۸۳۰ میلیون دلار تنها ۱۵ دقیقه پیش از اعلام تمدید آتش‌بس معامله شد.

هم‌زمان با این تحولات، برخی تحلیلگران نسبت به پیامدهای مالی و ارزی جنگ برای ساختار تجارت انرژی هشدار داده‌اند. گزارش اکونومیست نشان می‌دهد افزایش سهم کشورهای آسیایی در خرید نفت خلیج فارس و استفاده از ارزهای غیردلاری در تسویه معاملات، می‌تواند جایگاه سنتی رژیم پترودلار را با چالش مواجه کند. در همین راستا، چین بخشی از خرید نفت ایران را با یوان و حتی یوان دیجیتال تسویه می‌کند و کشورهایی مانند روسیه و هند نیز در معاملات انرژی خود به سمت استفاده از ارزهای ملی حرکت کرده‌اند. دویچه بانک نیز در تحلیلی هشدار داده که ادامه این روند ممکن است به تدریج زمینه‌ساز ظهور ساختار «پترو یوان» در تجارت جهانی نفت شود.

در فضای سیاسی آمریکا نیز هزینه‌های جنگ مورد توجه قرار گرفته است. روبن گالگو، سناتور آمریکایی، اعلام کرده است که دولت ایالات متحده روزانه حدود ۲ میلیارد دلار از منابع مالیاتی شهروندان را صرف جنگ با ایران می‌کند؛ موضوعی که به‌گفته او در شرایط افزایش قیمت سوخت، فشار مضاعفی بر مصرف‌کنندگان آمریکایی وارد کرده است.

در همین حال، گزارش فوربس نشان می‌دهد دارایی دونالد ترامپ در پی تحولات اخیر از ۲.۳۴ میلیارد دلار به حدود ۶.۵ میلیارد دلار افزایش یافته و بخشی از این رشد ثروت به فعالیت‌های مالی و شرط‌بندی‌های مرتبط با تحولات جنگ نسبت داده شده است. مجموعه این رخدادها نشان می‌دهد که در کنار تحولات نظامی، بازار انرژی، مسیرهای تجارت دریایی و حتی ساختار مالی معاملات نفتی نیز در حال تجربه تغییرات قابل توجهی هستند؛ تغییراتی که می‌توانند آثار بلندمدتی بر ژئوپلیتیک انرژی در سطح جهانی بر جای بگذارند.

خبرخوان

● **افت تاریخی ذخایر نفتی / یک قدم تا نفت ۱۵۰ دلاری**
بلومبرگ: با شروع جنگ و بسته شدن تنگه هرمز، ذخایر نفتی جهان ۱ میلیارد بشکه کاهش یافته. با ادامه این وضعیت ذخایر نفت، تا ژوئن ۲۰۲۶ به ۷.۶ میلیارد بشکه و تا سپتامبر به ۶.۸ میلیارد بشکه کاهش می‌یابد و قیمت نفت به ۱۵۰ دلار می‌رسد.

● **رشد ۲۵ درصدی سود آرامکو / کره‌گیری ریاض از بسته شدن تنگه هرمز**
رویترز: درآمد آرامکو در سه ماهه اول ۲۰۲۶ با رشد ۷ درصدی به ۱۱.۵ میلیارد دلار رسید. سود خالص این غول نفتی نیز با وجود افت ۲ میلیون بشکه‌ای در تولید، ۲۵ درصد رشد کرده و به ۳۲.۵ میلیارد دلار افزایش یافت؛ رقمی ۱.۵ میلیارد دلار بیشتر از پیش‌بینی‌ها.

● **خسارت به زیرساخت انرژی تا ۲ سال ماندگار است. روزانه یک لیتر در مصرف بنزین صرفه جویی کنید**
رئیس سازمان بهینه‌سازی انرژی: به دلیل آسیب به زیرساخت‌های انرژی، کشور تا ۲ سال آینده نیازمند صرفه جویی است. بازسازی ظرفیت‌های آسیب‌دیده گاز، بنزین و گازوئیل بین ۱۸ ماه تا ۲ سال زمان می‌برد و تابستان و زمستان سختی در پیش است. مردم باید روزانه یک تا یک‌ونیم لیتر در مصرف بنزین صرفه جویی کنند.

