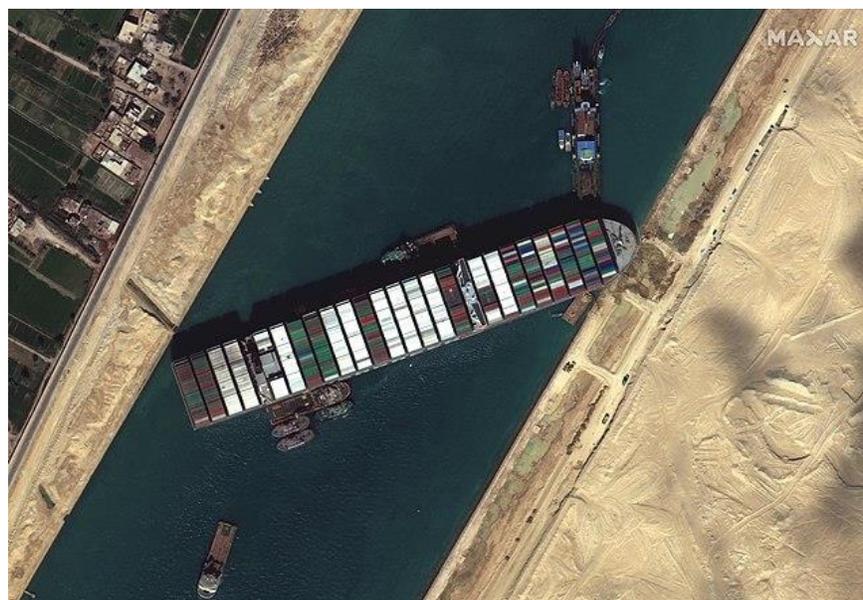


تأثیر بحران در مسیر کانال سوئز بر اقتصاد ایتالیا

کانال سوئز، تنگه هرمز، تنگه مالاکا (در جنوب شرقی آسیا) و کانال پاناما (که از آمریکای مرکزی می‌گذرد)، چهار نقطه (گلوگاه) بسیار مهم در تجارت بین‌الملل محسوب می‌گردند. کانال سوئز به طور عمودی به طول ۱۹۳ کیلومتر از کشور مصر عبور کرده و در سال‌های ۱۸۵۹ تا ۱۸۶۹ ساخته شده است. این کانال یک گذرگاه کاملاً استراتژیک محسوب می‌گردد، زیرا از دور زدن قاره آفریقا برای ارتباط دریایی بین اروپا و آسیا جلوگیری می‌کند. در منطقه خاورمیانه همچنین چهار تنگه دیگر از جمله جبل الطارق، بسفر، داردانل و تنگه باب المندب نیز با اهمیت کمتر وجود دارند.

در تجارت بین‌المللی، حدود ۳۰ درصد کانتینرها، ۷ الی ۱۰ درصد نفت خام و حدود ۸ درصد گاز طبیعی مایع‌شده (LNG) جهان از کانال سوئز عبور می‌کند. بدون کانال سوئز، یک نفتکش حامل نفت خام خاورمیانه برای رسیدن به اروپا باید قاره آفریقا را دور بزند و در نتیجه مسیر خود را حدود ۹۶۰۰ کیلومتر افزایش دهد. برای پی بردن به اهمیت این کانال در تجارت بین‌المللی می‌توان به حادثه به گل نشستن یکی از بزرگترین کشتی‌های کانتینری دنیا (Ever Given) در این کانال برای مدت ۶ روز (۲۳ مارس الی ۲۹ مارس ۲۰۲۱) اشاره کرد. مسدود شدن کانال طی این چند روز باعث شد تا ۴۰۰ کشتی باری، نفتکش و کشتی حمل‌گاز از تردد از این کانال باز بمانند و بنا به تخمین‌های انجام شده، در هر روز مسدود ماندن آن، حدود ۹,۶ میلیارد دلار به تجارت جهانی خسارت وارد گردید. این ماجرا علاوه بر نشان دادن اهمیت این کانال، موجب برجسته شدن شکنندگی زنجیره‌های تامین در اقتصادی است که به شدت جهانی شده است.



صحنه به گل نشستن کشتی کانتینری (Ever Given) در کانال سوئز (سال ۲۰۲۱)

اهمیت کانال سوئز برای ایتالیا

بنا به گزارش مؤسسه مطالعات بین‌المللی (ISPI)، کانال سوئز از زمان افتتاح، برای کشور ایتالیا از نظر روابط تجاری با کشورهای شرق آفریقا، خاور نزدیک و خاور دور، چه از نظر استراتژیک و چه از نظر اقتصادی همواره اهمیت بسیار زیادی داشته است. بر این اساس هرگونه بحران در دریای سرخ برای تجارت خارجی این کشور، پیامدهای جدی از نظر زنجیره تامین کالا و تامین انرژی در بر خواهد داشت.

بر اساس مطالعه انجام شده توسط مؤسسه SRM که یک مرکز تحقیقاتی مرتبط با بانک Intesa Sanpaolo است، ۴۰ درصد از واردات و صادرات دریایی ایتالیا به ارزش ۱۵۴ میلیارد یورو از این کانال عبور می‌کند. از دست دادن این مسیر نه تنها برای بنادر اصلی نفتی و کانتینری کشور ایتالیا ضربه جدی خواهد بود، بلکه عملکرد بخش بزرگی از تولیدات ساخت ایتالیا همچون صنایع مد، صنایع غذایی، صنایع ماشین‌آلات و اتومبیل‌سازی را نیز تحت تاثیر قرار خواهد داد. به گفته این موسسه، در صورت عدم عبور کشتی‌ها از این مسیر، شوک افزایش قیمت تمام شده کالاها در ۱۲ ماهه سال جاری، می‌تواند به افزایش ۱,۸ درصدی تورم در تمام محصولات منجر شود.

همچنین بر اساس گزارش کنفدراسیون صنایع ایتالیا (Confindustria)، ۵۴ درصد از تجارت خارجی ایتالیا با کشتی انجام می‌شود که ۴۰ درصد آن از طریق کانال سوئز می‌باشد. کنفدراسیون صنایع ایتالیا همچنین خاطرنشان می‌سازد که مسیر دریایی، بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات ایتالیا به کشورهای اصلی شرق دریای سرخ (در آسیا و بخشی از خاورمیانه) را پوشش می‌دهد. به عقیده کارشناسان دفتر مطالعات این نهاد اقتصادی، به دلیل بحران کانال سوئز، اقتصاد ایتالیا در معرض تضعیف تجارت در حوزه‌های زیر می‌باشد:

- نفت و گاز (با کشورهای کویت، قطر، امارات، عراق و عربستان سعودی)
- واردات کالاهای الکترونیکی و لوازم الکتریکی (بیش از نیمی از واردات خارج از اتحادیه اروپا از چین)
- واردات محصولات چرمی (تقریباً یک سوم از چین)
- صادرات ماشین‌آلات صنعتی (عمدتاً به کشورهای آسیایی)

بحران در کانال سوئز و اثرات آن بر بخش صنعت حمل‌ونقل دریایی ایتالیا

تنش به وجود آمده در منطقه جنوب دریای سرخ، تأثیر قابل توجهی بر عملکرد بخش بنادر و کشتیرانی و شرکت‌های ایتالیایی داشته است. در حال حاضر اختلافات منطقه‌ای و درگیری‌های مداوم، دسترسی کشتی‌های تجاری به این منطقه استراتژیک را محدود کرده است. این امر بر واردات و صادرات کالاهای ایتالیایی از طریق دریای سرخ تأثیر منفی داشته و باعث کاهش سرعت تجارت و زیان به اقتصاد کشور ایتالیا شده است، به طوریکه

بسیاری از کشتی‌هایی که قصد داشتند از تنگه بین یمن و جیبوتی موسوم به باب المندب عبور کنند، پس از شروع تنش‌ها در این منطقه، مسیر خود را تغییر داده‌اند.

بحران در کانال سوئز و اثرات منفی بر بخش بنادر ایتالیا

در روزهای گذشته، شمار تردد کشتی‌های تجاری از کانال سوئز و دریای سرخ از ۴۰۰ کشتی در روز به ۲۵۰ کشتی در روز کاهش یافته است. واضح است که این کاهش بر عملکرد برخی بنادر ایتالیا مانند بندر تریسته، بندر جنوا، بندر جویا تائورو، بندر لا اسپیزیا، بندر تارانگو و بندر بریندیسی اثرات منفی خواهد داشت. به عقیده آقای آنتونیو تایانی، وزیر امور خارجه و معاون نخست وزیر و آقای مائو سالوینی، وزیر حمل‌ونقل ایتالیا، دریای مدیترانه در واقع نه تنها مقصد و مبدا تجارت است، بلکه یک مرکز لجستیکی مهم ایتالیا نیز محسوب می‌گردد. به همین منظور دولت ایتالیا اوضاع را به دقت زیر نظر دارد.

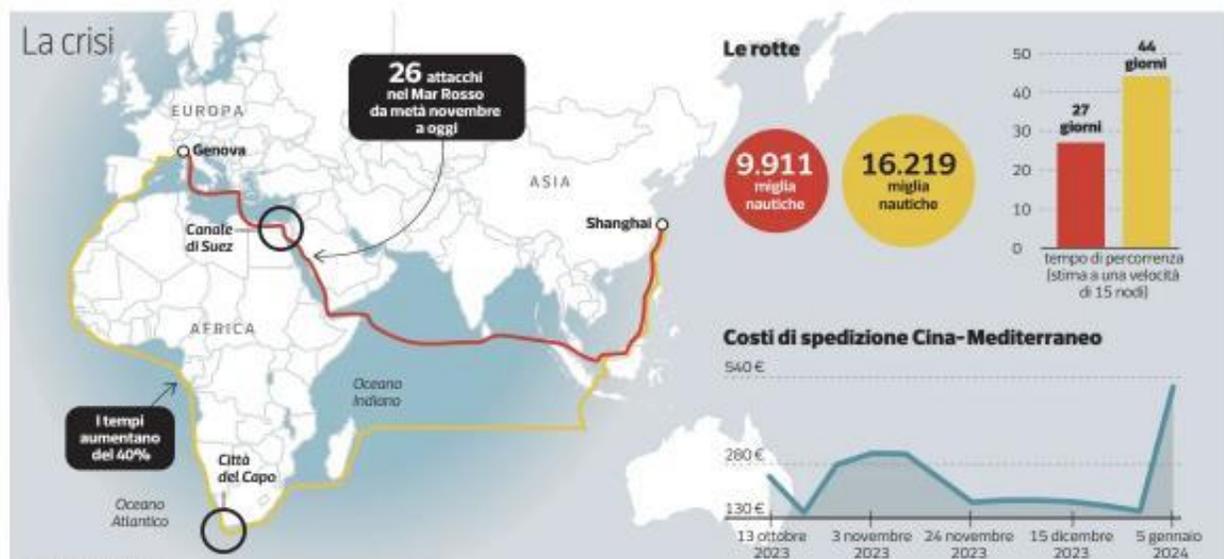
آقای الساندرو پیتو، رئیس فدراسیون ملی شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی ایتالیا در این خصوص گفته است: «اگر کانال سوئز بسته شود، دریای مدیترانه دیگر محل عبور نیست و تقریباً تبدیل به یک دریاچه بزرگ می‌شود». زنو داگوستینو، رئیس سازمان بنادر دریایی اروپا و رئیس بندر تریسته ایتالیا (بندری که رتبه اول را در بین بنادر ایتالیا از نظر حجم کالاهای ترانزیتی دارا می‌باشد) نیز گفته است: «برای بندر تریسته، به دلیل مشکلات کانال سوئز، حداقل چند هفته توقف فعالیت وجود خواهد داشت. این مشکل شاید در کوتاه‌مدت زیاد مهم نباشد، اما اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، شرکت‌های کشتیرانی می‌توانند تصمیم بگیرند مسیر خود را به شکلی ساختاری به ضرر دریای مدیترانه تغییر دهند و بنادر شمال اروپا را جایگزین بنادر دریای آدریاتیک و مدیترانه بکنند. کشتی‌هایی که قاره آفریقا را دور می‌زنند، علاقه‌ای به رسیدن به شرق مدیترانه یا آدریاتیک نخواهند داشت. خطر اصلی در این است که وقتی کشتی‌ها آفریقا را دور زدند، مسیر خود را مستقیماً به سمت بنادر اروپای شمالی ادامه دهند و این سناریو برای ایتالیا به شدت نگران‌کننده است.

اثرات بحران بر بخش حمل‌ونقل دریایی و افزایش هزینه سوخت

تغییر مسیر کشتی‌های تجاری در هر حال منجر به افزایش هزینه حمل‌ونقل می‌شود. برای هر کشتی که تصمیم می‌گیرد آفریقا را دور بزند و مسیر «دماغه امید نیک» را به جای دریای سرخ طی کند، مدت زمان سفر بین ۱۴ تا ۱۵ روز افزایش می‌یابد. بیش از ۱۸ شرکت کشتیرانی، از جمله MSC و Maersk، هم اکنون نیز کشتی‌های خود را در مسیر آفریقای جنوبی به حرکت درآورده‌اند تا از عبور از خلیج عدن اجتناب کنند. این جایگزینی، سفر بین آسیا و اروپا را بسیار طولانی‌تر و گران‌تر می‌کند. بنا به گفته الساندرو پیتو، رئیس فدراسیون ملی شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی ایتالیا، هزینه سوخت کشتی‌ها برای دور زدن قاره آفریقا بین ۶۵۰ هزار تا یک میلیون دلار افزایش پیدا خواهد کرد. بنا به قیمت‌های مندرج در پلتفرم Freightos (یک پلتفرم رزرو و پرداخت آنلاین برای

حمل و نقل بین‌المللی، حمل کالا در یک کانتینر ۴۰ فوتی از آسیا به اروپای شمالی در حال حاضر بیش از ۴ هزار دلار هزینه دارد که در مقایسه با اواسط دسامبر سال گذشته، ۱۷۳ درصد افزایش یافته است. در همین حال قیمت حمل کانتینر برای مسیرهای آسیا - مدیترانه به ۵۱۷۵ دلار رسیده است و حتی برخی از شرکت‌های حمل و نقل دریایی برای همین مسیر قیمت حدود ۶ هزار دلار را ارائه می‌دهند. افزایش هزینه حمل و نقل دریایی در منطقه مدیترانه به نسبت افزایش حمل بار به بنادر شمال اروپا، می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر رقابت‌پذیری بخش کشتیرانی ایتالیا نیز داشته باشد.

نقشه مقایسه مسیر کشتی‌های تجاری از بندر شانگهای (چین) به بندر جنوآ (ایتالیا)
از مسیر کانال سوئز (۹,۹۱۱ مایل دریایی) و از مسیر دور زدن قاره آفریقا (۱۶,۲۱۹ مایل دریایی)



افزایش هزینه بیمه حمل و نقل دریایی

پس از ناآرامی‌های خلیج عدن، شناورهایی که به عبور از کانال سوئز ادامه دهند، باید هزینه‌های بیشتری از جمله برای استفاده از اسکورت مسلح و نیز هزینه‌های بالاتر بیمه پرداخت کنند. این هزینه بر اساس برآورد اتحادیه شرکت‌های کشتیرانی ایتالیا (Assarmatori) تا ۴۰۰ الی ۵۰۰ درصد افزایش یافته است. مدیرعامل شرکت حمل و نقل دریایی (International Shipping (Dis)، در همین رابطه گفت: هزینه بیمه‌ها چهار برابر شده است و به همین دلیل سفرهای اسپات (خارج از برنامه) را به طور کامل لغو نموده و ترانزیت در دریای سرخ را به حالت تعلیق درآورده‌ایم، اما اگر کشتی‌ها با قراردادهای بلندمدت اجاره شوند، نمی‌توانیم مسیر آنها را تغییر دهیم.

تعليق در ارسال گاز قطر

بخش انرژی یکی از آسیب‌پذیرترین بخش‌ها در برابر تنش‌ها در خاورمیانه است. اخیراً کشور قطر، بزرگترین صادرکننده گاز طبیعی مایع (LNG)، ترانزیت تانکرهای گاز خود از دریای سرخ را متوقف کرده است. پس از جنگ اوکراین، این کشور به یکی از تامین‌کنندگان اصلی ال ان جی اروپا تبدیل شده است. تعليق ارسال گاز از قطر باعث ایجاد ابهامات جدیدی برای کشورهای اروپایی شده است. کارشناسان معتقدند به دلیل ذخیره‌سازی حجم بزرگی از گاز در کشورهای اتحادیه اروپا، برای زمستان امسال مشکلی در زمینه تامین گاز مصرف‌کنندگان وجود نخواهد داشت. به گفته مؤسسه آمار گاز و ساختار زیربنایی گاز اروپا (Gie Agsi)، ایتالیا در حال حاضر به میزان ۷۵ الی ۸۰ درصد از ظرفیت ذخایر گاز خود را تکمیل کرده است و امسال خطر مواجه شدن با کمبود گاز به حداقل رسیده است؛ با این حال، ممکن است نگرانی‌هایی در مورد قیمت وجود داشته باشد. اخیراً در TTF آمستردام، بهای گاز برای مدت کوتاهی به زیر آستانه ۳۰ یورو در هر مگاوات ساعت کاهش یافت، اما در صورت حملات جدید (به کشتی‌ها) و تعليق عرضه، ممکن است بهای گاز دوباره افزایش یابد.

نگرانی شرکت‌های کوچک و متوسط ایتالیایی

شرکت‌های کوچک و متوسط و کسب‌وکارهای ایتالیا، بیش از هر چیز نگران خطر تشدید درگیری در خاورمیانه هستند. بر اساس گزارش کنفدراسیون مشاغل ایتالیا (Confartigianato)، ارزش واردات و صادرات ایتالیا که هر ساله از کانال سوئز عبور می‌کند حدود ۱۵۰ میلیارد یورو است که بیش از ۶۰ درصد آن را واردات و نزدیک به ۴۰ درصد آن را صادرات تشکیل می‌دهد. مارکو گرانی، رئیس یکی از تشکلهای صنفی ایتالیا معتقد است آنچه در دریای سرخ اتفاق می‌افتد به «سیستم تولیدات ساخت ایتالیا و واردات کالاهای ضروری برای تحول در تولید ایتالیا» ضرر می‌رساند. در مجموع بیش از ۱۵ درصد کل واردات و نزدیک ۹ درصد از صادرات کالاهای ایتالیایی، از کانال سوئز عبور می‌کنند.

از نقطه نظر جغرافیایی، تفاوت‌های قابل توجهی میان مناطق مختلف ایتالیا در تاثیرپذیری از بحران کانال سوئز وجود دارد. منطقه‌ای که بیش از همه در معرض خطر است، استان لمباردی است که در سال گذشته ۱۲,۹ میلیارد یورو کالا از طریق دریای سرخ صادر کرده است. اگر شاخص صادرات نسبت به تولید ناخالص داخلی منطقه را در نظر بگیریم، بیشترین منطقه در معرض خطر، استان امیلیا رومانیا است که کالاهایی به ارزش ۵,۳ درصد از تولید ناخالص داخلی منطقه را از کانال سوئز عبور داده است. این درصد برای استان‌های فریولی - ونزیا (۴,۷ درصد) و استان توسکانی (۳,۷ درصد) می‌باشد.

نگرانی اتحادیه شرکت‌های کشاورزی و تولید کننده فرآورده‌های لبنی ایتالیا

اتحادیه شرکت‌های کشاورزی و تولید کننده فرآورده‌های لبنی ایتالیا (Coldiretti) ضمن اشاره به ارزش صادرات مواد غذایی ایتالیا به آسیا در سال ۲۰۲۳ که بالغ بر ۵,۵ میلیارد یورو بوده است و تاکید بر این واقعیت که به‌طور کلی حدود ۹۰ درصد صادرات ایتالیا از طریق دریا به مقصد می‌رسند، در مورد این موضوع هشدار داده است که دور شدن مسیر حرکت کشتی‌ها به دلیل بحران کانال سوئز، از یک سو باعث افزایش شدید هزینه‌های حمل‌ونقل شده و از سوی دیگر با طولانی شدن زمان حمل مواد غذایی، بر کیفیت محصولات تازه تأثیر منفی می‌گذارد. همچنین خطر از دست دادن سهم ایتالیا در بازار مصرف را به همراه خواهد داشت که به عقیده این اتحادیه، مهمترین خطر برای بخش کشاورزی ایتالیا محسوب می‌شود.

به گفته مدیرکل گروه تعاونی‌های Alegra (نهادی که بالغ بر ۳ هزار تعاونی کشاورزی را مدیریت می‌کند) سال گذشته صادرات میوه ایتالیا بالغ بر ۲۱۷ هزار تن بوده است که از این میزان ۱۸۲ هزار تن مربوط به صادرات سیب است. مقصد اصلی سیب ایتالیا کشورهای عربستان سعودی (بیش از ۶۶ هزار تن)، هند (بیش از ۵۱ هزار تن) و امارات متحده عربی (بیش از ۱۵ هزار تن) است. همچنین صادرات محصولات کشاورزی ایتالیا به چین بیش از ۵۷۰ میلیون یورو در سال است. با بسته شدن کانال سوئز، شرکت‌های صادر کننده میوه و سبزیجات به شرق آسیا و خاورمیانه، با افزایش زمان سفر از ۱۵ تا ۲۰ روز و افزایش هزینه‌های ۱۵۰۰ تا ۲ هزار یورویی در هر کانتینر مواجه خواهند شد.

منابع:

- Gli effetti degli attacchi nel Mar Rosso Meridionale sull'economia italiana e il ruolo dell'Europa – Analisi Difesa
- M.O., export cibo a rischio per 5,5 mld (rainews.it)
- Crisi di Suez, cosa sta succedendo e rischi per l'Italia (money.it)
- <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/il-canale-di-suez-compie-150-anni-ed-e-ancora-fondamentale-anche-litalia-24414>
- Analisi Difesa