



دوشنبه ۲۳ شهریور ۱۴۰۵

وطن‌امروز | شماره ۴۷۰۸

صفحه آخر

امام علی (ع)

با دوست خود در اظهار محبت سنگ تمام بگذار ولی
صددردم به او اعتماد نکن و شیوه احتیاط پیشه کن و یا
اوپه مواسات رفتار کن اما همه اسرار خود را به او مگو.

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی

صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول: محمد آخوندی
مدیرعامل: رضا شکیبایی
سرمدیر: سید عابدین نورالدینی

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۲ تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳ نمابر: ۶۶۴۱۴۱۳۷
پیام‌رسان: vatanemrooz@ پست الکترونیک: info@vatanemrooz.ir
چاپ: ایران کهن توزیع: نشر گستر امروز: ۶۱۹۳۳۰۰۰



چگونه انصارالله استراتژی امنیت انرژی عربستان برای مسیر جایگزین تنگه هرمز را با شکست روبه‌رو کرد

پلن B سوخت



گروه اقتصادی: تا همین چند ماه پیش برای عربستان سعودی یک فرض مهم وجود داشت که اگر اختلال تنگه هرمز ادامه یابد، می‌توان بخش بزرگی از نفت را از راه دیگری به بازار رساند. آن «راه دیگر»، خط لوله شرق – غرب بود؛ خطی که از بقیق در شرق عربستان آغاز می‌شود و پس از عبور از بخش بزرگی از شبه‌جزیره، به یمنع در ساحل دریای سرخ می‌رسد.

این خط لوله سال‌ها یک بیمه گران‌قیمت برای اقتصاد نفتی عربستان بود، ریاض برای ساخت و نگهداری چنین زیرساختی هزینه کرده بود تا روزی که خلیج فارس یا تنگه هرمز با بحران روبه‌رو شد، همه تخم‌مرغ‌های صادراتی‌اش در سبید یک مسیر دریایی نباشد اما اکنون همان مسیر زمینی که قرار بود راه گریز باشد، خودش به یکی از نقاط آسیب‌پذیر تبدیل شده است.

۱۹ شهریور، عربستان اعلام کرد انتقال نفت از خط لوله شرق – غرب پس از حمله پهلادی که منشأ آن را خاک عراق دانست، موقتا متوقف شده است. تصاویر ماهواره‌ای نیز وقوع آتش‌سوزی و آسیب در محدوده مسیر خط لوله را نشان می‌دهد. ریاض اعلام کرده توقف فعالیت این خط با هدف تأمین امنیت تأسیسات و ارزیابی خسارت است. هنوز درباره عامل مستقیم حمله اجماع مستقلى وجود ندارد و نسبت دادن قطعی آن به یک بازیگر مشخص، نیازمند شواهد کامل‌تر است.

اهمیت ماجرا این است که یکی از مهم‌ترین مسیرهای جایگزین صادرات نفت عربستان درست در زمانی آسیب دیده که مسیر دریایی تنگه هرمز با محدودیت شدید روبه‌رو است و همزمان امنیت باب‌المنندب و دریای سرخ نیز با فشارهای تازه مواجه شده است. به زبان ساده، عربستان برای روز مبادا جاده‌ای ساخته بود که حالا جاده در همان روز مبادا آسیب دیده است.

■ **۷ میلیون بشکه‌ای برای «روز مبادا»**

خط شرق – غرب یا «پترولاین» حدود ۱۲۰۰ کیلومتر طول دارد و از میدان‌های نفتی شرق عربستان به بندر یمنع در ساحل دریای سرخ می‌رسد. اهمیت آن در ماه‌های گذشته و پس از جنگ بیش از گذشته آشکار شد، زیرا وقتی عبور نفتکش‌ها از تنگه هرمز با مشکل روبه‌رو شد، این خط به یکی از مهم‌ترین ابزارهای عربستان برای انتقال نفت به سمت دریای سرخ تبدیل شد.

شرکت آرامکو در گزارش ۳ ماهه نخست ۲۰۲۶ اعلام کرده بود این خط لوله در همان فصل به ظرفیت کامل ۷ میلیون بشکه در روز رسیده است؛ ظرفیتی که برای صادرات از ساحل غربی و کاهش وابستگی به مسیر خلیج فارس اهمیت حیاتی داشت.

البته ظرفیت طراحی با مقدار نفتی که در هر روز واقعا جابه‌جا می‌شود یکسان نیست. برآوردهای اخیر رویترز نشان می‌دهد این خط در ماه‌های گذشته حدود ۴ تا ۵ میلیون بشکه در روز نفت منتقل می‌کرده است. این مقدار، برای بازاری که هر روز میلیون‌ها بشکه نفت را در میان قاره‌ها جابه‌جا می‌کند، عددی بسیار بزرگ است.

■ **از چاله تنگه هرمز تا چاه باب‌المنندب**

برای فهم آثار این حادثه باید زنجیره را از ابتدا دنبال کرد. نفت عربستان عمدتا در شرق کشور تولید و فراوری می‌شود. بازارهای اصلی صادراتی نیز بخش بزرگی در شرق آسیا و دیگر نقاط جهان دارند. در شرایط عادی، بخشی از این نفت از مسیر دریایی خلیج فارس عبور می‌کند. اگر این مسیر دچار اختلال شود، خط شرق – غرب می‌تواند نفت را به ساحل دریای سرخ برساند و از آنجا راهی بازار شود اما دریای سرخ خودش به باب‌المنندب

ختم می‌شود؛ گلوگاهی که در ورودی جنوبی این دریا قرار گرفته است. پس اگر تنگه هرمز دچار مشکل باشد و باب‌المنندب نیز ناامن شود، انتقال نفت از شرق عربستان به غرب کشور لزوما به معنای رسیدن نفت به خریدار نیست. نفت ممکن است روی خشکی به یمنع برسد اما نفتکش باید بتواند از دریای سرخ عبور کند و در نهایت به بازار مقصد برسد. این همان حلقه‌ای است که اهمیت حوادث اخیر را چند برابر می‌کند.

رویترز گزارش داده همزمان با توقف فعالیت خط شرق – غرب، نیروهای انصارالله در یمن به نقاطی در نزدیکی باب‌المنندب و جزایر دریای سرخ دسترسی بیشتری پیدا کرده‌اند؛ تحولاتی که وضعیت یکی از مهم‌ترین مسیرهای کشتیرانی جهان را مبهم کرده است. در نتیجه، مساله عربستان امروز صرفا «تولید نفت» نیست، مساله این است که نفت تولیدشده چگونه باید از میدان نفتی به مخزن، از مخزن به پایانه و از پایانه به مشتری برسد. اقتصاد نفتی زمانی پول می‌سازد که این زنجیره کامل باشد.

■ **سقوط آزاد عرضه به کف ۳۰ ساله**

در اینجا باید میان چند عدد تفاوت گذاشت، زیرا در گزارش‌های رسانه‌ای گاهی تولید، عرضه و صادرات با یکدیگر مخلوط می‌شوند. آژانس بین‌المللی انرژی برآورد کرده عرضه نفت خام عربستان در ماه آگوست به حدود ۶ میلیون بشکه در روز رسیده؛ رقمی که پایین‌ترین سطح بیش از ۳ دهه گذشته ارزیابی شده است. این مقدار نسبت به ماه پیش از آن حدود ۲،۳ میلیون بشکه در روز کاهش داشته است.

در همین حال، آمار ارائه‌شده از سوی عربستان به اوپک

تفاوت است. ریاض تولید ماه آگوست را حدود ۶،۲۳۸ میلیون بشکه در روز و عرضه را حدود ۷،۱۲۲ میلیون بشکه در روز اعلام کرده است. این اختلاف یادآوری مهمی است که «نفت تولیدشده»، «نفت عرضه‌شده» و «نفت بارگیری‌شده برای صادرات» ۳ مفهوم یکسان نیستند.

آمار بارگیری نیز تصویر سخت‌تری از محدودیت صادرات نشان می‌دهد. بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، بارگیری نفت خام عربستان در ماه آگوست با کاهش ۱۰۱ میلیون بشکه‌ای به حدود ۳،۵ میلیون بشکه در روز رسید.

بنابراین بهتر است به جای گفتن اینکه «عربستان نصف درآمد نفتی خود را از دست داده»، گفته شود ظرفیت تولید، عرضه و صادرات این کشور همزمان تحت فشار قرار گرفته است. مقدار دقیق زبان مالی نیز به قیمت فروش، نوع نفت، قراردادهای مشتریان، موجودی انبارها و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین بستگی دارد. با این حال، جهت حرکت روشن است. هر چه نفت بیشتری روی خشکی بماند، ظرفیت تولید نیز ناچار باید کاهش یابد، زیرا مخازن و تأسیسات ذخیره‌سازی نامحدود نیستند.

■ **سکنه در پایانه‌های غربی یمنع**

یمنع برای عربستان در شرایط بحران یکی از مهم‌ترین دروازه‌های صادراتی این کشور است. وقتی خط شرق – غرب کار می‌کند، نفت می‌تواند از شرق به ساحل دریای سرخ منتقل شود. اگر پایانه یمنع نیز نتواند بارگیری طبیعی خود را انجام دهد، فایده مسیر زمینی به‌شدت کاهش می‌یابد.

برخی داده‌های ماهواره‌ای و ردیابی کشتی‌ها از افت شدید یا توقف بارگیری در یمنع پس از حمله خبر داده‌اند. در روزهای پیش از حادثه، داده‌های تجاری برای بارگیری نفت خام و میعانات این پایانه ارقام چند میلیون بشکه در روز را نشان می‌داد. گزارش‌های بعدی از توقف بارگیری خبر داده‌اند، هرچند برای تعیین مدت واقعی توقف و میزان خسارت باید منتظر داده‌های عملیاتی معتبرتر ماند. اینجاست که یک نکته اقتصادی مهم خود را نشان می‌دهد: زیرساخت صادرات نفت یک زنجیره است، نه یک نقطه. ممکن است میدان نفتی سالم باشد، پایايشگاه سالم باشد و حتی نفت در مخزن وجود داشته باشد اما اگر خط لوله، ایستگاه پمپاژ، پایانه یا مسیر کشتیرانی از کار بیفتد، درآمد صادراتی به همان نسبت مختل می‌شود. این همان جایی است که هزینه سال‌ها سرمایه‌گذاری در «تنوع مسیر» با واقعیت سخت جغرافیا روبه‌رو می‌شود.

■ **پرواز کرایه کشتی‌ها به ۱۱،۵ دلار در هر بشکه**

اثر بحران فقط به قیمت نفت خام محدود نیست. در روزهای اخیر نرخ حمل ابرنفتکش‌ها به سطوح بی‌سابقه‌ای رسیده است. رویترز گزارش داده نرخ حمل در مسیرهای مرتبط با خلیج فارس تا شرق آسیا به حدود ۴۵۰ واحد مقیاس جهانی رسیده که معادل تقریبی ۱۱،۵ دلار برای هر بشکه در آن مسیر برآورد شده است.

این عدد به زبان ساده یعنی حتی اگر نفت پیدا شود، رساندن آن به مشتری بسیار گران‌تر شده است. شرکت نفتی باید هزینه بیمه بیشتری بپردازد، نفتکش بیشتری در اختیار بگیرد، مسیرهای طولانی‌تری را بررسی کند و گاهی از روش‌هایی مانند انتقال کشتی به کشتی استفاده

کند. همه این هزینه‌ها سرانجام در قیمت زنجیره انرژی منعکس می‌شود.

از سوی دیگر، نفت تنها ماده اولیه یک پالایشگاه نیست و بنزین، گازوئیل، سوخت هواپیما، مواد پتروشیمی و ده‌ها محصول دیگر به آن وابسته‌اند. وقتی حمل نفت گران می‌شود، هزینه حمل‌ونقل و تولید نیز می‌تواند افزایش یابد. به همین دلیل بحران نفت، حتی در کشوری که خودش تولیدکننده نفت نیست، می‌تواند به قیمت کالاها و خدمات راه پیدا کند.

■ **مرگ «پلان بی» در استراتژی انرژی سعودی**

عربستان سال‌ها تلاش کرده آسیب‌پذیری خود را در برابر بسته‌شدن یا اختلال در هرمز کاهش دهد. خط شرق – غرب مهم‌ترین بخش این راهبرد بود اما یک اصل ساده در امنیت انرژی وجود دارد که مسیر جایگزین زمانی ارزشمند است که خودش قابل اتکا باشد.

اگر تنگه هرمز دچار مشکل شود و همزمان خط زمینی شرق – غرب نیز آسیب ببیند، گزینه‌های عربستان محدود می‌شود. اگر دریای سرخ و باب‌المنندب هم ناامن باشند، حلقه محدودیت کامل‌تر می‌شود. این بدان معنا نیست که عربستان دیگر نمی‌تواند هیچ نفتی بفروشد، چنین نتیجه‌ای با داده‌های موجود سازگار نیست. عربستان همچنان ذخایر، پایانه‌ها، مسیرهای جایگزین، ظرفیت ذخیره‌سازی و توان مدیریتی قابل توجهی دارد. بازار جهانی نیز یک بازار ثابت نیست و مسیرهای جدید می‌تواند به سرعت شکل بگیرد اما تفاوت بزرگی میان «توان ادامه صادرات» و «توان ادامه صادرات با هزینه و حجم عادی» وجود دارد. اکنون مساله اصلی عربستان همین فاصله است.

جغرافیا را با دلار نمی‌توان خرید

و آرامکو حتی اعلام کرده بود خط شرق – غرب به ظرفیت ۷ میلیون بشکه در روز رسیده است.

اکنون همان شریان راهبردی هدف حمله قرار گرفته و موقتا متوقف شده است. همزمان باب‌المنندب و دریای سرخ نیز با خطرهای تازه روبه‌رو هستند و آمارهای آژانس بین‌المللی انرژی از سقوط عرضه نفت عربستان به حدود ۶ میلیون بشکه در روز در ماه آگوست حکایت دارد؛ سطحی که در بیش از ۳ دهه گذشته سابقه نداشته است.

این اتفاق یک هشدار جدی برای تمام اقتصادهای نفتی منطقه است که مسیر جایگزین وقتی ارزش دارد که از مبدأ تا مقصد واقعا قابل استفاده باشد. برای عربستان هم آزمون اصلی اکنون بازگرداندن خط لوله نیست. بازسازی یک زنجیره مطمئن صادرات است. در خاورمیانه شاید نفت هنوز در دل زمین باشد اما مساله اصلی این است که آیا جاده‌ای امن برای رساندن آن به جهان باقی مانده است؟

هرچه تعداد مسیرهای جایگزین کمتر و تعداد نقاط قابل تهدید بیشتر باشد، هزینه امنیت انرژی افزایش می‌یابد. بر اساس داده‌های منتشرشده، تردد نفتکش‌ها در تنگه هرمز ۹۷ درصد افت کرده است. روز جمعه تنها یک نفتکش از تنگه هرمز عبور کرد. اگر قرار باشد عربستان برای دور زدن تنگه هرمز به خط شرق – غرب تنگه کشد اما نفت این خط در نهایت برای رسیدن به مشتری به دریا سرخ و باب‌المنندب نیاز داشته باشد، مشکل تنگه هرمز در واقع فقط از شمال به جنوب منتقل شده است.

این شاید مهم‌ترین پیام اقتصادی حوادث اخیر باشد: جغرافیا را نمی‌توان با پول حذف کرد، تنها می‌توان هزینه آسیب‌پذیری در برابر آن را پایین آورد. داستان خط شرق – غرب عربستان در اصل داستان یک خط لوله نیست. داستان تلاش یک اقتصادبزرگ نفتی برای خریدن اطمینان در برابر یک جغرافیای پرخطر است. ریاض سال‌ها سرمایه‌گذاری کرد تا در صورت اختلال در تنگه هرمز، راه دیگری برای صادرات داشته باشد. این راه در ماه‌های اخیر اهمیت بسیار بیشتری یافت

آزمون سخت تاب‌آوری برای آمریکا و اروپا

گزارش اخیر خود پیش‌بینی تقاضای نفت را کاهش داده و تأکید کرده اختلال طولانی در جریان نفت خلیج فارس می‌تواند آثار آن را تا سال ۲۰۲۷ امتداد دهد. بنابراین بازار نفت با یک معادله دوطرفه روبه‌رو است. عرضه کمتر قیمت را بالا می‌برد اما قیمت بالاتر نیز تقاضا را پایین می‌آورد. در این میان، مساله مهم میزان تاب‌آوری آمریکایی‌ها و دیگر کشورها در برابر این اختلال است. اختلال در زنجیره تأمین و افزایش قیمت مواد غذایی، رشد سرسام‌آور بهای بنزین و گازوئیل در آمریکا، رشد قیمت گاز در اروپا، کاهش شدید ذخایر چین که در ماه‌های اخیر تلاش داشت تقاضای خود را از بازار کاهش دهد اما رفته رفته ناچار است به عنوان متقاضی به بازار برگردد و این نیز تأثیر زیادی بر قیمت خواهد داشت، همگی نشان می‌دهد جهان و به‌خصوص آمریکا در مسیر سخت آزمون تاب‌آوری قرار گرفتند و وضعیت به مراتب بدی را تجربه می‌کنند.

البته نباید از چنین حوادثی بیش‌برآوردی تأثیر در بازار نفت جهانی را داشت و تصور کرد هر بشکه نفتی که از خاورمیانه کم شود، عینا همان مقدار به قیمت نفت اضافه خواهد شد. بازار جهانی واکنش‌های دیگری هم دارد. تولیدکنندگان خارج از منطقه می‌توانند بخشی از کاهش عرضه به جبران تأسی صادراتی نیز بخش بزرگی در مواقع بحرانی اهمیت می‌یابد. رشد تولید در آمریکا، کانادا و گویان از جمله عواملی است که در ماه‌های اخیر بخشی از فشار بازار را کاهش داده است. رویترز همچنین گزارش داده با وجود عبور برنت از مرز ۱۰۰ دلار، جریان‌هایی نزدیک به ۹ میلیون بشکه در روز از خاورمیانه همچنان به بازارهای جهانی می‌رسید و مسیرهای جایگزین نیز در حال استفاده بوده است. از طرف دیگر، قیمت بالا خود باعث کاهش تقاضا می‌شود. وقتی سوخت گران‌تر می‌شود، مصرف‌کننده، شرکت حمل‌ونقل و کارخانه همگی به دنبال کاهش مصرف می‌روند. آژانس بین‌المللی انرژی نیز در

www.vatanemrooz.ir

در شبکه‌های اجتماعی



@vatanemrooz

پیامک خوانندگان

۱۰۰۰۲۳۳۱

سلام وطن

۶۶۴۱۳۹۴۲