

دوشنبه ۳۰ شهریور ۱۴۰۵

وطن امروز | شماره ۴۷۱۴

صفحه آخر



امام علی (ع)؛

مبادا دشمنان خدا را دوست بداری یا دوستی خود را برای غیر دوستان خدا خالص گردانی، زراهر کسی گروهی را دوست بدارد، با آنان مشغور می‌شود.

روزنامه سیاسی ،فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی

صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول: محمد آخوندی

مدیرعامل: رضا شکیبایی

سر‌دبیر: سید عابدین نورالدینی

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۲
تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳
نمابر: ۶۶۴۱۴۱۳۷
پایمان‌ساز: ر‌خا شکیبایی
vatanimrooz@info
چاپ: ایران کهن
توزیع: نشر گستر امروز: ۶۱۹۳۳۰۰۰

چگونه افزایش خیره‌کننده هزینه‌های لجستیک و بیمه دریایی جهان را در آستانه بحران فرآورده‌های نفتی قرار داد؟

کرایه سرسام‌آور نفتکش‌ها



گروه اقتصادی: جهان انرژی در حال تجربه دگرگونی بنیادینی است که نشان می‌دهد امنیت دیگر یک پیش‌فرض بدیهی و رایگان نیست. در حال حاضر امنیت خود به کالایی گرانبها و تعیین‌کننده در بازارهای جهانی تبدیل شده است. با تشدید تنش‌های ژئوپلیتیک و مشخصاً آغاز جنگ و تجاوز آمریکا علیه ایران، شریان‌های حیاتی تجارت جهانی نظیر تنگه هرمز و باب‌المندب با اختلالات بی‌سابقه‌ای روبه‌رو شده است. این ناامنی، آرامش چندین‌ساله ناوگان حمل‌ونقل دریایی را بر هم زده و سایه سنگین عدم قطعیت را بر سر تاسر زنجیره تأمین انرژی از مبدأ تا مقصد گسترانده است.

ترکش‌های این بحران امنیتی، پیش و بیش از همه خود را در قالب جهش‌های نجومی هزینه‌های لجستیک و بیمه نشان داده است. حق بیمه نفتکش‌ها که روزگاری رقمی ناچیز در سید هزینه‌ها به شمار می‌رفت، اکنون ده‌ها برابر شده و همزمان تغییر اجباری مسیر کشتی‌ها برای دور زدن قاره آفریقا زمان سفرهای دریایی را دوچندان کرده است. این وضعیت با درگیر کردن طولانی‌مدت ظرفیت ناوگان جهانی کشتیرانی و ثبت رکوردهای تاریخی در کرایه ابرنفتکش‌ها، اقتصاد انرژی را در تنگنایی قرار داده که دوگانه «مسیر پرخطر» یا «مسیر طولانی» هیچ‌کدام صرفه اقتصادی پیشین را برای بازار به همراه ندارد.

اما این توفان تنها محدود به آب‌های آزاد نمانده و موج آن به خشکی هم رسیده و پالایشگاه‌ها جایگاه‌های سوخت و سیاست‌های کلان قدرت‌های اقتصادی از جمله چین و آمریکا را نیز درگیر کرده است. در روزگاری که ظرفیت‌های پالایشی جهان بر اثر کمبود سرمایه‌گذاری و فرسودگی تضعیف شده، دیرهنگام و گران‌تر رسیدن نفت خام به معنای تهدید جدی برای تأمین فراورده‌های نهایی چون بنزین و گازوئیل است. متن پیش‌رو، روایتی تحلیلی از این دومینوی پرهزینه است و به‌روشنی نشان می‌دهد چگونه در دنیای ملتهب امروز، «هزینه رساندن» انرژی، اهمیتی هم‌تراز «قیمت خرید» آن یافته است.

■ **حق بیمه ۱۰ برابری**

پشت این ارقام منطق ساده‌ای نشسته: ریسک، خودش تبدیل به کالا شده است. تا وقتی امنیت برقرار است، کسی برای امنیت پول نمی‌دهد؛ درست‌مثل هوایی که تا هست قیمتی ندارد اما همین که امنیت رخت برپست، ناگهان قیمت‌گذاری و در دفاتر بیمه لندن به عددی تقدشدنی بدل می‌شود.

نرخ بیمه جنگ برای نفتکش‌ها که روزگاری حدود ۰.۰۵ درصد ارزش محموله بود، امروز به دست کم ۰.۵ درصد رسیده؛ یعنی ۱۰ برابر! به بیان ملموس‌تر، حق بیمه یک نفتکش ۱۲۰ میلیون دلاری پیش از تجاوز آمریکا علیه ایران حدود ۴۰ هزار دلار برای هر سفر بود و اکنون به حدود ۸۰۰ هزار دلار رسیده است. این رقم مستقیماً روی قیمت تمام‌شده هر بشکه می‌نشیند و از آنجا بی‌سروصدا راه خود را به سمت پمپ‌بنزین‌های آسیا و اروپا باز می‌کند.

بازار بیمه دریایی لندن که سال‌ها با آرامش نرخ‌گذاری می‌کرد، خود دچار تنگنا شده است. اگر پیش‌تر مالکان شناورها ۲۴ ساعت فرصت داشتند نرخ را نهایی کنند، امروز به دلیل نوسان لحظه‌ای ریسک امنیتی، این مهلت به ۱۲ ساعت کاهش یافته است. وقتی بازاری که کارش سنجیدن خط‌است، خودش فرصت سنجیدن ندارد، معنایش این است که عدم قطعیت از حد متعارف گذشته است.

نتیجه عملی این وضع را در آمار تردد می‌توان دید. پیش از آغاز جنگ علیه ایران، روزانه حدود ۱۲۵ شناور تجاری بزرگ از تنگه هرمز عبور می‌کرد. این در حالی است که رویترز گزارش داده پنجاهمین‌آخر تنها ۷ شناور از این آبراه گذشت‌اند و منابع آمریکایی می‌انگین ۱۵ روز گذشته را حدود ۱۵ فروند اعلام کرده‌اند. از ابتدای این تجاوز دست‌کم ۷۵

شناور اعم از نفتکش و غیرنفتکش هدف حمله قرار گرفته‌اند. هر چند آمریکا از گشایش مسیر ایمن در بخش عمان سخن می‌گوید اما مالک کشتی با اطلاعیه تصمیم نمی‌گیرد، بلکه با نرخ بیمه تصمیم می‌گیرد.

■ **راه دور، هزینه دور**

اختلال، تنها یک گلوگاه را درگیر نکرده؛ در باب‌المندب نیز تردد کشتی‌ها و نفتکش‌های مرتبط با عربستان با مانع روبه‌رو شده و بسیاری ناچار شده‌اند قاره آفریقا را دور بزنند. حاصلش این است که سفری که پیش‌تر ۱۷ روز طول می‌کشید، اکنون ۳۵ روز زمان می‌برد.

این تغییر، ظاهری ساده و باطنی پیچیده دارد. پالایشگاه‌های خریدار هنگام بستن قرارداد، بازه ۱۷ را مبنای برنامه‌ریزی عملیاتی خود قرار داده بودند. ۲ برابر شدن این زمان ممکن خوراک دیرتر می‌رسد و اگر کشتادرتر شود، پالایشگاه ممکن است ناچار به توقف اضطراری شود؛ اتفاقی که برای صنعت پالایش زخمی عمیق و پرهزینه است. از این گذشته، مخازن سوخت نفتکش‌ها برای دریافتوردي حداکثر ۲۰ روز طراحی شده‌اند و سفر ۳۵ روزه خود کشتی را با بحران کمبود سوخت مواجه می‌کند. مالک کشتی میان پذیرش ریسک هرمز با حق بیمه سنگین و انتخاب مسیر طولانی ایمن گرفتار شده است؛ ۲ راهی که هیچ‌کدام صرفه اقتصادی ندارد. در این بین برخی ساده‌ترین راه را برگزیده‌اند: اصلاً باز نمی‌زنند! و کاهش تعداد معاملات، خود عامل دیگری برای گرانی است.

در اینجا مفهومی وارد کار می‌شود که فهمش آسان است و اثرش سنگین: «تن‌مایل». وقتی خریدار آسیایی به جای نفت خاورمیانه سراغ برزیل و گوینا و غرب آفریقا می‌رود، هر محموله مدت بیشتری یک کشتی را اشغال می‌کند. تعداد

کشتی‌ها ثابت مانده اما ظرفیت قابل عرضه کم شده است. درست مثل ناوگان اتوبوسرانی شهری که تعدادش تغییر نکرده اما مسیرها ۲ برابر شده و در نتیجه سر ایستگاه صف شکل می‌گیرد.

■ **گرانی مسری**

تصور رایج این بود که نرخ‌های نجومی فقط به کشتی‌هایی تعلق می‌گیرد که از تنگه هرمز عبور می‌کنند ولی داده‌ها خلاف این را نشان می‌دهد. بر پایه ارزیابی گزارش‌های غربی، درآمد معادل اجاره زمانی ابرنفتکش‌ها در مسیر شاخص خلیج فارس به خاور دور که ماه گذشته به طور متوسط حدود ۶۰۰ هزار دلار در روز بود، این ماه از ۸۰۰ هزار دلار گذشت. ابرنفتکش‌هایی که در خلیج عمان و بیرون از تنگه باگیری می‌کنند نیز حدود ۴۵۰ هزار دلار در روز درآمد دارند. این رقم برای مسیر غرب آفریقا به خاور دور حدود ۳۸۰ هزار دلار و برای خلیج آمریکا به آسیا حدود ۲۷۵ هزار دلار است. مقیاس ماجرا با یک مقایسه تاریخی روشن‌تر می‌شود. در اوج ابرچرخه کشتیرانی در سال ۲۰۰۸، درآمد ابرنفتکش‌ها به حوالی ۲۰۰ هزار دلار در روز رسید و سال بعد به زیر ۲۰ هزار دلار سقوط کرد. سال ۲۰۲۰ نیز با فروپاشی تقاضا و هجوم به ذخیره‌سازی شناور، همان سقف ۲۰۰ هزار دلاری تکرار شد، در حالی که رقم امروز ۴ برابر قله‌های آن بود بحران است. گزارش‌های کارشناسی وضعیت کنونی را بی‌سابقه توصیف کرده‌اند.

البته ۸۰۰ هزار دلار سود خالص مالک کشتی نیست. شاخص درآمد معادل روزانه برای یک مسیر مشخص است و هزینه‌های عملیاتی، خدمه، تعمیرات، تأمین مالی و بیمه باید از آن کسر شود. معاملات واقعی هم گاه کمتر است. یک

گزارش «وطن امروز» از پیوند میان تحولات جنوب لبنان و سوریه با معادلات انرژی و ترانزیت منطقه

کریدور داوود؛ نبرد پنهان بر سر نفت

داشت. از این رو حزب‌الله در مستحکم مقابل رژیم اشغالگر قدس در مواجهه با توسعه‌طلبی‌های متجاوزانه این رژیم تبهکار است.

۲- **جنوب سوریه: اسکلت جغرافیایی کریدور**

مسیر جغرافیایی کریدور داوود نسبتاً روشن است: از بلندی‌های جولان اشغالی آغاز می‌شود، از قنطره و درعا می‌گذرد، به سویدا و سپس پایگاه آمریکایی التنف می‌رسد، به دیرالزور و مناطق تحت کنترل نیروهای کرد در شرق فرات امتداد می‌یابد و در نهایت از طریق گذرگاه‌های مرزی به کردستان عراق متصل می‌شود.

۳ استان جنوبی سوریه، یعنی قنطره، درعا و سویدا، کریدور را از میان می‌برند. پس از فروپاشی رژیم اسد در پایان ۲۰۲۴، اسرائیل به‌سرعت حضور زمینی خود را در قنطره گسترش داد و چندین پایگاه نظامی در منطقه حائل ایجاد کرد. دولت نتانیاهو صریحاً خواستار غیرنظامی‌سازی کامل جنوب سوریه شده؛ اقدامی که در عمل به معنای برقراری نظم امنیتی اشغالگرانه صهیونیست‌ها در طول کریدور است.

روایت جعلی و پوششی حمایت از جامعه دروزی سویدا، پوشش سیاسی لازم برای حضور بلندمدت اسرائیل در این منطقه را فراهم می‌کند. درعا نیز به دلیل ارتباط با گذرگاه مرزی با اردن، یعنی کریدور نصیب و جابر، به گره کلیدی منطق اقتصادی کریدور تبدیل می‌شود؛ کنترل درعا یعنی در دست داشتن مسیر اصلی تجارت میان جنوب سوریه و اردن و در نتیجه تأثیرگذاری بر جریان‌های تجاری گسترده‌تر شام.

۳- **بعد نفت و گاز: هسته اقتصادی کریدور**

اگر کریدور تنها به یک منطقه حائل امنیتی محدود

می‌شد، اهمیت راهبردی آن بسیار کمتر بود. آنچه به آن جان‌شین‌ناپذیری می‌بخشد، توانایی کنترل دارایی‌های کلیدی انرژی سوریه است.

منابع نفت و گاز سوریه در ۲ استان دیرالزور و حسکه متمرکز شده‌اند. دیرالزور میدان‌های اصلی العمر، التناک و کوئیکو را در خود جای داده که تولید بیش از جنگ آن حدود ۲۰۰ هزار بشکه در روز بود؛ حسکه نیز میدان الرمیلان را دارد که بیش از جنگ روزانه حدود ۱۱۰ هزار بشکه تولید داشت و بزرگ‌ترین مجموعه نفت و گاز سوریه محسوب می‌شد. این دارایی‌ها پس از فروپاشی دولت اسد، مدتی در کنترل نیروهای کرد بود و سپس طی توافق‌هایی به‌تدریج به دمشق منتقل شد.

هدف راهبردی اسرائیل این است که از طریق حضور فیزیکی در کریدور، بر این گره‌های انرژی حق وتو اعمال کند. حتی اگر میدان‌ها را مستقیماً اشغال نکنند، می‌توانند از طریق حملات هوایی و شبکه پروکسی‌ها تعیین‌کنند که این منابع به کدام سمت، یعنی دمشق، ایران یا بازارهای بین‌المللی جریان یابد. این یعنی در صورت آسیب دیدن توان رزم حزب‌الله در جنوب لبنان و شمال سرزمین اشغالی عملاً با فعال‌سازی کریدور داوود، در آینده سرمایه‌گذاری‌های انرژی ایران در سوریه و ترتیبات آن در دوران بشار اسد، در منطق کریدور داوود قابل احیا نخواهد بود و اکنون این تنها حزب‌الله است که دلاورانه مقابل طرح‌های توسعه‌طلبی رژیم صهیونی ایستاده است.

علاوه بر این، کریدور، پتانسیل اتصال به کریدور اقتصادی هند، خاورمیانه و اروپا را نیز دارد. اگر اسرائیل در غیاب حزب‌الله لبنان به نوای ۲ کریدور تبدیل شود، جایگاهش



برای فشار بر چند کشور طراحی شده بود، در عمل ظرفیت پالایش جهان را کم کرد و امروز صورتحسابش به دست مصرف‌کننده آمریکایی و اروپایی می‌رسد.

■ **چین در هر دو سوی میز**

در این میان نقش چین شنیدنی است. کشوری که ۲ دهه پیش‌ران رشد تقاضا بود، امروز جای عربستان را در نقش «توسان‌گیر» بازار گرفته است. پکن با تکیه بر ذخایر تجاری و راهبردی یک و نیم میلیارد بشکه‌ای خود، ضمن کاستن ۵.۵ میلیون بشکه از مصرف روزانه، جریان صادرات از انبارها به بازار را آغاز کرده و همزمان پس از ۲ سال توقف راهبردی، خرید نفت ارزان در کف بازار را از سر گرفته است. اقتصادهای صنعتی عضو آژانس بین‌المللی انرژی نیز بر مبنای پیمان ۱۹۷۵ آزادسازی ذخایر اضطراری ۹۰ روزه را در دستور کار گذاشته‌اند.

البته چین در عین حال قربانی هم هست. پالایشگاه‌های مستقل این کشور اخیراً بیش از ۲۰ میلیون بشکه نفت از غرب آفریقا، کانادا و آمریکای جنوبی خریده‌اند و همین خریدها خود نرخ نفتکش را بالاتر برده است. هزینه حمل هر بشکه از غرب آفریقا به چین که در ۲ ماه پیش حدود ۶.۵ دلار بود، به ۲۳.۵۹ دلار رسیده است. پکن برای حفظ جریان خوراک پالایشگاه‌هایش ناگزیر به پرداخت صورتحساب لجستیکی سنگین‌تری است.

از سوی دیگر، واگشتن با همه پیشتازی در تولید شیل، همگام بزرگ‌ترین مصرف‌کننده سوخت جهان است و بهای بنزین در آنجا پیوندی مستقیم با آرای شهروندان دارد. پس هر دو قدرت، هر یک به حساب منافع خود، خواهان مهار بحراند. این توافق نانوشته پایان تنش نیست، تعریف یک سقف سیاسی برای قیمت است تا برنت از مرز ۱۲۰ دلار عبور نکند. برنت که از مرز ۱۰۸ دلار گذشته، نشان می‌دهد نفت امروز روی خطوط گسل ژئوپلیتیک ایستاده است.

■ **قله با آغاز راه**

پرسش نهایی این است: این وضع چقدر ادامه خواهد یافت؟ ۲ نیروی متضاد در کارند: در کوتاه‌مدت، ناامنی تنگه هرمز، محدودیت باب‌المندب، طولانی‌شدن مسیرها و بی‌میلی مالکان به پذیرش ریسک، نرخ‌ها را بالا نگه می‌دارد. کارشناسان کف قیمتی برنت را در کوتاه‌مدت حوالی ۹۵ دلار می‌بینند، مگر آنکه مسیرهای جایگزین و خطوط لوله به ثبات برسند.

در میان‌مدت اما همین درآمدهای استثنایی، بزرگ‌ترین موج سفارش ابرنفتکش را دست‌کم در ۲۵ سال اخیر پدید آورده است؛ یعنی بیش از ۲۱۷ فروند تنها در سال ۲۰۲۶ با سرمایه‌گذاری بیش از ۲۰ میلیارد دلار، معادل حدود ۴۰ درصد ناوگان موجود. اگر این کشتی‌ها تحویل شوند و گلوگاه‌ها هم آرام بگیرند، نرخ‌ها می‌تواند به همان سرعتی که بالا رفت پایین بیاید. در سوی دیگر، حدود یک‌پنجم ناوگان بیش از ۲۰ سال سن دارد و بازنشتگی تدریجی آنها بخشی از این عرضه تازه را جذب خواهد کرد. نشانه‌ای از همین سردرگمی را در بازار خرید و فروش می‌توان دید. یک ابرنفتکش ۵ ساله حدود ۱۵۸ میلیون دلار می‌ارزد، در حالی که سفارش یک فروند نوساز حدود ۱۲۹ میلیون دلار است. بازار برای «زمان» پول می‌دهد، چون به آینده اطمینان ندارد. همدار آخر، شاید مهم‌ترین باشد، با تخلیه کامل ذخایر تجاری و راهبردی تا پایان ۳ ماه چهارم، ضربه‌گیر بازار از میان می‌رود و مسابقه جهانی بازتأمین ذخایر آغاز می‌شود. آن هم وقتی بخشی از مخازن به دلیل برداشت‌های بیش از حد مجاز، خود نیازمند تعمیرات اساسی‌اند؛ یعنی حتی اگر گره‌های سیاسی غرب آسیا باز شود، لزوماً پتان بحران فرانسیده و ممکن است آغاز چرخه صعودی تازه‌ای باشد. نتیجه روشن است: جهان وارد دورانی شده که در آن «هزینه رساندن» به اندازه «قیمت خرید» اهمیت دارد و امنیت مسیر، خود به یک کالای گران‌قیمت بدل شده است.