



سه شنبه ۱۰ شهریور ۱۴۰۵

وطن امروز | شماره ۴۶۹۷

صفحه آخر

پیامبر اعظم (ص)

برترین بی‌رحمی به دنیای یاد مرگ است. برترین عبادت، یاد مرگ است و برترین اندیشیدن، یاد مرگ است. پس هر که یاد مرگ وجودش را پر کند، گور خود را باغی از باغ‌های بهشت بیابد.

روزنامه سیاسی ، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی

صاحب‌انیتاز 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: ۶۶۴۱۳۷۹۴ تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳ نمابر: ۶۶۴۱۴۱۳۷
پیام‌رسان: @vatanemrooz.ir پست الکترونیک: info@vatanemrooz.ir

چاپ: ایران کهن توزیع: نشر گستر امروز: ۶۱۹۳۳۰۰۰

گزارش «وطن امروز» درباره هزینه ۳۳۰ میلیارد دلاری جنگ برای واردکنندگان نفت، گاز و سوخت جهان

فاکتور گران



گروه اقتصادی: جنگ را معمولاً با موشک و جنگنده و میدان نبرد اندازه می‌گیرند، با مناطقی که از دست رفته، شهرهایی که آسیب دیده و نیروهایی که وارد میدان شده‌اند. اقتصاد اما جنگ را به شیوه دیگری ثبت می‌کند. اقتصاد، جنگ را در قیمت نفت، قبض گاز، هزینه حمل‌ونقل، قیمت بلیت هواپیما و هزینه تولید یک کارخانه نشان می‌دهد. عددها آرام‌تر از صدای انفجار حرف می‌زنند اما گاهی تصویری روشن‌تر از هزینه واقعی یک درگیری ارائه می‌کنند.

اکنون یکی از همین عددها البته نه آرام، که همانند سبلی بر صورت اقتصاد جهان گل انداخته است: حدود ۳۳۰ میلیارد دلار افزایش هزینه واردات نفت خام، سوخت و گاز طبیعی مایع‌شده طی ۲ ماه اخیر در مقایسه با آنچه بازار پیش از آغاز جنگ انتظار داشت. این برآورد را «مرکز تحقیقات انرژی و هوای پاک» مستقر در فنلاند ارائه کرده است. در این محاسبه، قیمت واقعی انرژی خریداری‌شده با قیمت‌هایی مقایسه شده که بازار در روزهای پیش از آغاز حملات برای ماه‌های بعد پیش‌بینی می‌کرد.

جنگی که هدف آن اعمال فشار بر ایران بوده، هزینه آن را همه جهان دارد پرداخت می‌کند. بازار جهانی انرژی هزینه این اختلال را میان میلیون‌ها مصرف‌کننده و هزاران بنگاه اقتصادی در کشورهای مختلف تقسیم کرده است؛ از راننده اروپایی و کارخانه آسیایی تا کشاورز هندی و شرکت هواپیمایی بریتانیایی. و این صورت‌حساب هنوز بسته نشده است...

■ **نفت گران و سوخت گران‌تر**

در نگاه نخست ممکن است تصور شود با آرام شدن نسبی قیمت نفت، بخش مهمی از اثر اقتصادی جنگ نیز از بین رفته است اما این تصور دقیق نیست. نفت برنت، مهم‌ترین معیار قیمت نفت جهان، در ۲ ماه گذشته به طور متوسط حدود ۹۳ دلار در هر بشکه معامله شد؛ سطحی که در هیچ دوره شش‌ماه‌ای از پایان سال ۲۰۲۲ تاکنون دیده نشده بود. قیمت نفت در مقطعی حتی به حدود ۱۰۵ دلار رسید. گزارش مرکز تحقیقات انرژی و هوای پاک مستقر در فنلاند نشان می‌دهد قیمت نفت برنت در این دوره به طور متوسط حدود ۳۵ درصد بالاتر از انتظارات پیش از جنگ بوده است. اما داستان اصلی در پالایشگاه‌ها اتفاق افتاد. نفت خام وقتی از دل چاه بیرون می‌آید، هنوز بنزین، گازوئیل یا سوخت هواپیما نیست و باید پالایش شود. اگر نفت خام در بازار وجود داشته باشد اما پالایشگاه‌ها آسیب دیده باشند یا امکان انتقال فرآورده‌ها مختل شود، نتیجه برای مصرف‌کننده می‌تواند حتی بدتر از گرانی نفت خام باشد. یعنی سوخت کم می‌شود و قیمت آن بالا می‌رود.

این همان اتفاقی است که در ماه‌های اخیر رخ داده است. بر اساس داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی، تولید پالایشگاهی جهان در ژوئیه ۲۰۲۶ هنوز نزدیک به ۵ میلیون بشکه در روز پایین‌تر از یک سال قبل بود و حمل‌ونقل دریایی فرآورده‌ها نیز ۳٫۸ میلیون بشکه در روز کاهش داشت. صادرات گازوئیل از روسیه، خاورمیانه و آسیا حدود ۱٫۳ میلیون بشکه در روز کمتر شده بوده، رقمی معادل حدود یک‌پنجم تجارت دریایی جهانی گازوئیل.

به زبان ساده، جنگ فقط نفت را گران نکرده است. بخشی از کارخانه‌هایی را که نفت را به سوخت مورد نیاز اقتصاد تبدیل می‌کنند نیز از مدار خارج کرده است.

■ **ضربه گازوئیل به قلب اقتصاد**

شاید افزایش قیمت بنزین بیشتر به چشم مردم بیاید اما از منظر اقتصادی گازوئیل اهمیت ویژه‌ای دارد. کامیون با گازوئیل حرکت می‌کند، بخش بزرگی از ماشین‌آلات کشاورزی با آن کار می‌کنند و بسیاری از صنایع و نیروگاه‌ها به فرآورده‌های میان‌قطرین وابسته‌اند.

نشان می‌دهد هزینه اضافه واردات نفت خام حدود ۱۶۴٫۱ میلیارد دلار، گازوئیل و دیزل ۷۳٫۸ میلیارد دلار و بنزین حدود ۳۵٫۷ میلیارد دلار بوده است. گاز طبیعی مایع‌شده نیز حدود ۳۸ میلیارد دلار هزینه اضافه ایجاد کرده و سوخت جت

حدود ۲۰ میلیارد دلار به صورت‌حساب جهانی افزوده است. نکته قابل تأمل اینجاست که قیمت گازوئیل در ۶ ماه مورد بررسی به طور متوسط حدود ۱۶۱ دلار در هر بشکه بوده، در حالی که بازار پیش از جنگ حدود ۱۰۱ دلار را انتظار داشت؛ یعنی فاصله‌ای نزدیک به ۶۰ دلار در هر بشکه. این اختلاف در یک بشکه شاید برای مصرف‌کننده عادی عددی انتزاعی باشد اما وقتی میلیون‌ها بشکه در روز جابه‌جا می‌شود، به پولی تبدیل می‌شود که در نهایت باید کسی آن را بپردازد. یا دولت از محل بودجه و یارانه پرداخت می‌کند، یا شرکت هزینه را می‌پذیرد و سودش کاهش می‌یابد و یا هزینه به محصول منتقل می‌شود و مصرف‌کننده آن را در قیمت نهایی کالا می‌پردازد.

■ **اروپا بزرگ‌ترین قبض را دریافت می‌کند**

در میان مناطق جهان، اروپا یکی از روشن‌ترین نمونه‌های آسیب‌پذیری در برابر شوک انرژی است. اتحادیه اروپا طی ۶ ماه مورد بررسی با حدود ۷۸ میلیارد دلار هزینه ناخالص اضافه واردات سوخت‌های فسیلی روبه‌رو شد؛ رقمی بیشتر از هر منطقه یا کشور دیگری که مورد بررسی قرار گرفته است. در محاسبه خالص، پس از در نظر گرفتن درآمدهای صادراتی، هزینه اضافه اتحادیه اروپا حدود ۵۴ میلیارد دلار برآورد شده است.

این نفاوت نشان می‌دهد چرا باید میان «هزینه پرداخت‌شده» و «زبان خالص اقتصادی» تفاوت گذاشت. اروپا ممکن است بابت انرژی پول بیشتری بپردازد اما برخی صادرکنندگان اروپایی مانند نروژ نیز از افزایش قیمت‌ها درآمد بیشتری کسب می‌کنند.

با این حال، برای شهروند اروپایی این محاسبات حسابداری چندان مساله را تغییر نمی‌دهد. او افزایش هزینه سوخت، حمل‌ونقل، گرمایش خانه و کالاهایی را می‌بیند که برای تولید و جابه‌جایی آنها انرژی مصرف شده است.

اروپا طی سال‌های گذشته وابستگی خود به انرژی روسیه را کاهش داده و بخشی از آن را با نفت و ال‌ان‌جی آمریکا و دیگر تأمین‌کنندگان جایگزین کرده است. این تغییر، از

منظر سیاسی برای اروپا اهمیت داشته اما از منظر اقتصادی این واقعیت ساده را تغییر نداده است که اروپا همچنان بخش بزرگی از انرژی مورد نیاز خود را از خارج می‌خرد. تحریم نفت و گاز روسیه، در عمل اروپا را به بازار جهانی انرژی وابسته‌تر کرده است. وقتی تنگه هرمز دچار اختلال می‌شود، قیمت جهانی بالا می‌رود و خریدار اروپایی نیز نمی‌تواند خود را از این افزایش جدا کند.

■ **چین با ذخایر خود به جنگ قیمت‌ها رفت**

چین داستان متفاوتی دارد. چین بزرگ‌ترین واردکننده نفت خام جهان و یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان ال‌ان‌جی است و طبیعی بود که از شوک انرژی آسیب ببیند. برآوردها نشان می‌دهد چین حدود ۳۵ میلیارد دلار هزینه اضافه ناخالص برای انرژی متحمل شده و هزینه خالص آن برای کل سوخت‌ها حدود ۳۱٫۷ میلیارد دلار بوده است. پکن اما یک تفاوت مهم با بسیاری از مصرف‌کنندگان غربی داشت: امکان کاهش سریع تقاضا و استفاده از ذخایر.

چین پس از جهش قیمت‌ها، واردات نفت را کاهش داد و از ذخایر خود استفاده کرد. برخی برآوردهای مورد استناد، حجم ذخایر نفت این کشور در ابتدای سال را بین یک تا ۱٫۴ میلیارد بشکه تخمین می‌زدند. آژانس بین‌المللی انرژی نیز گزارش کرده است واردات نفت چین و ژاپن در مقطعی حدود ۴۰ درصد کاهش یافت؛ اقدامی که همراه با کاهش مصرف، بخشی از فشار بازار جهانی را تخلیه کرد.

■ **شوک انرژی در سفره هندی‌ها**

هند نمونه دیگری از اقتصادهایی است که فشار انرژی را بسیار مستقیم احساس می‌کند. این کشور حدود ۲۲ میلیارد دلار هزینه اضافه ناخالص برای انرژی پرداخت کرد. وابستگی بالای هند به واردات نفت و گاز، بخصوص نفت خاورمیانه، باعث شده است اختلال در مسیرهای صادراتی خلیج فارس مستقیماً بر هزینه انرژی این کشور اثر بگذارد.

اما اثر جنگ در هند فقط به پالایشگاه و نیروگاه محدود نشد. ال‌بی‌جی یا همان گاز مایع مورد استفاده برای یخ‌توپز، یکی از محصولاتی بود که افزایش قیمت آن مستقیماً به

زندگی خانوارها نزدیک شد. قیمت قرارداد LPG عربستان از ۵۴۵ دلار در هر تن به حدود ۷۵۰ دلار رسید و در ماه گذشته تا ۷۶۰ دلار نیز افزایش یافت. برآوردها نشان می‌دهد هند در ۶ ماه اخیر حدود ۲۹ درصد بیشتر از انتظار پیش از جنگ برای هر تن گاز مایع وارداتی پرداخت کرده است.

■ **چرا پایان جنگ لزوماً پایان هزینه نیست**

ممکن است یک روز درگیری نظامی متوقف شود اما بازار انرژی همان روز به وضعیت قبل بازنمی‌گردد؛ پالایشگاه آسیب‌دیده را نمی‌توان با یک تصمیم سیاسی به مدار بازگرداند، همچنین کشتی‌ای که در مسیر نرفته است، محموله‌ای که تحویل نشده و ذخیره‌ای که مصرف شده، همگی نیازمند زمان برای جبران هستند.

آژانس بین‌المللی انرژی در گزارش اخیر خود اعلام کرد تولید نفت جهان همچنان ۶٫۳ میلیون بشکه در روز پایین‌تر از سال قبل بوده و ۸٫۳ میلیون بشکه در روز از تولید خلیج فارس هنوز از مدار خارج مانده است. موجودی‌های مشاهده شده نفت نیز از آغاز جنگ تا پایان ژوئیه حدود ۴۱۰ میلیون بشکه کاهش یافته بود.

این اعداد یعنی حتی اگر جریان نفت دوباره برقرار شود، ذخایر خالی‌شده و ظرفیت‌های آسیب‌دیده باید بازسازی شوند. در بازار گاز نیز مساله جدی است. تنگه هرمز پیش از بحران، مسیر عبور بخش بزرگی از تجارت ال‌ان‌جی جهان بود. آژانس بین‌المللی انرژی سهم این مسیر را نزدیک به ۲۰ درصد عرضه جهانی ال‌ان‌جی برآورد کرده است.

به همین دلیل، حتی پس از کاهش تنش نظامی، خریداران اروپایی و آسیایی باید برای پر کردن ذخایر خود وارد بازار شوند. رقابت برای خرید می‌تواند قیمت‌ها را بالا نگه دارد. پس جنگ ممکن است در میدان پایان یابد اما اثر اقتصادی آن می‌تواند مدتی بعد از آن ادامه داشته باشد.

■ **برندگان بازار چه کسانی بودند**

هر بحرانی بازنده و برنده هم دارد. کشورهای واردکننده عمده انرژی هزینه بیشتری پرداختند اما صادرکنندگان انرژی



توانستند از افزایش قیمت‌ها درآمد بیشتری به دست آورند. بر اساس برآوردها، خاورمیانه در مجموع حدود ۶۱٫۲ میلیارد دلار منفعت خالص از افزایش ارزش صادرات انرژی داشته است. آمریکای شمالی حدود ۴۷ میلیارد دلار، روسیه حدود ۳۵٫۹ میلیارد دلار و آمریکای لاتین حدود ۴٫۹ میلیارد دلار منفعت خالص ثبت کرده‌اند.

این تصویر برای فهم رفتار اقتصاد جهانی اهمیت دارد. افزایش قیمت انرژی، برای یک کشور واردکننده تهدید است و برای صادرکننده می‌تواند فرصت باشد. روسیه نمونه قابل توجهی است. فشار تحریم‌ها درآمد انرژی این کشور را کاهش داده بود اما افزایش قیمت‌های جهانی بخشی از این فشار را جبران کرد. از همین منظر، جنگی که قرار بود فشار اقتصادی بر رقبای ایران و روسیه را افزایش دهد، در بخش انرژی اثر پیچیده‌تری ایجاد کرده است.

البته این به معنای آن نیست که هر صادرکننده‌ای برنده مطلق بحران بوده است. افزایش قیمت انرژی همزمان هزینه حمل‌ونقل، پالایش، تجهیزات و کالاهای وارداتی را برای همان کشورها بالا می‌برد.

■ **قیمت هر روز ادامه جنگ**

برای فهم بهتر بزرگی عدد ۳۳۰ میلیارد دلار، باید آن را از حالت یک عدد بزرگ و مبهم خارج کرد. اگر این رقم را روی ۶ ماه تقسیم کنیم با میانگینی در حدود ۱٫۸ میلیارد دلار هزینه اضافه انرژی در هر روز روبه‌رو می‌شویم. این پول در یک نقطه جمع نشده، بلکه بخشی در قیمت نفت، بخشی در گازوئیل، بخشی در بنزین، بخشی در LNG و بخشی در سوخت هواپیما بخش شده است. اما در نهایت، این افزایش هزینه باید از محل درآمد دولت‌ها، سود شرکت‌ها یا جیب مصرف‌کنندگان تأمین شود. مهم‌تر اینکه این عدد بر مبنای سوختی محاسبه شده که واقعا خریداری شده است. اگر کشوری به دلیل گرانی، واردات خود را کاهش داده باشد، زیان اقتصادی ناشی از مصرف نکردن در این رقم نیامده است. این یعنی رقم ۳۳۰ میلیارد دلار را باید یک برآورد محافظه‌کارانه دانست، نه سقف همه هزینه‌ها.

■ **پایان جنگ پایان صورت‌حساب نیست**

جنگ آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران، دست‌کم در عرصه انرژی اثر خود را از مرزهای میدان نبرد بیرون برده است.

۳۳۰ میلیارد دلار هزینه اضافه واردات انرژی در ۶ ماه، افزایش ۳۵ درصدی قیمت نفت برنت نسبت به انتظارات پیش از جنگ، رشد شدید قیمت گازوئیل، افزایش ۶۰ درصدی گاز اروپا و ۷۵ درصدی LNG آسیا نسبت به پیش‌بینی‌های پیش از بحران و کاهش ذخایر جهانی، همه یک پیام مشترک دارند: بازار انرژی هزینه جنگ را دریافت کرده است.

اروپا بیشترین هزینه ناخالص را متحمل شده، چین با وجود ذخایر و امکان مدیریت تقاضا، میلیاردها دلار بیشتر پرداخته و هند حتی در سوخت مورد استفاده خانوارها با فشار مستقیم روبه‌رو شده است. کشورهای فقیرتر نیز نسبت به اندازه اقتصادشان ضربه بزرگ‌تری خورده‌اند. در سوی دیگر، صادرکنندگان انرژی توانسته‌اند بخشی از این افزایش قیمت را به درآمد تبدیل کنند. روسیه، کشورهای خاورمیانه و آمریکای شمالی از این زاویه تصویر متفاوتی دارند.

اما قصه هنوز تمام نشده است. پالایشگاه‌ها باید تعمیر شوند، ذخایر باید دوباره پر شوند و مسیرهای تجاری باید به حالت عادی بازگردند. به همین دلیل هزینه جنگ حتی بعد از کاهش صدای جنگ، مدتی در قیمت سوخت و کالا باقی می‌ماند.

شاید مهم‌ترین واقعیت همین باشد که جنگ را می‌توان با یک توافق متوقف کرد اما صورت‌حساب اقتصادی جنگ با اعضای توافق ناپدید نمی‌شود و هر روزی که اختلال انرژی ادامه یابد، عددها بزرگ‌تر می‌شوند. بنابراین اگر این بحران یک درس روشن برای جهان داشته باشد، آن درس این است که در جنگ‌افروزی علیه ایران، فاصله میان میدان جنگ و سفره مردم‌شان بسیار کوتاه‌تر از چیزی است که تصور می‌کنند.

قیمت می‌تواند بخشی از راحل باشد اما بدون اصلاح زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ناوگان، نتیجه مطلوب را به همراه نخواهد داشت.

بنابراین تصمیم نهایی دولت درباره بنزین هر چه باشد، باید نقطه آغاز یک برنامه بزرگ‌تر برای اصلاح اقتصاد انرژی کشور تلقی شود. اگر قرار است یارانه‌ها هدفمند شود، باید عدالت در توزیع آن افزایش یابد؛ اگر قرار است مصرف کنترل شود، باید ابزارهای لازم برای کاهش مصرف در اختیار مردم قرار گیرد و اگر قرار است قیمت‌ها اصلاح شود، این اصلاح باید تدریجی، شفاف و همراه با حمایت از اقشار آسیب‌پذیر باشد. ناترازی بنزین در حقیقت محصول ناترازی‌های بزرگ‌تری در اقتصاد ایران است؛ ناترازی در حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری، بهرهوری، قیمت‌گذاری و سیاست‌گذاری. حل آن نیز تنها زمانی امکان‌پذیر خواهد بود که این زنجیره به صورت همزمان و هماهنگ اصلاح شود.

مخزن پر، مصرف کنترل نشده

تجربه اقتصاد ایران نشان داده شوک‌های ناگهانی قیمتی، حتی اگر از نظر اقتصادی قابل دفاع باشد، می‌تواند هزینه‌های اجتماعی و تورمی قابل توجهی ایجاد کند. بنابراین اصلاح قیمت بنزین باید بخشی از یک برنامه جامع اصلاح اقتصادی باشد، نه تصمیمی منفرد و جدا از سایر سیاست‌ها.

آنچه امروز در بازار بنزین ایران رخ می‌دهد، حاصل یک روز و یک تصمیم نیست، نتیجه سال‌ها تابش مشکلات در سیاست انرژی، حمل‌ونقل و اقتصاد خانوار است. بنابراین انتظار اینکه یک مصوبه یا تغییر نرخ بتواند به تنهایی ناترازی را برطرف کند، واقع‌بینانه نیست. اگر دولت قصد دارد در نهایت به سمت آزادسازی تدریجی قیمت‌ها حرکت کند، باید همزمان چند مسیر را دنبال کند: اصلاح الگوی مصرف، توسعه حمل‌ونقل عمومی، کاهش قاچاق، نوسازی ناوگان، افزایش بهرهوری خودروها، بهبود نظام سهمیه‌بندی و طراحی سازوکار عادلانه برای توزیع یارانه.

قرار بگیرند. در غیر این صورت، فشار قیمتی ممکن است تنها هزینه خانوار را افزایش دهد، بدون آنکه امکان واقعی برای کاهش مصرف در اختیار مردم قرار گیرد.

واقعیت آن است که ادامه وضعیت موجود نیز هزینه قابل توجهی برای کشور دارد. یارانه سنگین انرژی، منابع دولت را تحت فشار قرار می‌دهد و در عین حال، به دلیل توزیع مبتنی بر مصرف، الزاما به شکل عادلانه میان شهروندان تقسیم نمی‌شود.

حرکت به سمت هدفمندی یارانه‌ها و رساندن حمایت مستقیم به مصرف‌کننده نهایی می‌تواند بخشی از این مشکل را حل کند اما این فرآیند باید تدریجی، شفاف و قابل پیش‌بینی باشد. جامعه باید بداند چرا اصلاح انجام می‌شود، منابع حاصل از آن کجا هزینه خواهد شد و سهم هر گروه از منافع این اصلاحات چیست.



ادامه از صفحه اول

یکی از مهم‌ترین الزامات حل ناترازی بنزین، اصلاح وضعیت ناوگان حمل‌ونقل کشور است. نمی‌توان از مردم انتظار داشت مصرف خود را کاهش دهند اما

همزمان خودروهای فرسوده با مصرف بالا همچنان در خیابان‌ها تردد کنند و حمل‌ونقل عمومی نیز پاسخگوی نیاز شهروندان نباشد.

اگر سیاست‌گذار واقعا به دنبال کاهش مصرف است، باید اصلاح مصرف را به یک پروژه ملی تبدیل کند. نوسازی خودروهای فرسوده، توسعه مترو و اتوبوسرانی، افزایش جذابیت حمل‌ونقل عمومی، اصلاح نظام ترافیکی و توسعه خودروهای کم‌مصرف و برقی باید در کنار سیاست‌های قیمتی

www.vatanemrooz.ir

در شبکه‌های اجتماعی



@vatanemrooz

پیامک خوانندگان

۱۰۰۰۲۳۳۱

سلام وطن

۶۶۴۱۳۹۴۲