پاسخ مدیرکل آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدیدپذیر به نامه وزیر نیرو

در پی نامه وزیر نیرو خطاب به مدیرکل آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدیدپذیر (IRENA) درباره خسارات ناشی از حملات خصمانه به زیرساخت‌های انرژی کشور، پاسخ رسمی مدیرکل این نهاد بین‌المللی به وزیر نیرو جمهوری اسلامی ایران ارسال شد. به گزارش ایسنا از پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت نیرو، در این پاسخ، مدیرکل آیرنا ضمن محکومیت صریح حملات صورت گرفته به زیرساخت‌های انرژی و تاسیسات غیرنظامی، این اقدامات را نقض جدی حاکمیت ملی، تمامیت ارضی و اصول حقوق بین‌الملل از جمله منشور ملل متحد عنوان کرده است. وی همچنین با تاکید بر اهمیت حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی انرژی، آب و سایر تاسیسات غیرنظامی، این مراکز را برای ثبات، توسعه پایدار و رفاه جوامع ضروری دانسته و با اشاره به بیانیه‌های پیشین خود درباره تحولات اخیر در منطقه، خواستار برقراری آتش‌بس فوری و آغاز گفت‌وگوهای سازنده برای دستیابی به صلح پایدار شده است. مدیرکل آیرنا در ادامه بر تعهد مستمر این آژانس بین‌المللی برای حمایت از تمامی کشورهای عضو در راستای ارتقای امنیت انرژی، تقویت تاب‌آوری سیستم‌های انرژی و تسریع روند گذار به انرژی‌های پایدار تأکید کرده است. همچنین در بخش دیگری از این پاسخ، به پیام منتشر شده توسط فرانچسکو لاکامرا در تاریخ ۱۷ آوریل ۲۰۲۶ در شبکه اجتماعی لینکدین اشاره شده است. وی در این پیام، حملات به زیرساخت‌های انرژی و تأسیسات غیرنظامی را به‌شدت محکوم کرده و ضمن ابراز نگرانی نسبت به تحولات منطقه و حملات علیه برخی کشورها از جمله امارات متحده عربی به‌عنوان میزبان آژانس، همبستگی کامل خود را با دولت‌ها و مردم کشورهای آسیب‌دیده اعلام و به خانواده قربانیان تسلیت گفته است.

قیمت بنزین در کدام کشورها بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافت؟

قیمت بنزین در سراسر جهان در پی آغاز تجاوز امریکایی صهیونی به ایران در ۹ اسفند که باعث مختل شدن عرضه نفت و فرآورده‌های نفتی از خاورمیانه شد، افزایش یافت، اما در برخی کشورها این افزایش شدید بوده است. به گزارش ایسنا، در کشورهایی که بیشترین آسیب را دیده‌اند، قیمت سوخت طی مدت چند هفته، بیش از دو برابر شد که نشان می‌دهد بازارهای انرژی تا چه حد می‌توانند به شوک‌های ژئوپلیتیکی واکنش نشان دهند. وب‌سایت ویژوال کپیتالیست در گزارشی با استفاده از داده‌های وب‌سایت رصد قیمت بنزین «گلوبال پترول پرایس» تغییرات قیمت بنزین را در ۱۲۸ کشور در فاصله ۲۳ فوریه (چهارم اسفند ۱۴۰۴) تا ۱۳ آوریل ۲۰۲۶ (۲۴ فروردین ۱۴۰۵) بررسی کرده است. شدیدترین افزایش‌ها در تعداد انگشت‌شماری از مناطق، به ویژه در جنوب شرقی آسیا متمرکز شده‌اند که وابستگی به سوخت‌وارداتی، تاثیر را تشدید کرده است. اگر اختلالات ادامه یابد، این فشارهای قیمتی می‌تواند به ویژه در مناطقی که بیشترین وابستگی را به سوخت وارداتی دارند، ادامه یابد.

■ کشورهایی که شاهد افزایش سریع قیمت بنزین بودند

کشورهای زیر از اواخر فوریه شاهد شدیدترین افزایش قیمت بنزین بوده‌اند، به‌طوری که چندین کشور رشد سریع دو رقمی - و حتی سه رقمی - را تجربه کرده‌اند. جنوب شرقی آسیای نیمی از ۱۰ کشور برتر در فهرست بیشترین افزایش قیمت بنزین را به خود اختصاص داده است. میانمار با افزایش چشمگیر ۱۰۱ درصدی در سطح جهان پیشتاز است و پس از آن فیلیپین و مالزی قرار دارند. چندین کشور جنوب شرقی آسیا افزایش قیمت بالای ۴۰ درصد را ثبت کرده‌اند که این منطقه را در مرکز افزایش قیمت جهانی قرار می‌دهد. آسیب‌پذیری این منطقه ارتباط نزدیکی با وابستگی آن به واردات نفت از مسیر تنگه هرمز دارد. اختلالات در این آبراه می‌تواند به سرعت در بازارهای آسیایی موج بزند. با تشدید این مشکل، بسیاری از اقتصادهای جنوب شرقی آسیا فاقد ضربه‌گیرهای انرژی داخلی هستند و این امر آنها را به ویژه در برابر نوسانات قیمت و خطرات حمل و نقل حساس می‌کند.

■ افزایش بار هزینه‌ها در آفریقا

در حالی که جنوب شرقی آسیا در رتبه‌بندی‌ها غالب است، چندین کشور آفریقایی - از جمله زیمبابوه، تانزانیا و مالاوی - نیز شاهد افزایش بیش از ۳۰ درصدی قیمت سوخت هستند. برای این اقتصادها، افزایش قیمت بنزین مستقیما به افزایش هزینه‌های حمل و نقل و زندگی منجر می‌شود. در مناطقی که درآمد کمتر بوده و واردات انرژی ضروری است، این افزایش قیمت‌ها می‌تواند به سرعت خانوارها و کسب و کارها را تحت فشار قرار دهد. به‌ویژه، جنوب و شرق آفریقا با یک چالش دوگانه افزایش هزینه‌های سوخت و زیرساخت‌های محدود برای کاهش اختلالات عرضه روبه‌رو هستند.

■ شوک انرژی به سیستم‌های غذایی سرایت می‌کند

تاثیر افزایش قیمت بنزین فراتر از پمپ بنزین است. انرژی یک نهاده کلیدی در تولید کود است و قیمت‌های بالاتر نفت و گاز در حال حاضر هزینه‌های کود را افزایش می‌دهد. این امر یک شوک هزینه مستقیم در سراسر کشاورزی جهانی ایجاد می‌کند، هزینه‌های تولید را افزایش می‌دهد و احتمال افزایش قیمت مواد غذایی را در ماه‌های آینده، به‌ویژه در اقتصادهای وابسته به واردات افزایش می‌دهد.

۱۰ شوک بزرگ نفتی جهان از ۱۹۸۰ تا ۲۰۲۶

نمودار قیمت نفت از ۱۹۸۰ تا ۲۰۲۶ نشان می‌دهد چگونه ۱۰ شوک نفتی باعث جهش یا افت قیمت‌ها در بازار انرژی شده است. به گزارش خبرگزاری تسنیم، نمودار روند قیمت جهانی نفت از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که بازار نفت همواره در معرض شوک‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی قرار داشته و حتی در برابر پدیده‌هایی مثل کرونا که هیچ ارتباط مستقیمی با نفت ندارد، نوسانات قابل توجهی را تجربه کرده است. از جنگ‌های خلیج فارس گرفته تا بحران مالی ۲۰۰۸، همه‌گیری کرونا و جنگ اوکراین، هر رویدادی جهشی یا سقوطی در قیمت نفت ایجاد کرده است. آخرین نقطه روی این نمودار، انسداد تنگه هرمز در اثر تجاوز امریکایی-صهیونی به ایران است که نه فقط از نظر شدت، بلکه از نظر ماهیت و پیامدهای بالقوه، در مقایسه با سایر شوک‌های نفتی، پدیده‌ای متفاوت به نظر می‌رسد. برخلاف شوک‌های قبلی که عمدتا ناشی از کاهش عرضه از سوی یک کشور یا منطقه خاص بودند، انسداد تنگه هرمز به دلایلی که در ادامه بیان شده است، شوکی بی‌سابقه تلقی می‌شود. گستردگی اختلال در عرضه: حدود ۲۰ درصد از نفت جهان و ۲۰ تا ۳۰ درصد از گاز طبیعی مایع جهان از این تنگه عبور می‌کند. هیچ مسیر جایگزین عملی با ظرفیت مشابه وجود ندارد، برخلاف جنگ اوکراین که نفت روسیه تا حدی از مسیرهای دیگر جابه‌جا شد. همزمانی با سایر بحران‌ها: این شوک در شرایطی رخ می‌دهد که اقتصاد جهانی هنوز از تورم پساکرونا و جنگ اوکراین رهایی نیافته است. ذخایر استراتژیک نفت کشورهای مصرف‌کننده (مانند امریکا و چین) در پایین‌ترین سطح خود قرار دارد. اثرات سرریز گسترده: افزایش قیمت نفت مستقیما به قیمت بنزین، گازوئیل، پلاستیک، کود شیمیایی و مواد غذایی منتقل می‌شود. برخلاف شوک ۲۰۰۸ که ناشی از بحران مالی بود، این شوک مستقیما از کانال عرضه به اقتصاد جهانی ضربه می‌زند. به هر ترتیب این نمودار تاریخی نشان می‌دهد که هر شوک عرضه یا تقاضا، الگوی خاص خود را در روند قیمت نفت داشته اما انسداد تنگه هرمز به دلیل مقیاس گسترده، نبود مسیر جایگزین موثر و شرایط خاص اقتصاد جهانی می‌تواند به یکی از بحرانی‌ترین رویدادهای تاریخ انرژی تبدیل شود. در همین راستا بانک جهانی در گزارشی که اخیرا منتشر کرده به تفاوت بحران فعلی با سایر شوک‌های نفتی اشاره کرده و نوشته است: «سوابق تاریخی، اهمیت شوک فعلی را نشان می‌دهد. زمانی که پس از تهاجم روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، حدود ۲.۵ میلیون بشکه در روز از صادرات نفت فدراسیون روسیه - تقریبا ۳۰ درصد از صادرات آن و ۳ درصد از عرضه جهانی - از بازارهای جهانی قطع شد، قیمت نفت خام برنت ظرف ۲ ماه بیش از ۳۰ درصد افزایش یافت و برای ۴ ماه دیگر بالا ماند. جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۰ حدود ۴ میلیون بشکه در روز از عرضه جهانی نفت را حذف کرد؛ حدود ۶-۷ درصد از کل آن زمان که باعث شد قیمت‌ها ظرف ۳ ماه بیش از دو برابر شوند. اختلال فعلی بسیار بزرگ‌تر است و حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز یا ۲۰ درصد از عرضه جهانی نفت را تحت تاثیر قرار داده و تاکنون منجر به رشد ۶۰ درصدی قیمت نفت شده است.»

بدمصرفی انرژی نتیجه قیمت‌گذاری غلط و قوانین ناکارآمد است

به دنبال تأکید رییس جمهور بر لزوم کاهش مصرف برق، یک کارشناس با بیان اینکه قیمت‌گذاری نادرست و ناکارآمدی قوانین عامل اصلی بدمصرفی در کشور است، گفت: در حال حاضر سه درصد جامعه حدود ۹۰ درصد انرژی را مصرف می‌کنند، در حالی که این مصرف بالا منجر به رشد تولید ناخالص داخلی نشده است. به گزارش ایسنا، مسعود پزشکیان روز گذشته در ادامه بازدیدهای میدانی در وزارت کشور از مردم درخواست کرد مصرف برق و انرژی را کاهش دهند. وی در این زمینه گفته است اگر در خانه ۱۰ چراغ روشن است، باید دو چراغ روشن بماند. در این راستا مهدی عرب صادق، کارشناس ارشد دیپلماسی انرژی در گفت‌وگو با ایسنا، با تأکید بر اینکه اصلاح تعرفه‌ها و قیمت انرژی مهم‌ترین عامل مدیریت مصرف است، اظهار کرد: در حال حاضر تقریباً سه درصد جامعه ۹۰ درصد انرژی را مصرف می‌کنند. علت اصلی این وضعیت آن است که به‌طور جدی سراغ اصلاح قیمت‌ها نرفته‌ایم. در همه جای جهان وقتی مصرف انرژی افزایش پیدا می‌کند، شاخص تولید ناخالص داخلی هم رشد می‌کند اما در کشور ما به دلیل بدمصرفی چنین اتفاقی نمی‌افتد و بخش زیادی از انرژی عملاً هدر می‌رود. وی افزود: در بخش کشاورزی، خانگی و حتی صنعتی الگوهای صحیح مصرف انرژی وجود ندارد. تا زمانی که برق به عنوان یک خدمت دیده شود و نه کالایی که نیازمند توسعه زیرساخت است، این مشکلات ادامه خواهد داشت. این کارشناس انرژی، قوانین غلط انباشته‌شده را از دیگر چالش‌های حوزه انرژی دانست و گفت: در سال‌های گذشته تصور غلطی توسط برخی ذی‌نفعان خاص انرژی به جامعه القا شده که هر گونه اصلاح تعرفه‌ها فشار بر دهک‌های پایین است؛ در حالی که اتفاقاً قیمت پایین انرژی، خود عامل فشار غیرمستقیم بر دهک‌های پایین است. همین رویکردهای پوپولیستی مانع اصلاح قیمت‌ها شده و زمینه رانت‌های بزرگ را فراهم کرده است.

◄ فرسودگی شبکه برق و تلفات ۱۸ درصدی

عرب صادق همچنین با اشاره به فرسودگی زیرساخت‌ها اظهار کرد: در حال حاضر حدود ۱۷ تا ۱۸ درصد تلفات در شبکه برق کشور وجود دارد که عدد قابل توجهی است. وی در ادامه درباره الگوهای انگیزشی اصلاح مصرف گفت: در ایران نیز باید مصرف برق در هر بخش متناسب با میزان خلق ارزش افزوده باشد. در صنعت، اگر سود انتهای خط تولید و یارانه انرژی متناسب با راندمان تعریف شود، می‌تواند به عنوان مشوق عمل کرده و مصرف را منطقی کند. عرب صادق تأکید کرد: بخشی از خطوط تولید صنعتی ما فاقد حسابداری صنعتی و ارزش اقتصادی واقعی هستند و صرفا به دلیل انرژی بسیار کم‌قیمت فعال‌اند. برخی از این خطوط با راندمان ۱۰ درصد کار می‌کنند؛ در بسیاری از کشورها اجازه فعالیت چنین خطوطی داده نمی‌شود. او درباره نقش آموزش و اطلاع‌رسانی در اصلاح الگوی مصرف نیز گفت: اطلاع‌رسانی قطعا اثر دارد، اما تا زمانی که تعرفه‌ها اصلاح نشود نمی‌توان انتظار داشت الگوی مصرف مردم تغییر کند. قیمت انرژی، ویترین ارزش آن است. در یک جامعه ۹۰ میلیونی ارزش هر چیز با قیمت آن سنجیده می‌شود و تا زمانی که ویترین قیمتی انرژی اصلاح نشود، اصلاح الگو اتفاق نمی‌افتد.

نایب‌رییس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: برآورد می‌شود که حدود یک‌سوم کل ظرفیت پالایشی خلیج‌فارس اکنون از مدار خارج شده است؛ این ظرفیت از دست‌رفته صرفا به نفت خام محدود نیست، بلکه ستون فقرات بازارهای جهانی بنزین، دیزل و سوخت جت را تشکیل می‌دهد. به گزارش ایسنا فرهاد شهرکی، نایب‌رییس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، در یادداشتی با عنوان «بحران زنجیره پالایش جهانی در سایه تداوم انسداد تنگه هرمز» به تبعات جنگ تحمیلی دشمن امریکایی - صهیونیستی علیه ایران اشاره کرد و گفت: برخلاف بحران‌های انرژی پیشین، هسته اصلی بحران کنونی نه در میادین نفتی، بلکه در ستون فقرات پالایشی خاورمیانه متمرکز است. در بخشی دیگر از این یادداشت آمده است که گزارش‌ها حاکی از آن است که تنها در منطقه خلیج فارس، بیش از ۳۰۰ هزار بشکه در روز ظرفیت پالایش به دلیل حملات هوایی تعطیل شده و بیش از ۴۰ تأسیسات حیاتی انرژی دچار آسیب جدی شده‌اند. متن کامل این یادداشت به شرح زیر است:

«با گذشت نزدیک به دو ماه از آغاز جنگ تحمیلی سوم، بازار جهانی انرژی با بزرگ‌ترین شوک عرضه در تاریخ معاصر مواجه شده است. برخلاف بحران‌های پیشین که عمدتاً معطوف به اختلال در عرضه نفت خام بودند، این بحران به‌طور هم‌زمان سه لایه از زنجیره تأمین انرژی را هدف گرفته است: تولید نفت خام، پالایش فرآورده‌های نفتی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی. طبق برآورد شرکت «ویتول» بزرگ‌ترین تاجر مستقل نفت جهان، مجموعا بیش از ۱۰ میلیارد بشکه از عرضه نفت خام جهان در جنگ تحمیلی سوم حذف شده و بیش از ۵ میلیون بشکه در روز از ظرفیت پالایشی جهان تعطیل شده است. مدیر اجرایی ویتول هشدار داده که «حتی اگر تنگه فردا بازگشایی شود، راه‌اندازی مجدد زنجیره تأمین ماه‌ها زمان خواهد برد و با شکافی ۱۰ میلیارد بشکه‌ای در عرضه نفت خام روبه‌رو هستیم.»

◄ ۱. بحران هسته‌ای: تعطیلی پالایشگاه‌ها و تخریب ظرفیت پالایش

برخلاف بحران‌های انرژی پیشین، هسته اصلی بحران کنونی نه در میادین نفتی، بلکه در ستون فقرات پالایشی خاورمیانه متمرکز است. گزارش‌ها حاکی از آن است که تنها در منطقه خلیج فارس، بیش از ۳۰۰ هزار بشکه در روز ظرفیت پالایش به دلیل حملات هوایی تعطیل شده و بیش از ۴۰ تأسیسات حیاتی انرژی دچار آسیب جدی شده‌اند. متن کامل این یادداشت به شرح زیر است:

۱.۱. مهم‌ترین زیرساخت‌های پالایشی آسیب‌دیده:

* **پالایشگاه رویس (امارات):** بزرگ‌ترین پالایشگاه منطقه که بلوک غربی آن - معادل نیمی از ظرفیت - در حمله پهپادی ۲۱ اسفندماه ۱۴۰۴ هدف اصابت موشک قرار گرفت و دچار آتش‌سوزی شد. برآورد می‌شود تعمیرات کامل این بخش چندین ماه به طول بینجامد.
* **پالایشگاه مینا الاحمدی (کویت):** این پالایشگاه در حملات پهپادی ۲۸ اسفندماه ۱۴۰۴ دچار آتش‌سوزی گسترده شد. مدیرعامل شرکت ملی نفت کویت اعلام کرده بازگشت به ظرفیت کامل تولید، ۳ تا ۴ ماه پس از پایان جنگ زمان نیاز دارد.
* **پالایشگاه سیتره (بحرین):** با ظرفیت پالایش روزانه حدود ۴۰۰ هزار بشکه، این پالایشگاه در ۸ فروردین ماه ۱۴۰۵ هدف حمله قرار گرفت و شرکت ملی نفت بحرین (باپکو) با استناد به «فورس ماژور» کلیه تعهدات صادراتی خود را به حالت تعلیق درآورد.
* **پالایشگاه راس تنوره (عربستان سعودی) و پالایشگاه حیفا (اسراییل):** این پالایشگاه‌ها نیز تعطیل یا با ظرفیت حداقلی فعالیت می‌کنند.

برآورد می‌شود که حدود یک‌سوم کل ظرفیت پالایشی خلیج‌فارس اکنون از مدار خارج شده است. این ظرفیت از دست‌رفته صرفا به نفت خام محدود نیست، بلکه ستون فقرات بازارهای جهانی بنزین، دیزل و سوخت جت را تشکیل می‌دهد.

◄ ۲. شوک عمیق در بازار سوخت‌های نهایی (فرآورده‌ها)

۲.۱. سوخت هوایی (جت): بحرانی تمام‌عیار در آستانه فصل سفر: بازار سوخت جت در کانون این بحران قرار دارد. طبق آمار موسسه «جنرال ایندکس» قیمت نفت سفید هوایی (کروسین) تنها در طول یک ماه نخست جنگ، از حدود ۸۰۰ دلار در هر تُن به ۱،۶۰۰ دلار (رشد ۱۰۰ درصدی) جهش کرده است.

* **ابعاد بحران سوخت جت در اروپا:** انجمن بین‌المللی فرودگاه‌های اروپا (ACI) در نامه‌ای محرمانه در ۲۰ فروردین ماه ۱۴۰۵ به کمیسیون اروپا هشدار داد که در صورت عدم بازگشایی فوری تنگه، ذخایر سوخت جت اروپا طی ۲۱ روز (سه هفته) به پایان خواهد رسید. این هشدار در حالی منتشر شد که قیمت سوخت جت به محدوده ۱۵۰ تا ۲۰۰ دلار در هر بشکه صعود کرده بود.
* **در آسیا-اقیانوسیه:** خطوط هوایی ویتنام، فیلیپین و نیوزیلند صدها پرواز را لغو کرده‌اند؛ نیوزیلند ۱،۱۰۰ پرواز را حداقل تا ۱۱ اردیبهشت ۱۴۰۵ متوقف کرده، فیلیپین ایرلاینز اعلام کرده موجودی سوخت خود را فقط تا ۹ تیرماه ۱۴۰۵ تضمین شده می‌بیند و پس از آن وضعیت نامشخص است.
* **وابستگی ساختاری اروپا:** ۷۵ درصد سوخت جت اروپا از پالایشگاه‌های خاورمیانه تأمین می‌شده است اکنون این جریان «عملا به صفر رسیده». اسپارتاکوموودیتی تحلیل کرده که «هر اقدامی از سوی پالایشگاه‌های اروپایی، از جمله افزایش نرخ بهره‌برداری، تعویق تعمیرات دوره‌ای و تغییر ترکیب تولید به سمت سوخت جت، قادر به جبران خسارت ناشی از بسته‌شدن تنگه هرمز نخواهد بود.»

نکته کلیدی: ویلی والش، دبیرکل یاتا، تأکید کرده که «حتی اگر ایران فردا تنگه را بازگشایی کند، با توجه به وضعیت تأسیسات پالایشی آسیب‌دیده خاورمیانه، بازگشت عرضه سوخت هوایی به سطح عادی، چندین ماه زمان نیاز دارد.»

۲.۲. بنزین و دیزل: موج «تخریب تقاضا» از آسیا به جهان: کمبود مواد اولیه پالایشی (نفتای سبک و میعانات گازی) از یک سو و کاهش شدید ضریب بهره‌برداری پالایشگاه‌ها از سوی دیگر، موجب افزایش سرسام‌آور قیمت بنزین و گازوئیل شده است.

در منطقه آسیا-اقیانوسیه، حجم بی‌سابقه‌ای از بنزین (۱۱۹ هزار بشکه در روز) از غرب کانال سوئز برای تخلیه در اردیبهشت ماه ۱۴۰۵ خریداری شده که در مقایسه با ۸ هزار بشکه در روز سال ۲۰۲۵، رشدی انفجاری را نشان می‌دهد. با این حال تحلیلگران هشدار می‌دهند این محموله‌های آربیتراژی کافی نیستند.

واکنش‌های سیاستی و پیامدها:

* کره جنوبی برای بنزین و گازوئیل «سقف قیمت» تعیین کرده است.
* چین صادرات فرآورده‌های نفتی را متوقف کرده تا بازار داخلی را تأمین کند.
* چندین کشور آسیایی برنامه‌های «دورکاری گسترده» را برای مهار مصرف سوخت حمل‌ونقل به اجرا گذاشته‌اند.

طبق تحلیل «وال استریت ژورنال» و فارستریت، اثر تخریب تقاضا اکنون از آسیا به روشنی نمایان شده و در حال سرایت به اروپا و سایر نقاط جهان است.

◄ ۳. اختلال در زنجیره عرضه و ذخایر استراتژیک

۳.۱. فروپاشی جریان نفت: داده‌های گردآوری‌شده از نهادهای مختلف ابعاد فروپاشی جریان نفت را نشان می‌دهند:

* جریان نفت از تنگه هرمز نسبت به میانگین عادی ۱۹.۵ میلیون بشکه در روز کاهش یافته و تقریبا به صفر نزدیک شده است.
* حتی با احتساب مسیرهای جایگزین (خط لوله شرق-غرب عربستان و خط لوله ابوظبی-فجیره)، خالص تلفات روزانه جریان نفت خلیج فارس به ۱۷.۷ میلیون بشکه رسیده است.
* تولید نفت خام کشورهای عربی حوزه خلیج فارس حدود ۷۵۰ هزار بشکه در روز کاهش یافته.

۳.۲. پاسخ ذخایر استراتژیک: آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) در ۲۰ اسفندماه ۱۴۰۴، ۳۲ کشور عضو را برای بزرگ‌ترین آزادسازی تاریخ ذخایر استراتژیک - ۴۰۰ میلیون بشکه - بسیج کرد. منابع صنعتی اما خاطرنشان می‌کنند که:

۱. سهم اندکی از این ذخایر به سوخت هوایی اختصاص می‌یابد.
۲. آزادسازی ذخایر «مُسکن موقت» است و به‌هیچ‌وجه جایگزین جریان مستمر پالایشی خاورمیانه نمی‌شود.
۳. فاتح بیرول، مدیرکل IEA، روز ۳ اردیبهشت ماه ۱۴۰۵ هشدار داد که «جهان با بزرگ‌ترین تهدید امنیت انرژی تاریخ روبروست و راه‌حل نهایی، فقط بازگشایی تنگه هرمز است، نه آزادسازی ذخایر.»

◄ ۴. پیامدهای اقتصادی و خطرات کلان

۴.۱. تورم و رکود: صندوق بین‌المللی پول (IMF) در «گزارش ثبات مالی جهان» (فروردین ماه ۱۴۰۵) اعلام کرده که تحت سناریوی «منازعه محدود»، رشد جهانی در سال جاری میلادی از ۳.۱٪ فراتر نخواهد رفت و در صورت تداوم قیمت‌های بالای انرژی، تورم جهانی می‌تواند به ۵.۴٪ برسد.

۴.۲. فشار ویژه بر خطوط هوایی و گردشگری:

* هزینه سوخت ۳۰٪ از هزینه‌های عملیاتی خطوط هوایی را تشکیل می‌دهد؛ دوبرابر شدن قیمت به معنای افزایش تصاعدی قیمت بلیت است.
* سفرهای هوایی بین‌المللی به‌شدت تحت فشار قرار گرفته و برخی تحلیلگران از «بحران پرواز» یا «فلج هوایی» در صورت ادامه وضعیت سخن می‌گویند.
* اقتصاد کشورهای وابسته به گردشگری (اروپای جنوبی، آسیای جنوب شرقی) با خطر رکود مضاعف مواجه است.

۴.۳. آسیب‌پذیری ویژه کشورهای جنوب شرق آسیا: تحلیل سوسیته جنرال نشان می‌دهد که در حالی که چین با ذخایر استراتژیک گسترده تا ۳۰۰ روز مقاومت نسبی دارد، اقتصادهای آسیب‌پذیر جنوب شرقی (فیلیپین، میانمار، ویتنام) با تنها ۲۰ تا ۴۰ روز ذخیره نفتی، در خط مقدم بحران قرار دارند

◄ ۵. پیامدهای بلندمدت و درس‌های ساختاری

* **جابه‌جایی دائم در الگوی تجارت انرژی:** خریداران آسیایی برای نخستین‌بار در تاریخ، به حجم عظیمی از محموله‌های بنزین و سوخت جت از غرب آفریقا، روسیه و امریکا متکی شده‌اند امری که الگوی تاریخی «شرق به غرب» را معکوس کرده است.
* **افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دائم:** حق‌بیمه جنگی کشتیرانی در تنگه هرمز به ۳٪ ارزش شناور افزایش یافته؛ این هزینه‌ها احتمالاً ساختاری و ماندگار خواهند بود.
* **شکست در مدیریت پیشگیرانه:** به‌اذعان خود تجار بزرگ (Vitol, Trafigura, Gunvor)، آنها نیز دچار «خطای محاسباتی فاحش» در برآورد احتمال تشدید تنش شده‌اند.
* **آسیب‌پذیری سیستمیک گذار انرژی:** اروپا دقیقا در میانه «گذار انرژی» - با تعطیلی بسیاری از پالایشگاه‌های خود - با این بحران مواجه شده و قدرت مانور پالایشی خود را از دست داده است.

بحران کنونی صرفا یک شوک قیمتی گذرا نیست، بلکه یک گسست ساختاری در زنجیره پالایش و عرضه فرآورده‌های نفتی جهان محسوب می‌شود. با توجه به اینکه:

* پالایشگاه‌های کلیدی خاورمیانه ماه‌ها از مدار خارج شده‌اند،
* بازگشایی تنگه به تنهایی مشکل عرضه فرآورده‌ها را حل نخواهد کرد،
* و بحران سوخت جت می‌تواند اقتصاد هوانوردی و گردشگری جهانی را فلج کند.

به‌نظر می‌رسد جهان وارد «دوره جدیدی از عدم‌قطعیت ساختاری انرژی» شده است. آسیب‌پذیرترین کشورها آنهایی هستند که همزمان «وابستگی بالا به پالایش خاورمیانه»، «ذخایر محدود فرآورده‌های نفتی» و «اقتصادهای متکی به گردشگری» دارند.

رویداد

عراق بدترین آسیب را دیده است

میان کشورهای منطقه، عراق بیشترین ضربه را خورده است. پیش از جنگ، عراق روزانه نزدیک ۴.۹ میلیون بشکه نفت تولید می‌کرد (هر بشکه حدود ۱۵۹ لیتر)، اما الآن این رقم به حدود ۱.۶ میلیون بشکه در روز سقوط کرده است. عراق به‌خلاف عربستان و امارات که نفتکش‌های مخصوص خودشان را دارند، عراق به نفتکش‌های خارجی وابسته است، از طرفی، امنیت در بعضی مناطق عراق ضعیف است، بسیاری از کارگران آواره شده‌اند و پول کافی هم برای تعمیرات وجود ندارد. بعضی از چاه‌های نفت هم دچار گرفتگی یا افت فشار شده‌اند و باید خیلی آرام و تدریجی راه‌اندازی شوند. وقتی یک چاه نفت قدیمی بخواهد دوباره راه‌اندازی شود، ممکن است نفت کمتری بدهد و گاز بیشتری همراه آن خارج شود (که مدیریت گاز خودش هزینه دارد) ضمن اینکه خود عملیات راه‌اندازی مجدد بسیار پرهزینه است، در حالی که درآمدهای نفتی کشورها کم شده است و پول نقد به‌سختی پیدا می‌شود.

ادامه از صفحه اول

بازار کار در تنگنای رکود و جنگ

در ایران نیز در شرایط کنونی چنین رویکردی می‌تواند نقش مهمی در کاهش آسیب‌های احتمالی بازار کار داشته باشد. اگر بنگاه‌ها بتوانند از دوره‌های بحرانی عبور کنند، احتمال حفظ نیروی انسانی و بازگشت سریع‌تر اقتصاد به مسیر فعالیت عادی بیشتر خواهد شد. در غیر این صورت، موج تعطیلی یا کاهش فعالیت واحدهای اقتصادی می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای اشتغال و ثبات اجتماعی به همراه داشته باشد. موضوع دیگری که در این میان مطرح می‌شود، وضعیت دستمزدها و قدرت خرید نیروی کار است. در سال‌های اخیر فاصله میان رشد هزینه‌های زندگی و افزایش دستمزدها به یکی از دغدغه‌های جدی کارگران تبدیل شده است. تورم بالا باعث شده حتی افزایش‌های سالانه دستمزد نیز نتواند کاهش قدرت خرید خانوارهای کارگری را به طور کامل جبران کند، به‌همین دلیل برخی کارشناسان معتقدند در شرایط خاص اقتصادی ممکن است نیاز به بررسی مجدد سیاست‌های مزدی و ایجاد سازوکارهایی برای ترمیم قدرت خرید کارگران وجود داشته باشد. البته هر گونه تصمیم در این زمینه باید با در نظر گرفتن توان بنگاه‌های اقتصادی اتخاذ شود. اگر افزایش دستمزد بدون توجه به شرایط واقعی تولید و خدمات انجام شود، ممکن است فشار بیشتری بر کارفرمایان وارد کند و در نهایت به کاهش اشتغال منجر شود، بنابراین ایجاد تعادل میان حفظ قدرت خرید کارگران و پایداری فعالیت بنگاه‌ها یکی از مهم‌ترین چالش‌های سیاست‌گذاری در بازار کار است. در مجموع، آنچه امروز در بازار کار مشاهده می‌شود ترکیبی از فشارهای اقتصادی، ناطمینانی‌های ناشی از شرایط منطقه‌ای و مشکلات ساختاری دیرینه است. عبور از این وضعیت نیازمند مجموعه‌ای از سیاست‌های هماهنگ در حوزه‌های مختلف از جمله حمایت از تولید، تقویت نظام تامین اجتماعی، اصلاح قوانین مرتبط با اشتغال‌های جدید و ایجاد فضای باثبات‌تر برای فعالیت‌های اقتصادی است. اگر چنین رویکردی به شکل جدی دنبال شود، می‌توان امیدوار بود که بازار کار از فشارهای فعلی عبور کند و مسیر ایجاد اشتغال پایدار دوباره تقویت شود، در غیر این صورت، ادامه روندهای فعلی ممکن است به گسترش بیکاری، افزایش ناامنی شغلی و عمیق‌تر شدن مشکلات معیشتی بخش بزرگی از جامعه منجر شود؛ مسائلی که مدیریت آنها در آینده هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی بیشتری به همراه خواهد داشت.

افق تجاری ایران و عراق

عدم صدور ضمانتنامه، مسائل اقامتی، تخصیص نیافتن ارز به نرخ بانک مرکزی عراق، توسعه‌نیافتگی فناوری اطلاعات و ارتباطات و پلتفرم‌های مبتنی بر محصولات دیجیتال، همچنین فقدان زیرساخت‌های تجارت اعتباری است. بخش دیگر به نبود مدیریت واحد در راهبری امور تجارت بازمی‌گردد. با توجه به اینکه بخش عمده تجارت دو کشور از طریق مرزهای زمینی انجام می‌شود و بیش از ۲۲ دستگاه در امور پایانه‌ها و بازارچه‌های مرزی نقش دارند، وجود یک ساختار مدیریتی متمرکز و هماهنگ‌کننده ضروری است. در همین راستا، اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق طی مکاتبه‌ای با معاون اول رییس جمهور، پیشنهاد احیای «ستاد توسعه روابط اقتصادی ایران با عراق» را مطرح کرد. همچنین در جلسه اخیر ستاد اقتصادی دولت به ریاست رییس جمهور کشور، جمع‌بندی این ستاد بر آن بود که مدیریت و محوریت هماهنگی مرزها در اختیار گمرک باشد؛ اقدامی که می‌تواند با ایجاد انسجام در تصمیم‌گیری، کاهش بروکراسی و تسهیل و تسریع ارایه خدمات به تجار، زمینه ارتقای کارآمدی تجارت دوجانبه را فراهم کند. با توجه به ظرفیت‌ها و چالش‌های پیش گفته، اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق در سال گذشته مجموعه‌ای از اقدامات هدفمند را برای تسهیل تجارت و تعمیق همکاری‌های دوجانبه در دستور کار قرار داد. برگزاری سمینارها و همایش‌های تخصصی با محوریت تراز تجاری، شیوه‌های نوین تسویه مالی، مدیریت ریسک‌های ارزی و الزامات حضور حرفه‌ای برندهای ایرانی در بازار عراق، از جمله برنامه‌هایی بود که با مشارکت فعالان بخش خصوصی و کارشناسان دو کشور اجرا شد. با ارایه مشاوره‌های تخصصی حقوقی، بانکی، گمرکی و بازاریابی به صادرکنندگان و سرمایه‌گذاران و نیز رصد، اطلاع‌رسانی و تبیین فرصت‌های تجاری، قوانین و مقررات و تغییرات مقرراتی مرتبط با تجارت دو کشور و حضور مستمر در نشست‌ها با سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی و برگزاری جلسات مشترک و طرح و پیگیری دغدغه‌های فعالان اقتصادی تلاش شد مسیر ورود و تثبیت در بازار عراق هموارتر شود.