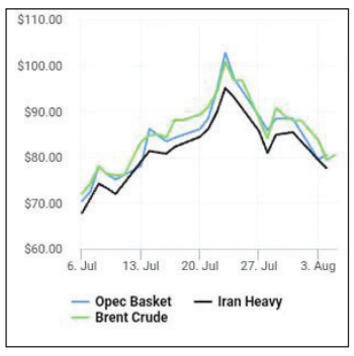
تحلیل

ایست قیمت نفت در بازار جهانی



قیمت نفت پس از کاهش در دو روز معامله گذشته، در معاملات روز چهارشنبه بازار جهانی ثابت ماند، زیرا سرمایه‌گذاران منتظر بودند ببینند آیا تلاش‌ها برای پایان دادن به جنگ و از سرگیری ترافیک از طریق تنگه هرمز، به نتیجه خواهد رسید یا خیر.

به گزارش ایسنا، قیمت آتی نفت خام برنت با ۲۶ سنت یا حدود ۰.۳۳ درصد افزایش، به ۷۹ دلار و ۶۲ سنت در هر بشکه رسید. قیمت آتی نفت وست تگزاس اینترمدییت آمریکا با ۰.۱۶ درصد یا ۱۲ سنت افزایش، به ۷۵ دلار و ۹۰ سنت در هر بشکه رسید. قطر روز سه‌شنبه اعلام کرد که میانجیگران در تلاش‌ها برای پایان دادن به جنگ پیشرفت‌هایی داشته‌اند. اعلام این خبر باعث کاهش قیمت نفت شد. نفت برنت روز سه‌شنبه برای اولین بار از ۱۳ ژوئیه، زیر ۸۰ دلار در هر بشکه بسته شد. دیوان امیری قطر از گفت‌وگوی تلفنی امیر این کشور با رییس جمهور آمریکا خبر داد و اعلام کرد دو طرف آخرین تلاش‌ها برای کاهش تنش میان تهران و واشنگتن و پیشبرد راه‌حل‌های دیپلماتیک را بررسی کردند. این گفت‌وگو پس از آن انجام شد که پیشتر وزارت امور خارجه ایران ادعای رییس جمهور آمریکا درباره دور جدید مذاکرات تهران-واشنگتن را رد کرده و تنها تبادل پیام از طریق میانجی‌ها را تایید کرد. پیش از آغاز تجاوز آمریکایی صهیونی به ایران، حدود ۲۰ درصد از نفت و گاز طبیعی مایع جهان از مسیر تنگه هرمز ترانزیت می‌شد و توقف این جریان پس از آغاز این حمله غیرقانونی باعث شد در ماه مارس، قیمت‌ها ۵۰ درصد افزایش یابند. در این بین، منابع بازار روز سه‌شنبه با استناد به داده‌های موسسه امریکن پترولیوم اعلام کردند که موجودی نفت خام و بنزین آمریکا در هفته گذشته افزایش یافته، در حالی که ذخایر فرآورده‌های تقطیری کاهش یافته است. بر اساس گزارش رویترز، این منابع که نخواستند نامشان فاش شود، گفتند: موجودی نفت خام در هفته منتهی به ۳۱ ژوئیه، حدود ۲.۷ میلیون بشکه افزایش یافته است. آمار رسمی ذخایر نفت و سوخت آمریکا بعدازظهر دیروز از سوی اداره اطلاعات انرژی آمریکا منتشر شد.

ادامه از صفحه اول

گزارش گلدمن ساکس از افت شدید صادرات نفت خلیج فارس

گلدمن ساکس در گزارشی با تاکید بر اینکه بازار فیزیکی طلای سیاه همچنان با کمبود عرضه روبه‌روست، برآورد کرد که صادرات نفت خلیج فارس با کاهشی چشمگیر، به حدود ۳۶ درصد سطح عرضه در پیش از آغاز جنگ آمریکا علیه ایران رسیده است. به گزارش ایرنا از رویترز، این بانک چندملیتی مستقر در نیویورک معتقد است که در بازه زمانی «تایید توافق هسته‌ای احتمالی، بین آمریکا و ایران یا تشدید قابل توجه درگیری میان دو کشور» نفت احتمالا در محدوده ۸۰ تا ۹۰ دلار برای هر بشکه نوسان خواهد کرد. گلدمن ساکس همچنین ارزش منصفانه نفت برنت در بازار نقدی (لحظه‌ای) را حدود ۸۰ دلار به ازای هر بشکه برآورد کرده و بر این باور است که به‌رغم تداوم ابهامات درباره عرضه نفت خاورمیانه، بازار تنها مقدار محدودی از صرف ریسک (ریسک ژئوپلیتیکی) را در قیمت‌ها لحاظ کرده است. همزمان با ادعای دونالد ترامپ، رییس جمهوری آمریکا مبنی بر از سرگیری مذاکرات با ایران به‌منظور بازگشایی تنگه هرمز و پایان دادن به جنگ پنج‌ماهه میان دو کشور که فضای بازار را با ابهام مواجه کرده است، نفت خام برنت در محدوده ۸۵ دلار معامله شد. پافشاری مکرر ترامپ بر تکرار ادعاهایش در حالی مطرح می‌شود که اسماعیل بقایی، سخنگوی وزارت امور خارجه دیروز در نشست خبری تاکید کرد «مادامی که شرارت آمریکا ادامه پیدا کند، مادامی که محاصره دریایی ایران اعلام شده باشد، مادامی که تجاوز نظامی آمریکا علیه ایران و منافع آن ادامه داشته باشد و مادامی که همه مواردی که آمریکا در این مدت نقض کرده، همچنان ادامه داشته باشد، قاعدتا در وضعیت تنگه هرمز تغییر خاصی اتفاق نخواهد افتاد. لذا تمرکز مذاکرات با عمان بر این موضوع خواهد بود و موضوعاتی که مربوط به ایران و آمریکا می‌شود، باید در مراحل بعدی بررسی شود تا ببینیم اوضاع و احوال به چه سمت‌وسویی خواهد رفت.» به نوشته رویترز، هرچند پس از ادعای ترامپ مبنی بر لغو حملات برنامه‌ریزی‌شده علیه ایران و انتشار گزارش‌هایی مبنی بر پیشرفت مذاکرات مدیریت عبور و مرور کشتی‌ها در تنگه هرمز، قیمت برنت به بازه پایین تا میانه کانال ۸۰ دلار عقب‌نشینی کرد، اما گلدمن ساکس تاکید کرده که بازار فیزیکی طلای سیاه همچنان با کمبود عرضه روبه‌رو و تحت فشار است. برآورد این بانک حاکی از آن است که ذخایر قابل رصد نفت جهان طی دو هفته گذشته روزانه ۶.۳ میلیون بشکه تنزل یافته که از افت صادرات نفت از خلیج فارس و دریای سرخ، کاهش صادرات روسیه و افزایش واردات نفت توسط کشورهای آسیایی نشات گرفته است. افزون بر این، گلدمن ساکس تخمین می‌زند که صادرات نفت کشورهای خلیج فارس، بر پایه میانگین متحرک هفت‌روزه، به حدود ۳۶ درصدِ سطح پیش از آغاز جنگ کاهش یافته است؛ در حالی که این رقم در اوایل ماه جولای نزدیک به ۸۰ درصد بود. این بانک همچنین اعلام کرد که ظرفیت نفتکش‌های بارگیری‌شده در دریای سرخ از زمان اعلام محاصره توسط حوثی‌ها (انصارالله یمن)، ۲۲ درصد کاهش یافته است. (یمن پیش‌تر در پاسخ به محاصره فرودگاه صنعا توسط عربستان و در چهارچوب اصل «محاصره در برابر محاصره»، محاصره دریایی علیه ریاض را اعلام کرد.) همچنین طبق برآورد گلدمن ساکس، صادرات نفت عربستان سعودی نیز نسبت به مدت مشابه سال گذشته روزانه ۲.۴ میلیون بشکه کاهش یافته است. این بانک در بخش دیگری از این گزارش، به کاهش اخیر عرضه نفت خام روسیه اشاره کرد. طبق برآورد گلدمن ساکس، صادرات نفت خام و میعانات گازی روسیه طی ۲ هفته گذشته روزانه ۱.۳ میلیون بشکه کاهش یافته است.

گزارش «تعادل» از ۲.۶ میلیارد بشکه نفت که با جنگ علیه ایران به بازار نرسید

جنگ و نفتِ سرگردان در خلیج فارس!

بازار جهانی نفت در ماه‌های اخیر با شوکی روبه‌رو شده که آثار آن تنها در نمودار قیمت‌ها یا گزارش‌های روزانه عرضه و تقاضا قابل مشاهده نیست. بحران امنیتی در خلیج فارس و اختلال در تردد نفتکش‌ها از تنگه هرمز، شکافی عمیق میان «تولید نفت» و «رسیدن نفت به بازار مصرف» ایجاد کرده است؛ شکافی که بر اساس اعلام مدیرعامل آرامکو، حجم آن در طول پنج ماه به حدود ۲.۶ میلیارد بشکه رسیده است.

این رقم در نگاه نخست تنها یک عدد بزرگ به نظر می‌رسد، اما در واقع تصویری از یکی از کم‌سابقه‌ترین اختلال‌های زنجیره تأمین انرژی در سال‌های اخیر ارایه می‌کند. نفت ممکن است در میدان تولید شود، در مخازن ذخیره‌سازی قرار داشته باشد و حتی برای صادرات آماده باشد، اما تا زمانی که امکان انتقال ایمن و مستمر آن به پالایشگاه‌ها و بازارهای مصرف فراهم نشود، از منظر بازار جهانی عملاً عرضه‌شده محسوب نمی‌شود.

بر اساس برآوردهای منتشرشده، جریان نفت عبوری از تنگه هرمز در سال ۲۰۲۴ به‌طور متوسط حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز بوده است؛ رقمی معادل نزدیک به یک‌پنجم مصرف جهانی فرآورده‌های نفتی و مایعات نفتی. بنابراین، هرگونه اختلال در این مسیر نه‌تنها کشورهای ساحلی خلیج فارس، بلکه پالایشگاه‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل، صنایع پتروشیمی و مصرف‌کنندگان بزرگ انرژی در سراسر جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

اگر رقم ۲.۶ میلیارد بشکه را بر پنج ماه تقسیم کنیم، متوسط آن حدود ۱۷ میلیون بشکه در روز خواهد بود. این میزان با حجم نفت عبوری از تنگه هرمز تناسب دارد و نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از جریان نفت منطقه در دوره بحران نتوانسته است با سرعت و نظم معمول به بازارهای مصرف برسد.

با این حال، این عدد لزوماً به معنای نابودی یا توقف کامل تولید ۲.۶ میلیارد بشکه نفت نیست. بخشی از این نفت ممکن است در مخازن ذخیره شده باشد، بخشی با تأخیر و از مسیرهای جایگزین به مقصد رسیده باشد و بخشی نیز به دلیل محدودیت‌های حمل‌ونقل، بیمه، امنیتی یا عملیاتی از چرخه تجارت بین‌المللی خارج مانده باشد. از این رو، تعبیر دقیق‌تر آن است که ۲.۶ میلیارد بشکه نفت در زمان مورد نیاز بازار به‌طور کامل در دسترس خریداران قرار نگرفته است.

همین تفاوت میان «تولید» و «عرضه واقعی» اهمیت بحران را دوچندان می‌کند. بازار نفت به جریان مستمر نیاز دارد و صرف وجود ذخایر زیرزمینی یا نفت انباشته‌شده در پایانه‌ها، کمبود فوری پالایشگاه‌ها را جبران نمی‌کند. پالایشگاه‌ها به خوراک مشخص، در زمان مشخص و از مسیر مشخص نیاز دارند. هر اختلال در این زنجیره، هزینه‌ای فراتر از قیمت خود نفت ایجاد می‌کند.

مدیرعامل آرامکو هشدار داده است که در صورت تداوم انسداد تنگه هرمز، بازار جهانی هر هفته حدود ۱۰۰ میلیون بشکه نفت را از دست خواهد داد. این میزان در مقیاس روزانه حدود ۱۴ میلیون بشکه است؛ یعنی رقمی که می‌تواند تعادل عرضه جهانی را به سرعت بر هم بزند.

اهمیت این هشدار در آن است که ذخایر نفتی جهان برای جبران یک وقفه کوتاه‌مدت طراحی شده‌اند، نه برای پوشش اختلالی طولانی و پیوسته. در روزهای نخست بحران، کشورها می‌توانند از ذخایر تجاری و راهبردی استفاده کنند، نفتکش‌های سرگردان را به مسیرهای جایگزین بفرستند و از تولیدکنندگان دیگر برای افزایش عرضه کمک بگیرند. اما با گذشت زمان، ذخایر کاهش می‌یابد، هزینه حمل بالا می‌رود و ظرفیت تولید مازاد نیز محدود می‌شود.

اعلام نیاز به حداقل ۱۸ ماه برای پر کردن دوباره ذخایر جهانی، نشان می‌دهد حتی پس از بازگشت تردد نفتکش‌ها، بازار فوراً به وضعیت عادی بازنخواهد گشت. بازسازی ذخایر فرآیندی زمان‌بر است؛ زیرا باید همزمان با تقاضای جاری، نفت اضافی نیز خریداری و ذخیره شود. این موضوع می‌تواند فشار قیمتی را برای ماه‌ها پس از پایان بحران حفظ کند.

بحران تنگه هرمز تنها یک شوک عرضه نیست؛ بلکه یک شوک هم‌زمان در بخش حمل‌ونقل نیز به شمار می‌رود. اگر تولید کاهش یابد، بازار می‌تواند با استفاده از ذخایر یا افزایش تولید سایر کشورها بخشی از کمبود را جبران کند. اما وقتی نفت تولیدشده امکان عبور ایمن از مسیر اصلی را نداشته باشد، حتی تولید پایدار نیز نمی‌تواند نیاز پالایشگاه‌ها را در زمان مناسب پاسخ دهد.

در چنین شرایطی، هزینه بیمه نفتکش‌ها افزایش می‌یابد، زمان سفر طولانی‌تر می‌شود و صاحبان کشتی‌ها برای پذیرش محموله‌های منطقه‌ای حق بیمه بیشتری مطالبه می‌کنند. این هزینه‌ها در نهایت به قیمت نفت خام، فرآورده‌های نفتی، سوخت هواپیما، هزینه حمل‌ونقل کالا و قیمت تمام‌شده تولید منتقل خواهد شد. مسیرهای جایگزین نیز ظرفیت نامحدود ندارند. خطوط لوله منطقه‌ای می‌توانند بخشی از نفت را از مسیرهای غیر دریایی منتقل کنند، اما توان آنها در مقایسه با حجم صادرات خلیج فارس محدود است. افزون بر این، بسیاری از پالایشگاه‌ها برای دریافت نفت از مسیرها و بنادر مشخص طراحی شده‌اند و تغییر ناگهانی نوع نفت یا مبدأ تأمین برای آنها آسان نیست.

نخستین قربانی اختلال در عرضه نفت، الزاماً مصرف‌کننده نهایی نیست؛ پالایشگاه‌ها زودتر از دیگران اثر بحران را احساس می‌کنند. کاهش دسترسی به نفت خام می‌تواند ظرفیت فعالیت پالایشگاه‌ها را پایین بیاورد و عرضه بنزین، گازوئیل، سوخت جت و خوراک پتروشیمی را محدود کند. به همین دلیل، حتی اگر قیمت نفت خام در مقطعی کنترل شود، قیمت فرآورده‌ها ممکن است همچنان بالا بماند.

داده‌های بازار نشان می‌دهد در دوره بحران، عرضه جهانی نفت کاهش یافته و ذخایر خشکی نیز با سرعت زیادی مصرف شده‌اند. در مقابل، نفت موجود روی آب افزایش یافته است؛ نشانه‌ای از آنکه بخشی از محموله‌ها در مسیرهای طولانی‌تر قرار گرفته یا برای یافتن مقصد مناسب منتظر مانده‌اند. این وضعیت، هزینه مالی و عملیاتی تجارت نفت را افزایش می‌دهد و ریسک کمبود منطقه‌ای را بالا می‌برد.

در اقتصادهای بزرگ، افزایش قیمت انرژی معمولاً به رشد تورم، کاهش قدرت خرید خانوارها و افزایش هزینه تولید منجر می‌شود. کشورهای واردکننده نفت با کسری تجاری بیشتر مواجه می‌شوند و دولت‌ها ناچار خواهند بود میان حمایت از مصرف‌کننده، کنترل قیمت‌ها و حفظ منابع ارزی تعادل دشوارتری برقرار کنند. حتی در صورت بازگشت تدریجی جریان نفت از تنگه هرمز، بازار احتمالاً به شرایط پیش از بحران بازنمی‌گردد. خریداران بزرگ تلاش خواهند کرد وابستگی خود را به یک مسیر خاص کاهش دهند، ذخایر راهبردی بیشتری ایجاد کنند و قراردادهای بلندمدت متنوع‌تری با تولیدکنندگان خارج از خلیج فارس امضا کنند.

در سوی دیگر، تولیدکنندگان منطقه نیز به دنبال تقویت خطوط لوله، پایانه‌های صادراتی جایگزین و مسیرهای زمینی خواهند رفت. با این حال، ایجاد چنین زیرساخت‌هایی به سرمایه‌گذاری سنگین و زمان طولانی نیاز دارد و نمی‌تواند فوراً جایگزین ظرفیت تنگه هرمز شود.

آنچه اکنون در بازار نفت رخ داده، نشان می‌دهد امنیت انرژی تنها به میزان تولید وابسته نیست. مسیر انتقال، بیمه، امنیت کشتیرانی، ظرفیت ذخیره‌سازی و امکان دسترسی سریع به بازار، همگی بخشی از مفهوم عرضه انرژی هستند. تنگه هرمز با عرض محدود خود، بار سنگین تجارت جهانی نفت را بر دوش دارد و هر اختلال در آن می‌تواند پیامدهایی چند برابر بزرگ‌تر از یک کاهش معمولی تولید ایجاد کند.

در نهایت، رقم ۲.۶ میلیارد بشکه بیش از آنکه فقط گزارشی از گذشته باشد، هشداری درباره آینده بازار انرژی است؛ هشداری که می‌گوید جهان هنوز برای جایگزین کردن مسیرهای حیاتی نفت، ذخایر کافی و ظرفیت انتقال انعطاف‌پذیر، آمادگی کامل ندارد. وقتی یک گلوگاه جغرافیایی بتواند در چند ماه چنین شکافی در بازار ایجاد کند، روشن است که امنیت انرژی جهان همچنان به امنیت خلیج فارس و ثبات تنگه هرمز گره خورده است.

خودروهای دوگانه‌سوز؛ ظرفیت مغفول کاهش مصرف بنزین

ظرفیت خالی سی‌ان‌جی می‌تواند روزانه دست‌کم ۶ میلیون لیتر از کسری بنزین کشور را جبران کند.

به گزارش مهر، افزایش مصرف بنزین در سال‌های اخیر و فاصله گرفتن تقاضا از ظرفیت تولید داخلی، بار دیگر ضرورت استفاده از ظرفیت‌های جایگزین در سبد سوخت کشور را برجسته کرده است. یکی از مهم‌ترین این ظرفیت‌ها، شبکه گسترده عرضه سی‌ان‌جی و ناوگان چندمیلیونی خودروهای دوگانه‌سوز است؛ ظرفیتی که به‌رغم سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در سال‌های گذشته، امروز بخش قابل توجهی از آن بلااستفاده مانده و می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از ناترازی بنزین را کاهش دهد.

بررسی وضعیت فعلی صنعت سی‌ان‌جی نشان می‌دهد ظرفیت فعال جایگاهی کشور حدود ۴۰ میلیون مترمکعب در روز است، اما میزان مصرف واقعی به حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون مترمکعب رسیده است. به عبارت دیگر، نزدیک به ۷۰ تا ۷۵ درصد ظرفیت ایجادشده در این بخش خالی مانده؛ در حالی که همین ظرفیت می‌تواند بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین جدید، در خدمت مدیریت مصرف بنزین قرار گیرد.

در سال‌های گذشته توسعه سی‌ان‌جی به عنوان یکی از راهکارهای اصلی کاهش وابستگی حمل‌ونقل به بنزین دنبال شد و میلیون‌ها خودرو به سامانه دوگانه‌سوز مجهز شدند. اکنون حدود ۴.۵ میلیون خودروی سی‌ان‌جی‌سوز در کشور وجود دارد، اما بخشی از این ناوگان عملاً از سوخت گاز استفاده نمی‌کند. آمارها نشان می‌دهد مصرف سی‌ان‌جی که در سال ۱۴۰۱ حدود ۲۲ میلیون مترمکعب در روز بود، اکنون به حدود ۱۶ میلیون مترمکعب کاهش یافته است؛ افتی که نشان می‌دهد بین ۷۰۰ هزار تا یک میلیون خودرو از مدار مصرف سی‌ان‌جی خارج شده‌اند یا سهم استفاده آنها از این سوخت به‌شدت کاهش یافته است.

یکی از دلایل اصلی کاهش اقبال به سی‌ان‌جی، پایین بودن قیمت بنزین نسبت به هزینه‌ها و دردسرهای استفاده از گاز عنوان می‌شود. تا زمانی که اختلاف قیمت، صرفه اقتصادی محسوسی برای مصرف‌کننده ایجاد نکند، انگیزه بازگشت خودروهای دوگانه‌سوز به جایگاه‌های سی‌ان‌جی کاهش می‌یابد. در کنار این موضوع، مسائلی مانند ریجکت شدن مخازن، هزینه بازبینی و تعویض مخزن، کمبود مشوق‌های پایدار و نگرانی برخی رانندگان نسبت به زمان سوخت‌گیری نیز در کاهش تقاضا نقش داشته است.

مزیت مهم سی‌ان‌جی در شرایط فعلی این است که برخلاف برخی راهکارهای بلندمدت مانند ساخت پالایشگاه یا نوسازی گسترده ناوگان، بخش عمده زیرساخت آن از قبل ایجاد شده است. جایگاه‌ها، تجهیزات عرضه، شبکه انتقال و میلیون‌ها خودروی دوگانه‌سوز در کشور موجود است و فعال‌سازی دوباره این ظرفیت می‌تواند در بازه زمانی کوتاه‌تری نسبت به پروژه‌های سرمایه‌بر، اثر خود را در مصرف بنزین نشان دهد. برآوردهای فعالان این صنعت نشان می‌دهد اگر تنها ۵ تا ۶ میلیون مترمکعب از مصرف ازدست‌رفته سی‌ان‌جی به سبد سوخت بازگردد، معادل همین میزان از مصرف روزانه بنزین کاسته خواهد شد. از آنجا که هر مترمکعب سی‌ان‌جی تقریباً می‌تواند جایگزین یک لیتر بنزین در مصرف حمل‌ونقل شود، بازگشت ۶ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی به چرخه مصرف به معنای جبران روزانه حدود ۶ میلیون لیتر کسری بنزین است؛ رقمی که در مقیاس مدیریت سوخت کشور قابل توجه است.

اهمیت این عدد زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم کشور برای پوشش تقاضای بنزین در دوره‌های اوج مصرف، ناچار به استفاده از ابزارهای مختلف مدیریت عرضه، واردات یا کاهش مصرف می‌شود. در چنین شرایطی، فعال‌سازی ظرفیت خالی سی‌ان‌جی می‌تواند فشار بر شبکه تأمین بنزین را کاهش دهد و بخشی از نیاز مصرفی خودروهای شهری، عمومی، تاکسی‌ها، وانت‌ها و خودروهای باری سبک را پوشش دهد.

بر اساس برآوردهای موجود، حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار خودرو به دلیل پایین بودن قیمت بنزین و نبود انگیزه کافی، از مصرف سی‌ان‌جی فاصله گرفته‌اند؛ در حالی که این خودروها همچنان ظرفیت فنی استفاده از گاز را دارند یا با انجام بازبینی و رفع ایراد مخزن می‌توانند دوباره به چرخه مصرف بازگردند. اگر این تعداد خودرو دوباره به صف تقاضای سی‌ان‌جی اضافه شوند، مصرف روزانه گاز در حمل‌ونقل می‌تواند به سطح ۲۱ تا ۲۲ میلیون مترمکعب برسد؛ همان سطحی که کشور در سال‌های گذشته تجربه کرده بود.

از سوی دیگر، صنعت سی‌ان‌جی در شرایط کنونی با مازاد ظرفیت عرضه مواجه است و همین موضوع می‌تواند به فرصتی برای مدیریت ناترازی بنزین تبدیل شود. برخلاف بنزین که تولید آن تابع ظرفیت پالایشی و نیازمند سرمایه‌گذاری‌های سنگین است، سی‌ان‌جی در ایران به دلیل دسترسی گسترده به گاز طبیعی و زیرساخت موجود، امکان نقش‌آفرینی بیشتری در کوتاه‌مدت دارد؛ البته به شرط آنکه سیاست‌های حمایتی، تعرفه‌ای و اجرایی به‌درستی طراحی شود.

برای احیای تقاضای سی‌ان‌جی، چند طرح حمایتی در دستور کار قرار گرفته است. از جمله این اقدامات می‌توان به واگذاری مخزن رایگان به خودروهای باری، ارایه مخازن اقساطی به خودروهای عمومی و شخصی و اجرای پویش عرضه رایگان سی‌ان‌جی در برخی جایگاه‌ها اشاره کرد. هدف اصلی این طرح‌ها، کاهش هزینه اولیه بازگشت خودروها به چرخه مصرف گاز و ایجاد انگیزه برای رانندگانی است که به دلیل هزینه مخزن یا نبود صرفه اقتصادی، استفاده از سی‌ان‌جی را کنار گذاشته‌اند.

در مرحله‌های قبلی پویش عرضه رایگان سی‌ان‌جی، بیش از نیمی از جایگاه‌ها مشارکت کردند و اکنون نیز بر اساس اعلام فعالان این صنعت، حدود ۵۰۰ تا ۷۰۰ جایگاه به پویش جدید پیوسته‌اند. پیش‌بینی می‌شود با همکاری دستگاه‌های دولتی و استانداری‌ها، شمار جایگاه‌های مشارکت‌کننده به بیش از هزار جایگاه برسد. گسترش این پویش می‌تواند بخشی از مصرف‌کنندگان را دوباره به سمت سوخت گاز هدایت کند و به افزایش تقاضا در شبکه سی‌ان‌جی بینجامد.

با این حال، اجرای موفق چنین طرح‌هایی نیازمند حمایت مالی و هماهنگی نهادی است. جایگاه‌داران برای عرضه رایگان یا تخفیفی سی‌ان‌جی باید بخشی از درآمد نقدی خود را از دست بدهند و بدون جبران مناسب، انگیزه کافی برای تداوم مشارکت نخواهند داشت. به همین دلیل، پیشنهاد شده است دولت در زمینه اجاره جایگاه‌ها، هزینه‌های پیمانکاری و جبران بخشی از فروش نقدی، حمایت مشخصی از فعالان این بخش داشته باشد.

حمایت از سی‌ان‌جی علاوه بر کاهش مصرف بنزین، می‌تواند آثار اقتصادی دیگری نیز به همراه داشته باشد. کاهش نیاز به واردات یا مدیریت پرهزینه بنزین، استفاده بهتر از زیرساخت‌های موجود، افزایش بهره‌وری سرمایه‌گذاری‌های گذشته، کاهش فشار بر پالایشگاه‌ها و ایجاد ثبات بیشتر در تأمین سوخت ناوگان حمل‌ونقل از جمله مزایای فعال شدن ظرفیت خالی این صنعت است.

از منظر سیاست‌گذاری، توسعه مصرف سی‌ان‌جی باید در کنار اصلاح تدریجی الگوی مصرف بنزین، افزایش کیفیت خودروها، نوسازی ناوگان فرسوده و بهبود حمل‌ونقل عمومی دیده شود. سی‌ان‌جی به‌تنهایی نمی‌تواند همه مشکلات ناترازی سوخت را حل کند، اما می‌تواند یکی از سریع‌ترین و کم‌هزینه‌ترین ابزارهای کاهش فشار بر بنزین باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که ظرفیت جایگاهی و ناوگان دوگانه‌سوز از پیش آماده است.

در نهایت، تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد هر زمان سیاست‌های قیمتی، حمایتی و اجرایی به‌صورت هماهنگ عمل کرده‌اند، مصرف سی‌ان‌جی افزایش یافته و سهم آن در سبد سوخت حمل‌ونقل تقویت شده است. اکنون نیز اگر دولت بتواند مشوق‌های هدفمند، حمایت از جایگاه‌داران، تسهیل بازبینی مخازن و اطلاع‌رسانی مناسب به مالکان خودروهای دوگانه‌سوز را همزمان دنبال کند، بازگشت دست‌کم ۶ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی به مصرف روزانه دور از دسترس نخواهد بود؛ رقمی که می‌تواند معادل ۶ میلیون لیتر بنزین در روز صرفه‌جویی ایجاد کند و بخشی از ناترازی سوخت کشور را کاهش دهد.

مخالفت مصر با ساخت سدهای جدید روی نیل

هانی سویلام، وزیر آبیاری مصر، روز سه‌شنبه در بحبوحه اختلاف طولانی مدت بر سر «سد بزرگ رنسانس اتیوپی» (GERD) گفت که مصر اجازه نخواهد داد اتیوپی سدهای جدیدی روی رودخانه نیل بسازد. به گزارش ایسنا، اظهارات سویلام حدود دو هفته پس از گزارش‌های رسانه‌ای مبنی بر برنامه‌ریزی اتیوپی برای ساخت سه سد دیگر روی نیل در کنار «سد بزرگ رنسانس اتیوپی» مطرح شد، اگرچه آدیس آبابا رسما در مورد این گزارش‌ها اظهار نظر نکرده است. طبق گزارش رسانه‌های محلی، سویلام در یک کنفرانس مطبوعاتی در قاهره گفت: «به خوبی مشخص است که اتیوپی برنامه‌هایی برای ساخت سدهای جدید دارد، اما آیا دولت مصر اجازه این کار را خواهد داد؟ خیر.» او تاکید کرد که مصر بارها خواستار سازوکاری روشن و الزام‌آور از نظر قانونی برای تبادل داده‌های عملیاتی در مورد سد رنسانس شده است تا کشورهای پایین‌دست، مصر و سودان، بتوانند از میزان آب مورد انتظار و برنامه‌های عملیاتی سالانه مطلع شوند. سویلام گفت که فقدان چنین اطلاعاتی، سودان را در «موقعیت بسیار دشواری» قرار می‌دهد و مانع از آن می‌شود که مقامات سودانی بدون داده‌های دقیق در مورد حجم و زمان‌بندی آب رها شده از اتیوپی، سدهای خود را به‌طور موثر اداره کنند یا ذخیره آب را مدیریت کنند. او افزود: «در چنین شرایطی نباید سودان را به خاطر هرگونه اختلال در مدیریت آب سرزنش کرد.» و خاطرنشان کرد مسوولیت آن بر عهده اتیوپی است که از تعهد به یک مکانیسم الزام‌آور قانونی برای به اشتراک‌گذاری داده‌ها و هماهنگی با کشورهای پایین‌دست خودداری می‌کند. وزیر آبیاری مجددا تاکید کرد که مصر همچنان به دستیابی به یک توافق‌نامه الزام‌آور قانونی برای پر کردن و بهره‌برداری از سد رنسانس متعهد است و تبادل منظم داده‌ها را «به گونه‌ای که منافع همه طرفین را حفظ کند و خطرات مرتبط با مدیریت منابع آب مشترک را کاهش دهد» تضمین می‌کند. مصر و سودان مدت‌هاست که بر سر پر کردن و بهره‌برداری از سد رنسانس که ساخت آن از سال ۲۰۱۱ آغاز شده است، با اتیوپی اختلاف نظر دارند. قاهره و خارطوم بر یک توافقنامه سه‌جانبه الزام‌آور قانونی قبل از بهره‌برداری کامل از پروژه اصرار دارند. با این حال، اتیوپی معتقد است که چنین توافق‌نامه‌ای غیرضروری است و می‌گوید که این سد به منافع کشورهای پایین‌دست آسیبی نخواهد رساند. این اختلاف به تعلیق سه ساله مذاکرات منجر شد، سپس مذاکرات در سال ۲۰۲۳ از سر گرفته شود، اما دوباره در سال ۲۰۲۴ متوقف شد. بر اساس گزارش خبرگزاری آناتولی، رود نیل که حدود ۶۶۵۰ کیلومتر امتداد دارد، بین ۱۱ کشور بوروندی، رواندا، جمهوری دموکراتیک کنگو، کنیا، اوگاندا، تانزانیا، اتیوپی، اریتره، سودان جنوبی، سودان و مصر، مشترک است.

خبر

تولید نفت اوپک افزایش یافت

نظرسنجی بلومبرگ نشان داد تولید نفت خام اوپک طی ماه میلادی گذشته، با افزایش تولید کویت، عربستان سعودی و عراق، بخشی دیگر از ضررهای دوران جنگ خود را جبران کرد. به گزارش ایسنا، نظرسنجی ماهانه بلومبرگ نشان داد تولید نفت اوپک در ژوئیه، به میزان ۱.۱۶ میلیون بشکه در روز افزایش یافت و به‌طور متوسط به ۱۹.۴۴ میلیون بشکه در روز رسید که تقریبا تمام این افزایش مربوط به سه کشور خلیج فارس بود. با توجه به اینکه ترافیک کشتیرانی از طریق خلیج فارس هنوز به دلیل جنگ تحمیلی آمریکا علیه ایران مختل شده است و جریان‌های دریایی از طریق دریای سرخ در معرض اختلال هستند، تولید این گروه به‌طور قابل توجهی کمتر از سطح قبل از جنگ تحمیلی علیه ایران مانده است. افزایش تولید نفت اوپک در ژوئیه می‌تواند تا حدودی با افزایش مصرف داخلی توضیح داده شود. تولیدکنندگان نفت در خاورمیانه معمولا در ماه‌های تابستان، زمانی که افزایش تقاضای برق برای تهویه مطبوع اغلب آنها را ملزم به سوزاندن مستقیم نفت خام می‌کند، تولید خود را افزایش می‌دهند. بر اساس این نظرسنجی، عراق در افزایش تولید اوپک در ژوئیه پیشرو بود و تولید خود را با ۴۶۰ هزار بشکه در روز افزایش، به ۲.۳ میلیون بشکه در روز رساند. بر اساس داده‌های ردیابی نفتکش‌ها که توسط بلومبرگ گردآوری شده است، صادرات این کشور در ژوئیه با افزایش بارگیری از بندر جنوبی بصره، ۳۷ درصد افزایش یافت. تولید کویت ۳۶۰ هزار بشکه در روز افزایش یافت و به میانگین ماهانه ۱.۵۷ میلیون بشکه در روز رسید. مقامات کویتی هفته جاری اعلام کردند که این کشور تولید خود را به بالاترین سطح متوسط از زمان آغاز درگیری‌ها بازگردانده است. طبق این نظرسنجی، تولید عربستان سعودی با ۳۹۰ هزار بشکه در روز افزایش، به ۷.۴ میلیون بشکه در روز رسید، اما همچنان چند میلیون بشکه کمتر از حجم تولید قبل از آغاز جنگ است. صادرات این کشور نیز با اعلام محاصره دریایی از سوی یمن در مسیر دریای سرخ، تحت فشار قرار گرفت. اعضای اصلی اوپک پلاس متشکل از اوپک و متحدانش، روز یکشنبه با افزایش تولید به میزان ۱۸۸ هزار بشکه از سپتامبر موافقت کردند و معکوس کردن محدودیت عرضه اعلام شده در سال ۲۰۲۳ را تکمیل کردند. با این حال، با توجه به اینکه هنوز بخش زیادی از تولید خاورمیانه متوقف شده است، افزایش تولید تصویب شده تا پایان جنگ عمدتا روی کاغذ باقی می‌ماند. نظرسنجی تولید نفت اوپک توسط بلومبرگ بر اساس داده‌های ردیابی کشتی، اطلاعات مقامات و تخمین‌های مشاوران گروه راپیدان انرژی، اف جی ئی نکسانت ئی سی‌ای، کپلر و ریستاد انرژی، تهیه شده است.

ادامه از صفحه اول

۲ سال با اقتصاد همراه دولت

بسیاری تصور می‌کردند کشور با صف‌های طولانی و کمبودهای جدی مواجه خواهد شد، مدیریت این بخش در مجموع موفق عمل کرد. این تجربه نشان داد هر جا تصمیم‌گیری منسجم‌تر، اجرا دقیق‌تر و مدیریت بحران حرفه‌ای‌تر بوده، نتایج نیز قابل قبول‌تر از کار درآمده است. به بیان دیگر، همین نمونه موفق نشان می‌دهد که مشکل اصلی نه فقدان توان، بلکه ضعف در تعمیم همین الگوی هماهنگی به دیگر بخش‌های اقتصادی است. در اقتصاد، برخی نقاط بسیار حساس‌اند و بی‌توجهی به آنها می‌تواند سلسله‌ای از نارضایتی‌ها را رقم بزند. در بسیاری از کشورها، جرقه بحران‌های اجتماعی از معیشت مردم زده شده است. در ایران نیز موضوع سوخت، بنزین، نفت و انرژی، تنها یک مساله فنی یا بودجه‌ای نیست؛ این حوزه مستقیماً بر قیمت تمام‌شده بسیاری از کالاها و خدمات اثر می‌گذارد. هر تغییر یا اختلال در این بخش، به سرعت به سایر حوزه‌های اقتصادی سرایت می‌کند. از همین رو، مدی