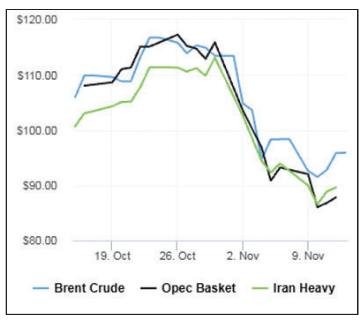
تحلیل

قیمت نفت برنت به ۹۶ دلار رسید



قیمت نفت در معاملات روز جمعه بازار جهانی افزایش یافت و برای سومین روز متوالی صعودی بود، اما در مجموع با کاهش هفتگی مواجه شد که تحت تاثیر واکنش معامله‌گران به اخبار و پیام‌های متناقض از جمله مباحث پیرامون مذاکرات صلح در خاورمیانه بود. به گزارش ایسنا، قیمت نفت خام برنت برای تحویل در ماه ژانویه، با ۰.۳ درصد افزایش، در ۹۶ دلار و ۱۳ سنت در هر بشکه بسته شد. قیمت نفت خام «وست تگزاس اینترمدییت» (WTI) امریکا نیز برای تحویل در ماه دسامبر، با ۰.۲ درصد رشد، در ۸۸ دلار و ۹۲ سنت در هر بشکه بسته شد. بر مبنای هفتگی، نفت برنت ۲.۲ درصد و شاخص نفت امریکا معادل ۲.۱ درصد کاهش قیمت داشت. نفت برنت هفته قبل بدترین عملکرد هفتگی خود را از اواخر آوریل ۲۰۲۰ به ثبت رسانده بود.

با وجود کاهش هفتگی متوالی، قیمت نفت برنت از ابتدای سال جاری تاکنون همچنان حدود ۶۰ درصد بالاتر است. اگرچه جریان نفت خاورمیانه به دلیل تجاوز نظامی امریکا و رژیم صهیونیستی به ایران (که اکنون وارد نهمین ماه خود شده) دچار اختلال شده بود، اما منابع غربی اخیرا مدعی شده‌اند که عرضه از این منطقه رو به بهبود است. اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری امریکا، روز جمعه مدعی شد که دونالد ترامپ، رییس جمهور این کشور ضرورتی برای دستیابی به توافق صلح با ایران نمی‌بیند و ترجیح می‌دهد به اعمال فشار اقتصادی بر تهران ادامه دهد. این اظهارات پس از یک هفته پرنوسان مطرح شد که در آن امیدهای اولیه برای تنش‌زدایی در خاورمیانه با حملات نیروهای مسلح یمن به زیرساخت‌های عربستان سعودی و وقایع امنیتی برای کشتی‌های حامل نفت خام از خلیج فارس خنثی شد.

آژانس بین‌المللی انرژی روز جمعه مدعی شد میزان عرضه جهانی نفت برای نخستین بار از زمان آغاز جنگ علیه ایران در اواخر فوریه، از تقاضا پیشی گرفته است. این نهاد افزود که بازار نفت «نشانه‌های اولیه‌ای از حرکت به سوی تعادل مجدد» را بروز می‌دهد. آژانس بین‌المللی انرژی خاطرنشان کرد که به‌ویژه صادرات نفت خام از منطقه خلیج فارس بهبود یافته و به حدود سه-چهارم سطوح پیش از جنگ رسیده است. بر اساس گزارش پایگاه خبری اینوستینگ، پیش‌تر، اوپک اعلام کرده بود که تولید نفت خام این گروه در اکتبر با افزایشی ۱.۹۶ میلیون بشکه‌ای در روز، به ۲۷.۱۶ میلیون بشکه در روز رسیده است که به نرخ تولید پیش از آغاز تجاوز نظامی امریکا و رژیم صهیونیستی به ایران- ۲۸.۶۳ میلیون بشکه در روز که در ماه فوریه ثبت شده بود- نزدیک می‌شود. عربستان سعودی پیشگام این روند بهبود بوده و تولیدش را از ۸.۳۷ میلیون بشکه در روز در سپتامبر، به ۱۰.۵۶ میلیون بشکه در روز افزایش داده است.

خبر

تمدید ۹۰ روزه یک معافیت برای تسهیل جابه‌جایی نفت و سوخت در امریکا

یک مقام کاخ سفید روز جمعه اعلام کرد که دونالد ترامپ، رییس جمهور امریکا، معافیت از یک قانون کشتیرانی را به مدت ۹۰ روز تمدید کرده است تا کشتی‌ها با پرچم خارجی بتوانند نفت و سایر کالاها را میان بنادر این کشور جابه‌جا کنند. به گزارش ایسنا، رویترز پنجشنبه گذشته به نقل از منابع صنعتی گزارش کرده بود که دولت امریکا قصد دارد این معافیت مربوط به «قانون جونز» -قانونی که بیش از ۱۰۰ سال قدمت دارد- را تمدید کند. این طولانی‌ترین دوره معافیت در تاریخ اجرای این قانون کشتیرانی محسوب می‌شود. دولت امریکا در ماه مارس - یک ماه پس از آغاز تجاوز نظامی به ایران - با هدف کاهش قیمت نفت و سوخت، یک معافیت کلی صادر کرد. این معافیت در ماه اوت تمدید شد اما مقرر شد که تصمیم‌گیری‌ها به صورت موردی انجام شود و شرط مذکور در معافیت اخیر نیز همچنان پابرجاست. «قانون جونز»، حمل‌ونقل کالا میان بنادر امریکا باید توسط کشتی‌هایی انجام شود که در امریکا ساخته شده‌اند، متعلق به شرکت‌های امریکایی هستند و خدمه آنها را کارگران امریکایی تشکیل می‌دهند. هدف از اعطای این معافیت، افزایش انعطاف‌پذیری در کشتیرانی و کاهش گلوگاه‌های حمل‌ونقل است تا از این طریق قیمت بنزین، گازوئیل و کودهای شیمیایی -که در پی جنگ تحمیلی علیه ایران افزایش یافته بود- کاهش یابد. قیمت بنزین امریکا تا پنجشنبه گذشته، به‌طور متوسط ۳ دلار و ۹۱ سنت در هر گالن بود، در حالی که قبل از شروع تجاوز نظامی امریکا به ایران، ۲.۹۸ دلار بود. طبق گزارش «انجمن اتوموبیل امریکا»، قیمت گازوییل ۶ دلار و ۱۰ سنت بود که در مقایسه با ۳ دلار و ۷۶ سنت قبل از جنگ، افزایش یافته است. حمل‌ونقل تنها بخش کوچکی از قیمت خرده‌فروشی بنزین را تشکیل می‌دهد و منتقدان تخمین می‌زنند که کاهش قانون جونز تنها چند پنی در هر گالن برای مصرف‌کنندگان صرفه‌جویی می‌کند. شرکت فیلیپس ۶۶ از اولین شرکت‌هایی بود که از معافیت اولیه استفاده کرد و در آوریل، حدود ۳۰۰ هزار بشکه نفت خام بیکن را از تگزاس به پالایشگاه «ترینر مونرو انرژی» در پنسیلوانیا با کشتی «اچ‌تی‌ام واریور» با پرچم مالت ارسال کرد. دولت امریکا از آن زمان قوانین را سختگیرانه‌تر کرده است. طبق آمار دولتی، تقریبا ۳۰۰ معافیت تحت معافیت‌های کلی قبلی در ماه مارس و مه اعطا شده است، در حالی که از زمان تغییر به مجوزهای انفرادی در ماه اوت، تنها ۴۸ مورد اعطا شده است. بر اساس گزارش رویترز، در گذشته، مدت زمان اینگونه معافیت‌ها محدودتر بود زیرا «قانون جونز» از حمایت صنعت کشتی‌سازی داخلی برخوردار است که لابی قدرتمندی در سراسر ایالات متحده دارد.

گزارش «تعادل» از سایه تهی‌شدن بر سر بازار انرژی جهان

سندروم گازوییل؛ پاشنه آشیل صنایع در زمستان

گلناز پرتوی مهر



عدد تازه‌ای که آژانس بین‌المللی انرژی روی میز گذاشته، آنقدر بزرگ است که نمی‌توان از کنارش گذشت. کشورهای عضو این نهاد تا پایان فوریه ۲۰۲۷ حدود ۷۱ میلیون بشکه نفت و فرآورده نفتی از ذخیره‌سازی‌های راهبردی خود برداشت می‌کنند؛ رقمی نزدیک به دو برابر آنچه در سپتامبر و اکتبر روانه بازار شد. در جهانی که سال‌ها به «پشتوانه»‌های نفتی به چشم سپری نگاه می‌کرد که فقط برای روز مبادا کنار گذاشته می‌شود، این تصمیم حکم بیرون آوردن کلید زرین از کشو است؛ بی‌سروصدا، اما پرتأثیر.

بازارها معمولاً پیش از اعلام رسمی، بوی تصمیم‌ها را می‌گیرند؛ این بار اما سبک برداشت و ترکیب آن، مهم‌تر از خود تصمیم است. تفاوت در این است که پولی که از فروش این ذخایر برمی‌گردد، قرار نیست جایگزین شود مگر با خریدی گران‌تر و پرریسک‌تر. یعنی تأمین امنیت انرژی، پرونده‌ای شده که باید با شکستن ظرفیت آینده آن را پیش ببرد.

ذخیره‌سازی راهبردی در مخیله سیاست‌گذاران غربی، فرزند نخست بهار سال ۱۹۷۴ است؛ وقتی صف‌های طولانی پمپ‌بنزین و شوک اول نفتی نشان داد دسترسی به انرژی، خودش یک موضوع امنیتی است. از آن زمان تا امروز، قواعد بازی روشن بود: انبارها در آرامش پر می‌شوند و در بحران خالی؛ سود واقعی نه در قیمت بهره‌گیری از ذخایر، بلکه در اعتمادسازی و جلوگیری از جهش‌های ویران‌کننده قیمت تعریف می‌شد.

آژانس بین‌المللی انرژی به عنوان مدیر فنی این ذخایر، دقیقاً برای همین لحظه‌ها ساخته شده است: وقتی تأمین جهانی از چند نقطه عالم قطع می‌شود و ترس از کمبود، جای منطق را در معاملات می‌گیرد. موافقت اعضای این نهاد در ماه مارس با برداشت گسترده از ذخایر، پاسخی به اختلال عرضه پس از جنگ امریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران و تنگ شدن نفس بازار بود؛ اما هر آژیر که به صدا درمی‌آید، پرسش تازه‌ای هم می‌سازد: این بار چند بشکه از «قاعده» خورده می‌شود؟ آنچه این چرخه را از نمونه‌های پیشین متفاوت می‌کند، طول مدت و تداوم فشار است.

برداشت هفتگی و ماهانه از ذخایر دولتی، پیش‌تر رفتاری استثنایی بود؛ حالا به یک روال تبدیل شده است. بازار وقتی می‌بیند تأمین‌کننده اصلی امنیت عرضه به فروشنده بدل شده، انتظارات خود را بازنویسی می‌کند و همین انتظارات، خودش به سوخت گرانی تبدیل می‌شود.

درون این عملیات بزرگ، تقسیم کار روشن و معنادار است. اروپایی‌ها دست کم ۳۳ میلیون بشکه از ذخایر خود را آزاد می‌کنند و در این میان، آلمان و فرانسه بیشترین سهم را می‌پردازند. محاسبات نشان می‌دهد که در بازه ژانویه، حدود ۴ تا ۵ میلیون بشکه برداشت انجام می‌شود که تقریباً همه آن از ذخایر دولتی همین دو کشور بیرون می‌آید و سپس از شدت آن در فوریه کاسته می‌شود.

در آن‌سوی اطلس، امریکا حدود ۳۷ میلیون بشکه از ذخایر راهبردی خود را به بازار می‌ریزد؛ سهمی اندکی بیشتر از کل اروپا اما ماهیتاً متفاوت است. واشینگتن ذخایر خود را عمدتاً به عنوان ابزار تنظیم بازار و مهار قیمت بنزین در داخل می‌بیند، در حالی که اروپایی‌ها بر خلاف تصویر رایج، ذخایر نفتی قابل توجهی دارند اما همچنان وارد کننده خالص گازوئیل هستند و در تنگنا، شدت نیازشان بیشتر ظاهر می‌شود.

نکته کلیدی این است که دست کم ۸۵ درصد از کل برداشت توافق شده از ذخایر دولتی تأمین می‌شود، نه از ذخایر تجاری شرکت‌های نفتی. این نسبت، قدرت دولت‌ها را در مدیریت موقت بحران نشان می‌دهد، اما همزمان یک هشدار است: هرچه سهم دولتی بیشتر باشد، سرعت بازسازی و جایگزینی همان ذخایر هم کندتر و پرهزینه‌تر خواهد بود.

اگر بخواهیم لایه پنهان این گزارش را بیابیم، باید سراغ گازوئیل برویم. از مجموع برداشت تا پایان فوریه، حدود ۱۵ میلیون بشکه گازوئیل است؛ سوختی که اغلب در گفت‌وگوهای عمومی زیر سایه بنزین قرار می‌گیرد، اما ستون فقرات حمل‌ونقل سنگین، کشاورزی و صنعت است. هیچ کامیون باری، تراکتور و خط تولیدی بدون آن نمی‌چرخد. به همین دلیل است که قیمت گازوییل در بسیاری از بازارها به بالاترین سطح خود نزدیک شده و زنگ خطر تورم و فشار بر هزینه‌های زندگی را به صدا درآورده است. گرانی گازوئیل بر خلاف بنزین، مسیر مستقیمی به سفره مردم ندارد؛ از پشت کامیون‌ها و مزارع وارد می‌شود و در قیمت نان، میوه، دارو و بلیت حمل‌ونقل بار خود را نشان می‌دهد. این همان مکانیزمی است که دولت‌ها بیش از هر چیز از آن می‌ترسند: تورمی که خاستگاهش در جاده و کارخانه است، نه در پمپ بنزین.

معمای اروپا دو برابر است. این قاره ذخایر گازوییل قابل توجهی در اختیار دارد، اما همچنان وارد کننده خالص این فرآورده است و بخش بزرگی از نیاز پالایشی خود را از خارج تأمین می‌کند. بنابراین وقتی آلمان و فرانسه ذخایر دولتی خود را باز می‌کنند، این کار بیش از آنکه یک انتخاب راهبردی باشد، نوعی مسکن موقت در برابر کمبودی است که ریشه در ساختار پالایش و تجارت دارد. هر بشکه‌ای که امروز از انبار بیرون می‌رود، فردا باید در بازاری گران‌تر و پرتنش‌تر خریداری شود.

بزرگ‌ترین شگفتی این گزارش اما در حساب و کتاب نهایی پنهان است. آژانس بین‌المللی انرژی در ماه مارس اعلام کرد برای مقابله با اختلال بازار، ۴۰۰ میلیون بشکه از ذخایر راهبردی را آزاد می‌کند. از آن زمان تاکنون، ۳۴۹ میلیون بشکه روانه بازار شده و با اجرای برنامه‌های کنونی، مجموع برداشت به حدود ۴۲۰ میلیون بشکه می‌رسد؛ یعنی فراتر از رقم وعده‌داده‌شده. این عدد ظاهراً نشانه‌ای از توانمندی است، اما در عمق خود نوعی اعتراف هم دارد: بحران بزرگ‌تر از برآوردهای اولیه بوده و برنامه‌ریزان ناچار شده‌اند از سقف تعهد خود هم فراتر بروند.

چشم‌انداز تا فوریه ۲۰۲۷ دو سناریو دارد. در سناریوی خوش‌بینانه، تنش‌های ژئوپلیتیک کاهش می‌یابد، عرضه از سر گرفته می‌شود و بازار با یک «نرم‌فرود» به تعادل بازمی‌گردد؛ در آن حالت، آزادسازی ذخایر کارکرد خود را انجام داده و از جهش ویران‌کننده قیمت جلوگیری کرده است. در سناریوی دیگر، تنش ادامه می‌یابد، انبارها خالی‌تر می‌شوند و هنگام بحران بعدی، ابزار اصلی پاسخ پیشاپیش مصرف شده است. همین‌جاست که پرسش اصلی شکل می‌گیرد؛ ذخیره‌سازی راهبردی، بیمه‌نامه انرژی جهان است و بیمه‌نامه فقط وقتی ارزش دارد که معتبر باشد. هرچه بیشتر از آن برداشت شود، حق بیمه سال بعد سنگین‌تر می‌شود. برداشت ۷۱ میلیون بشکه‌ای در پنج ماه، نه فقط یک تصمیم فنی، که اعلام یک دوره تازه است؛ دوره‌ای که در آن امنیت عرضه به قیمت فرسایش ذخایر آینده خریداری می‌شود. پرسشی که بازار تا فوریه ۲۰۲۷ با خود خواهد برد، این است که پس از پایان این عملیات، چه چیزی از آن سپر باقی می‌ماند و با چه هزینه‌ای دوباره پر خواهد شد.

گزارش «تعادل» از زمینگیر شدن هزاران پرواز و بحران اقتصادی امریکا

آسمان امریکا قفل شد

زهرا سلیمانی

چه کسی فکرش را می‌کرد جنگ با ایران و تصمیمات احمقانه ترامپ در ایالات متحده کار را به جایی برساند که به دلیل مشکلات زیرساختی صنعت هوایی این کشور، ده‌ها هزار شهروند امریکایی در فرودگاه‌ها اطراق کرده و شب را همانجا به صبح برسانند؟ اگر ۲ سال قبل پس از پیروزی ترامپ، فردی ادعا می‌کرد که در سال ۲۰۲۶ وضع جامعه، اقتصاد، سیاست و... ایالات متحده اینگونه بحرانی می‌شود، دیگران نگاه عاقل اندر سفیهی به او می‌کردند و از کنارش می‌گذشتند. اما روز شنبه ۱۴ نوامبر ۲۰۲۶، اداره هوانوردی فدرال امریکا (FAA) برای نخستین بار در بیش از دو دهه، همه پروازهای خروجی از خاک این کشور را زمین‌گیر کرد و جهانی را در بهت و حیرت فروبرد. علت، نه حمله سایبری و نه کمبود نیرو، بلکه خرابی تجهیزات مخابراتی فرسوده در چند مرکز کنترل ترافیک هوایی بود. بسیاری از شهروندان امریکایی در شبکه‌های اجتماعی از خودمی پرسیدند آیا بهتر نبود ترامپ به جای صدها میلیارد دلار هزینه غیر ضروری و جاهلانه در خاورمیانه، سرمایه کشور را صرف بهبود این ناترازی‌ها می‌کرد؟ تا صبح دیروز و تا لحظه تنظیم این گزارش بیش از ۱۲ هزار و ۵۰۰ پرواز در امریکا لغو شده و بیش از یک میلیون مسافر گرفتار مانده‌اند. حالا پرسش اصلی این است: بازگشت به وضعیت عادی چند روز طول می‌کشد و آیا دامنه‌های بحران سفرهای مرتبط با جشن شکرگزاری امریکا به عنوان پیک سفری این کشور را در برمی گیرد یا نه؟

◄ ریشه خرابی‌های اقتصادی و ارتباطی

خرابی از جایی آغاز شد که کمتر کسی فکرش را می‌کرد. ساعت ۱۲:۳۶ بعدازظهر به وقت امریکا، سیستم‌های FAA (اداره هوایی امریکا) در چند مرکز کنترل ترافیک هوایی داده‌های ناپایدار و ناسازگار دریافت کردند. شان دافی، وزیر حمل‌ونقل، بعدتر توضیح داد که سوئیچ‌ها و روترهای قدیمی مخابراتی «از داده پر شده بودند» و اطلاعات ناسازگار تولید می‌کردند. به گفته او، سوئیچ‌های جدید IP سالم بودند و آنچه از کار افتاد، سخت‌افزار کهنه بود. به این ترتیب، ساعت ۱۵:۵۴ به وقت شرقی، سازمان هواپیمایی ایالات متحده یک توقف پروازی سراسری برای همه پروازهای خروجی صادر کرد؛ تصمیمی که در تاریخ هوانوردی امریکا به جز ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ و خرابی سیستم هشدار خلبان در ژانویه ۲۰۲۳ سابقه نداشت. این توقف دست کم چهار ساعت و بنا به برخی گزارش‌ها تا پنج ساعت ادامه یافت و طولانی‌ترین توقف از این نوع در ۲۵ سال اخیر توصیف شد. به گزارش ان بی سی و الجزیره پروازهای ورودی بین‌المللی نیز مورد به مورد و با احتیاط مدیریت شدند.

◄ آمار لغوها؛ عددی که هر ساعت بزرگ‌تر شد

مانیتورهای پروازی، همانطور که انتظار می‌رفت، تصویری متغیر ارایه دادند؛ اما همه آنها یک جهت را نشان می‌دهند: ابعاد اختلال بزرگ بود. تا شب جمعه، نهادهای مسوول حدود ۶ هزار و ۶۰۰ لغو پرواز ثبت کرده بودند؛ روزنامه نیویورک تایمز همین رقم را اعلام کرد. در ادامه، این رقم به ۹ هزار و ۱۳۲ لغو و ۷ هزار و ۳۰ تأخیر در روز جمعه رسید. تا ساعت ۱۴ به وقت گرینویچ روز شنبه، مجموع لغوهای جمعه و صبح شنبه به ۱۲ هزار و ۵۰۶ پرواز رسید. برآورد شرکت تحلیلی سیریوم، ابعاد انسانی این اختلال را بهتر نشان می‌دهد: حدود ۱۱ هزار پرواز با بیش از ۱.۵ میلیون مسافر هنوز برای خروج پس از ساعت ۴ بعدازظهر جمعه برنامه‌ریزی شده بود. به گزارش الجزیره به نقل از سیریوم، نزدیک به ۸۲۷ پرواز نیز منحرف شد؛ ۶۷۰ پرواز به فرودگاه مبدأ بازگشتند و ۱۵۷ پرواز به فرودگاه دیگری هدایت شدند. بخشی از این مسافران در فرودگاه‌ها ماندند و بخشی با رزرو بلیت جدید یا اجاره خودرو به دنبال راه جایگزین رفتند.

◄ بازگشت تدریجی و دردسرهای پس از توقف

لغو توقف سراسری، پایان ماجرا نبود. شان دافی در گفت‌وگو با گاردین جمعه شب اعلام کرد محدودیت برداشته شده، اما هشدار داد بازگشت آسمان به وضعیت عادی «چند ساعت» و شاید بیشتر طول بکشد. صبح شنبه گفت عملیات «به‌آرامی» در حال طبیعی شدن است، اما مسافران باید منتظر تأخیر و لغوهای بیشتر باشند. شرکت‌های هواپیمایی هم واکنش‌های متفاوتی نشان دادند. یونایتد ایرلاینز اعلام کرد عملیاتش را از سر می‌گیرد. جت‌بلو اما محتاط‌تر عمل کرد و همه پروازهای باقی‌مانده جمعه، به‌جز مسیرهای اروپایی، و شماری از پروازهای شنبه را لغو کرد. به گزارش سی‌تی‌وی، تا صبح شنبه بیش از دو هزار پرواز در امریکا لغو شده بود؛ رقمی که با پیشرفت روز افزایش یافت. بازگشت هواپیماها به برنامه عادی، در هوانوردی فرآیندی زمان‌بر است. هواپیماها و خدمه در فرودگاه‌های نامناسب گیر کرده‌اند، نوبت‌های پروازی به هم خورده و صف انتظار برای تعمیر و سوخت‌گیری طولانی شده است. به همین دلیل، اختلال یک‌روزه معمولاً دو تا سه روز اثر باقی می‌گذارد.

◄ سایه جنگ و تعطیلی بر آسمان امریکا

توقف سراسری جمعه، در خلأ رخ نداد. آسمان امریکا از هفته‌های قبل زیر فشار بود. در ۵ نوامبر ۲۰۲۶، سازمان هوایی ایالات متحده با استناد به کمبود شدید کنترلرهای ترافیک هوایی، دستور کاهش ۱۰ درصدی پروازها در ۴۰ فرودگاه بزرگ را صادر کرد؛ تصمیمی که با هدف حفظ ایمنی گرفته شد و در روزهای پس از آن ادامه یافت. ریشه این کمبود، سال‌ها کم‌کاری در استخدام و آموزش است. بر اساس برنامه نیروی انسانی نهاد مسوول سفرهای هوایی در امریکا (faa) (برای سال‌های ۲۰۲۶ تا ۲۰۲۸)، هدف استقرار ۱۲ هزار و ۵۶۳ کنترلر حرفه‌ای گواهی‌شده تعیین شده، در حالی که تا آوریل ۲۰۲۶ حدود ۱۱ هزار کنترلر در بیش از ۳۰۰ مرکز فعال بودند و گواهی‌نامه کامل یک کنترلر تازه‌وارد بیش از دو سال طول می‌کشد. همین وضعیت باعث شده پیش از حادثه جمعه نیز خرابی‌های پراکنده رخ دهد؛ از جمله قطعی کابل فیبر در نیوآرک و فیلادلفیا در سپتامبر ۲۰۲۶ و قطع ارتباط با هواپیماها در نیوآرک در سال ۲۰۲۵.

◄ اگر مشکل سایبری نبود، پس چه بود؟

یکی از پرسش‌های اصلی پس از حادثه این بود که آیا حمله سایبری در کار بوده است. مارکوین مولین، وزیر امنیت داخلی، حمله سایبری را رد کرد و گفت شواهدی از تهدید امنیت ملی دیده نمی‌شود. دافی نیز با اطمینان بیشتری گفت مشکل «مکانیکی» بوده و به قطعی سرویس مایکروسافت ۳۶۵ در روز قبل هم ارتباطی ندارد. با این حال، رد کامل همه فرضیه‌ها آسان نبود. مولین گفت احتمال نقش ابزار هوش مصنوعی جدید FAA، موسوم به SMART، در دست بررسی است و «هیچ چیز کاملاً قطعی نیست». این احتیاط نشان می‌دهد که حتی اگر علت فنی مشخص شده باشد، ارزیابی نهایی درباره عوامل زمینه‌ای هنوز کامل نشده است.

◄ ۵۰ میلیارد دلار برای زیرساختی کهنه

دافی در واکنش به حادثه، از کنگره ۵۰ میلیارد دلار برای بازسازی کامل سیستم هوانوردی درخواست کرد؛ رقمی بالاتر از ۳۰ میلیارد دلاری که پیش‌تر مطرح شده بود. او هشدار داد تا زمانی که سیستم ارتقا پیدا نکند، اختلال‌هایی از این دست تکرار خواهند شد. این در حالی است که ترامپ به جای تامین این نیاز زیرساختی صدها میلیارد دلار هزینه برای امریکایی در جنگ خاورمیانه صورت حساب صادر کرده است! این درخواست، در فضایی مطرح می‌شود که کنگره امریکا در آستانه تغییر توازن قدرت است. دموکرات‌ها در انتخابات میان‌دوره‌ای سوم نوامبر اکثریت هر دو مجلس را به دست آورده‌اند، اما کنگره جدید از سوم ژانویه ۲۰۲۷ کار خود را آغاز می‌کند. تا آن زمان، تصویب بودجه‌ای به این بزرگی در کنگره فعلی دشوار خواهد بود. بنابراین، پرونده نوسازی زیرساخت هوانوردی به یکی از نخستین آزمون‌های همکاری دو حزب در سال آینده تبدیل شده است. دو هفته دیگر، امریکا یکی از پرترافیک‌ترین دوره‌های سفر سالانه خود را به دلیل جشن‌های شکرگزاری آغاز می‌کند. دافی گفت انتظار ندارد سفرهای شکرگزاری تحت تأثیر قرار گیرد، اما این اطمینان با احتیاط همراه بود؛ چون هم محدودیت ۱۰ درصدی پروازها در ۴۰ فرودگاه همچنان برقرار است و هم کمبود کنترلر برطرف نشده است. این دو عامل، ظرفیت شبکه را پایین‌تر از سال‌های قبل نگه می‌دارند. مسافران در روزهای آینده باید آماده تأخیر، صف‌های طولانی و احتمال لغوهای ناگهانی باشند و شرکت‌ها نیز ناچارند ظرفیت پروازهای اضافی را با دقت مدیریت کنند.

حادثه اخیر نشان داد که شکنندگی آسمان امریکا دیگر فقط به کمبود کنترلر یا شرایط جوی محدود نیست؛ زیرساخت ارتباطی قدیمی نیز به نقطه‌ای رسیده که یک خرابی فنی می‌تواند کل شبکه را از کار بیندازد. مقامات می‌گویند مشکل سایبری نبوده است، اما این توضیح، مسوولیت نوسازی را از دوش تصمیم‌گیرندگان برنمی‌دارد. تا زمانی که FAA به تجهیزات مدرن و نیروی انسانی کافی مجهز نشود، هر اختلال کوچک می‌تواند به بحرانی ملی تبدیل شود. تجربه این هفته نشان داد آسمان امریکا بیش از آنکه به شجاعت خلبانان یا دقت کنترلرها نیاز داشته باشد، به سرمایه‌گذاری و تصمیم‌گیری بلندمدت محتاج است.

نفت امریکا در انتظار نفتکش؛ سرایت بحران هرمز به خلیج مکزیک

کمبود ابر نفتکش‌ها و جهش هزینه حمل دریایی، صادرات نفت امریکا را با گلوگاه مواجه کرده است. به گزارش تسنیم، تشدید بحران در خلیج فارس و اختلال در تردد نفتکش‌ها، پیامدهای خود را به زنجیره حمل‌ونقل جهانی انرژی نیز گسترش داده است؛ به‌طوری که اکنون صادرات نفت خام امریکا نیز با مشکل تأمین نفتکش‌های غول‌پیکر و افزایش هزینه حمل دریایی مواجه شده است. بر اساس گزارشی که بلومبرگ منتشر کرده است، مدیرعامل بندر کورپوس کریستی در ایالت تگزاس امریکا اعلام کرد در هفته منتهی به ۱۲ نوامبر، هیچ نفتکش بسیار بزرگ (VLCC) برای بارگیری نفت وارد خلیج مکزیک نشده است؛ اتفاقی که از سال ۲۰۲۲ تاکنون سابقه نداشته است. این وضعیت نشان‌دهنده گسترش آثار بحران حمل‌ونقل دریایی نفت است؛ بحرانی که در ابتدا با اختلال در تردد نفتکش‌ها در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز تشدید شد و اکنون با کاهش ظرفیت در دسترس ناوگان جهانی، بر صادرات تولیدکنندگان نفت در سایر مناطق جهان نیز اثر گذاشته است. یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد این محدودیت، افزایش شدید هزینه اجاره نفتکش‌های غول‌پیکر است. بر اساس گزارش بلومبرگ، هزینه اجاره یک نفتکش VLCC در مقطعی به حدود ۸۰ میلیون دلار رسید؛ هرچند این رقم بعداً به حدود ۳۴ میلیون دلار کاهش یافت. نفتکش‌های VLCC با ظرفیت حمل حدود ۲ میلیون بشکه نفت خام، از مهم‌ترین ابزارهای انتقال محموله‌های بزرگ نفتی در تجارت بین‌المللی هستند. با این حال، افزایش هزینه اجاره و کاهش تعداد شناورهای در دسترس باعث شده است صادرکنندگان امریکایی برای انتقال نفت خود به استفاده از نفتکش‌های کوچک‌تر روی بیاورند. در همین ارتباط، صادرکنندگان نفت امریکا به استفاده از نفتکش‌های سوئزمکس و افراماکس روی آورده‌اند. این شناورها ظرفیت کمتری نسبت به نفتکش‌های غول‌پیکر دارند و برای انتقال حجم مشابهی از نفت، تعداد بیشتری از آنها مورد نیاز است.

به گفته مدیرعامل بندر کورپوس کریستی، این تغییر در الگوی حمل‌ونقل، فشار بیشتری بر ظرفیت اسکله‌ها و زیرساخت‌های بارگیری وارد کرده و به ایجاد گلوگاه در صادرات نفت منجر شده است. از دیگر پیامدهای افزایش هزینه حمل دریایی، تغییر در مقصد محموله‌های نفت خام امریکا است. بر اساس داده‌های مورد اشاره در گزارش بلومبرگ، از مجموع ۴۰ محموله نفت خام که در هفته گذشته از بنادر ساحل خلیج مکزیک امریکا صادر شدند، ۱۷ محموله مقصد روتردام هلند را داشتند و هیچ‌یک از محموله‌ها مقصد آسیایی را اعلام نکرده بودند. این موضوع نشان می‌دهد افزایش هزینه حمل دریایی و محدودیت دسترسی به نفتکش‌ها می‌تواند بر انتخاب بازارهای مقصد نیز تأثیر بگذارد. در شرایطی که انتقال نفت به بازارهای آسیایی مستلزم طی مسافت طولانی‌تری است، بازار اروپا به دلیل فاصله کمتر می‌تواند برای صادرکنندگان امریکایی جذابیت بیشتری داشته باشد. همچنین بر اساس این گزارش، صادرات نفت خام بندر کورپوس کریستی در سه‌ماهه سوم سال جاری میلادی حدود ۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش داشته است. تحولات اخیر نشان می‌دهد آثار بحران در خلیج فارس صرفاً به کاهش عرضه نفت یا محدودیت صادرات کشورهای منطقه محدود نمانده است. اختلال در تردد نفتکش‌ها، افزایش زمان سفر شناورها و رشد هزینه اجاره کشتی‌ها، ظرفیت حمل‌ونقل دریایی نفت را در سطح جهانی تحت فشار قرار داده است.

درچنین شرایطی، حتی تولیدکنندگان بزرگی مانند امریکا که خارج از منطقه خلیج فارس فعالیت می‌کنند، از تبعات محدودیت در ناوگان حمل‌ونقل دریایی مصون نمانده‌اند.

رویداد

هند در پی جذب سرمایه‌گذاران برای ذخایر نفتی ۹۱۰ میلیون دلاری

هند در پی جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ساخت و بهره‌برداری از بزرگ‌ترین تاسیسات ذخایر راهبردی نفت (SPR) این کشور با هزینه برآوردی ۹۱۰ میلیون دلار است که ظرفیت این ذخایر را ۸۰ درصد افزایش می‌دهد. به گزارش ایسنا، محل پیشنهادی برای این تاسیسات، منطقه «چاندیکول» در ایالت «اودیشا» در شرق هند و در نزدیکی خلیج بنگال است و ظرفیت نگهداری تا ۴ میلیون تن نفت خام را خواهد داشت. طبق گزارش نشریه «اکونومیک تایمز»، دولت هند برای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این پروژه، کمک‌هزینه‌ای به مبلغ ۵۴۶ میلیون دلار (معادل ۵۱.۴ میلیارد روپیه هند) ارایه می‌دهد. بر اساس شرایط مناقصه، پیشنهادها باید تا تاریخ ۲۶ فوریه ۲۰۲۷ ارایه شوند. در حال حاضر، مجموع ظرفیت ذخایر زیرزمینی راهبردی نفت هند ۵.۳۳ میلیون تن متریک نفت خام معادل تنها ۳۹ میلیون بشکه نفت خام است که هشت روز مصرف نفت این کشور را پوشش می‌دهد. توسعه ذخایر راهبردی نفت هند حتی پیش از مطرح شدن احتمال بسته‌شدن تنگه هرمز، یک اولویت راهبردی محسوب می‌شد، اما پس از اختلال در عرضه نفت در اوایل سال جاری، سومین واردکننده بزرگ نفت خام جهان، اجرای برنامه‌های خود برای احداث تاسیسات ذخایر راهبردی را شتاب بخشید. برای نمونه، شرکت دولتی «نفت و گاز طبیعی» (ONGC) - که بزرگ‌ترین شرکت اکتشاف نفت در هند است - قصد دارد یک تاسیسات ذخیره‌سازی جدید در شهر «مانگالورو» احداث کند که گنجایش حدود ۱۳ میلیون بشکه نفت را خواهد داشت. در پی تجاوز نظامی امریکا و رژیم صهیونیستی به ایران و اختلال در جریان نفت خام از مسیر تنگه هرمز، هند ناچار شد به دنبال جایگزین‌هایی برای جبران نفت از دست‌رفته خاورمیانه باشد.

نقشه جدید عراق برای رهایی از وابستگی به تنگه هرمز

عراق برای دور زدن تنگه هرمز روزانه تا ۱۵۰ هزار بشکه نفت را با کامیون به سوریه می‌فرستد. به گزارش تسنیم، بسته شدن تنگه هرمز و اختلال در مسیرهای سنتی صادرات نفت، عراق را به استفاده از یک مسیر جایگزین زمینی برای انتقال نفت به بازارهای جهانی سوق داده است؛ مسیری که از جنوب عراق آغاز می‌شود، از خاک سوریه عبور می‌کند و به بندر بانیاس در ساحل دریای مدیترانه می‌رسد. بر اساس اطلاعات منتشرشده، عراق با استفاده از هزاران کامیون نفتکش، انتقال نفت سنگین خود را از انبار توبا در نزدیکی بصره به بندر بانیاس سوریه آغاز کرده است. این مسیر به بغداد امکان می‌دهد بخشی از صادرات نفت خود را بدون عبور از تنگه هرمز به بازارهای بین‌المللی برساند. اجرای این عملیات را شرکت قطری «UCC Holding» به نمایندگی از شرکت بازاریابی نفت عراق (SOMO) بر عهده دارد. در حال حاضر حدود ۶ هزار کامیون در این طرح به کار گرفته شده‌اند و برنامه‌هایی برای افزایش تعداد آنها به ۱۰ هزار دستگاه وجود دارد. حجم انتقال نفت از این مسیر، بسته به تعداد کامیون‌های عملیاتی، بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ هزار بشکه در روز برآورد می‌شود. طبق آمار منتشرشده، از ۲۶ اکتبر تاکنون حدود ۱.۶ میلیون بشکه نفت از طریق این مسیر در بندر بانیاس بارگیری شده است. برآوردها نشان می‌دهد برای انتقال این حجم نفت، روزانه حدود ۸۰۰ محموله کامیونی جابه‌جا می‌شود. هر کامیون نیز برای تکمیل مسیر رفت‌وبرگشت ممکن است تا پنج روز زمان نیاز داشته باشد. محموله‌های انتقال‌یافته پس از رسیدن به بندر بانیاس، به پالایشگاه‌هایی در کشورهای یونان، ایتالیا و ترکیه ارسال می‌شوند. استفاده از مسیر زمینی سوریه هزینه قابل توجهی برای عراق به همراه دارد. بر اساس اطلاعات منتشرشده، نفت صادراتی عراق از این مسیر با حدود ۳۸ دلار تخفیف نسبت به قیمت مبنا فروخته می‌شود و شرکت مجری نیز به ازای هر بشکه حدود ۱۲ دلار هزینه حمل دریافت می‌کند. این تخفیف و هزینه بالای حمل‌ونقل نشان می‌دهد بغداد برای حفظ جریان صادرات نفت خود، ناچار به پذیرش هزینه‌های بیشتری شده است. عراق در ماه اکتبر نزدیک به ۴.۵ میلیون بشکه در روز نفت تولید کرده است؛ بنابراین ظرفیت فعلی مسیر زمینی سوریه تنها بخش محدودی از تولید و صادرات این کشور را پوشش می‌دهد. استفاده از مسیر سوریه در ادامه تلاش‌های عراق برای توسعه راه‌های جایگزین صادرات انرژی صورت می‌گیرد. پیش از این نیز عراق انتقال نفت کوره از طریق کامیون به بندر بانیاس را در دستور کار قرار داده بود و برنامه‌هایی برای گسترش صادرات نفت خام و نفتا از این مسیر مطرح شده بود. همچنین احیای خط لوله تاریخی کرکوک-بانیاس با ظرفیت طراحی‌شده روزانه ۳۰۰ هزار بشکه، به عنوان یکی از گزینه‌های بلندمدت برای کاهش وابستگی عراق به مسیرهای صادراتی خلیج فارس مطرح شده است.

بهبود صادرات سوخت و تولید نفت روسیه در اکتبر

آژانس بین‌المللی انرژی از رشد صادرات سوخت و تولید نفت روسیه در اکتبر خبر داد. به گزارش ایلنا از خبرگزاری رویترز، آژانس بین‌المللی انرژی روز جمعه (۲۲ آبان) با اشاره به توافق مسکو و واشنگتن، اعلام کرد که تولید روزانه نفت خام روسیه در اکتبر با ۲۱۰ هزار بشکه افزایش نسبت به ماه سپتامبر، به ۸ میلیون و ۷۳۰ هزار بشکه رسیده است. این نهاد انرژی همچنین اعلام کرد که صادرات روزانه فرآورده‌های نفتی روسیه در اکتبر با ۲۶۰ هزار بشکه افزایش نسبت به سپتامبر، به یک میلیون و ۴۹۰ هزار بشکه رسید که بالاترین سطح از ژوئن تاکنون به شمار می‌رود. در همین حال، صادرات گازوییل با دو برابر افزایش به ۲۷۰ هزار بشکه در روز رسیده است. پس از توافق مسکو و واشینگتن برای افزایش عرضه به بازارهای جهانی، روسیه در دهم اکتبر (۱۸ مهر) محدودیت‌های اعمال‌شده بر صادرات گازوییل را تا حدی تعدیل کرد. آژانس بین‌المللی انرژی با استناد به شرکت ارایه داده و تحلیل کالای «کپلر» (Kpler) اعلام کرد که مجموع محموله‌های گازوییل بارگیری‌شده از روسیه در اکتبر به یک میلیون و ۱۳۰ هزار تن رسیده که نسبت به مقدار توافق‌شده بیشتر است، در حالی که این کشور توافق کرده بود ۳۰۰ هزار تن (معادل ۲ میلیون و ۲۵۰ هزار بشکه) گازوییل صادر شود.