

«سرآمد» بررسی کرد؛

کشتیرانی همچنان درگیر ریسک تنگه هرمز

باوجود بازگشت نفت؛ چرانرخ کرایه وبیمه کشتی‌ها پایین نمی‌آید؟

گروه بین الملل – سعید قلیچی – آخرین گزارش‌های منتشر شده از سوی سازمان‌های بین‌المللی پایش تردد کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها حاکی از این است که طی روزهای گذشته عبور نفت دوباره از آبراه راهبردی تنگه هرمز افزایش پیدا کرده است. این گزارش‌های به نوعی تایید ادعاهای مطرح شده از سوی مقام‌های ایالات متحده آمریکا است. با این حال هنوز واکنش قابل مشاهده‌ای از کاهش قیمت نفت در بازارهای جهانی و حرکت به سمت نرخ‌های پیش از آغاز جنگ مشاهده نمی‌شود.

هر چند برخی از رسانه‌های بین‌المللی و نقل قول‌های مطرح شده از سوی مقام‌های دولت آمریکا بر عادی بودن تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز صحبت می‌کنند؛ اما به نظر می‌رسد که کشتیرانی در این آبراه استراتژیک هنوز به شرایط عادی بازنگشته‌است. تازه‌ترین داده‌های بازار نشان می‌دهد صادرات نفت خاورمیانه در روزهای پایانی سپتامبر در چندروز حتی از سطح پیش از آغاز جنگ نیز عبور کرده، اما هم‌زمان کاهش نفتکش‌های غول‌پیکر به سطوح تاریخی رسیده و هزینه بیمه جنگی کشتی‌هایی که حاضر به عبور از این آبراه هستند همچنان بخش قابل توجهی از ارزش کشتی و محموله را به خود اختصاص می‌دهد.

این تناقض، مهم‌ترین واقعیت اقتصاد دریایی هرمز در ابتدای اکتبر ۲۰۲۶ است. جریان نفت در حال بازگشت است، اما ریسک هنوز از بازار خارج نشده‌است. براساس تازه‌ترین داده‌های Kpler که رویترز در ۵ اکتبر منتشر کرده، صادرات نفت خام خاورمیانه در چهار روز از هفت روز پایانی سپتامبر از سطح پیش از جنگ عبور کرده و در برخی روزها به ۱۹.۵ تا ۲۲.۵ میلیون بشکه در روز رسیده‌است. میانگین صادرات در اول اکتبر نیز حدود ۱۸.۵ میلیون بشکه در روز بوده، در حالی که میانگین پیش از آغاز جنگ حدود ۱۸ میلیون بشکه در روز اعلام شده بود. اما همین بازگشت صادرات، توانسته بازار حمل‌ونقل دریایی را به وضعیت پیش از بحران برگرداند. در واقع، بازار اکنون با شرایطی مواجه است که در آن نفت بیشتر عبور می‌کند، اما عبور هر محموله هزینه بیشتری دارد.

معمای افزایش کرایه نفتکش‌ها

تازه‌ترین داده‌های بازار حمل‌نفت نشان می‌دهد بزرگ‌ترین نفتکش‌های جهان، VLCC‌ها، همچنان در مسیر خلیج فارس به آسیا با نرخ‌هایی معامله می‌شوند که فاصله بسیار زیادی با شرایط عادی دارند. خبرگزاری رویترز در گزارش ۵ اکتبر خود اعلام کرد نرخ حمل نفتکش VLCC در مسیر خاورمیانه به آسیا به بیش از ۱.۲ میلیون دلار در روز رسیده است؛ رقمی که در ژانویه حدود ۳۰ هزار دلار در روز بود. این ترتیب، هزینه حمل در این مسیر تقریباً ۴۰ برابر شده است. گزارش دیگری از Gulf News با استناد به داده‌های بازار، نرخ برخی محموله‌های VLCC را حدود ۱.۳ میلیون دلار در روز اعلام کرده‌است. در همین حال، میانگین درآمد روزانه جهانی VLCC‌ها نیز به حدود ۶۴۲ هزار دلار رسیده و برخی مسیرهای خاورمیانه به آسیا از مرز یک میلیون دلار در روز عبور کرده‌اند. این رقم فقط یک هپش در بازار اجاره کشتی‌هاست؛ بلکه نشانه تغییر ساختار هزینه در زنجیره تجارت نفت هستند. خبرگزاری رویترز در گزارش خود برآورد کرده که هزینه حمل در شرایط فعلی می‌تواند



شده درباره عادی شدن مسیر تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز دریایی (LUMI) نشان می‌دهد هر زینه بیمه بدنه و محموله برای عبور از هرمز از زمان آغاز جنگ در اواخر فوریه دهها برابر افزایش یافته‌است. LUMI در ۲۳ سپتامبر برآورد کرده بود که صنعت بیمه دریایی تاکنون میلیاردها دلار برای پوشش ریسک‌های ناشی از بحران هرمز متحمل خسارت شده و در زمان مستقیم این بحران برای بیمه‌گران را حدود ۲ میلیارد دلار تخمین زده است. این نکته بسیار مهم است: افزایش نرخ بیمه به این معنا نیست که شرکت‌های بیمه از بحران سود خالصی می‌برند. در مقابل، افزایش شدید نرخ‌ها انعکاسی از آن است که احتمال خسارت نیز به شکل قابل توجهی بالا رفته است. در بازار بیمه، ریسک باید قیمت گذاری شود؛ و وقتی احتمال آسیب به کشتی، محموله یا خدمه افزایش پیدا می‌کند، پرمیوم نیز افزایش می‌یابد.

در این میان برخی گزارش‌ها حاکی از این است که دریای عمان به یکی از مهم‌ترین مناطق عملیاتی شبکه جدید حمل‌نفت تبدیل شده است. افزایش انتقال کشتی به کشتی در آب‌های خارج از هرمز به این معناست که بخشی از عملیات لجستیکی که پیشتر در قالب یک سفر مستقیم انجام می‌شد، اکنون در چند مرحله صورت می‌گیرد. Lloyd’s List در اول اکتبر گزارش داد که برخی نفتکش‌ها برای دور زدن گلوگاه انتقال در دریای عمان، تحویل مستقیم نفت به هند افزایش داده‌اند.

بر اساس داده‌های منتشر شده از سوی مؤسسه بین‌المللی لویدز، در ماه سپتامبر دست کم ۱۲ فروند VLCC که پیشتر در سیستم شاتل هرمز فعالیت داشتند، مستقیماً به هند تحویل داده‌اند یا در نزدیکی ساحل غربی هند عملیات انتقال کشتی به کشتی انجام داده‌اند. این تحول اهمیت دریای عمان را در معماری جدید تجارت انرژی افزایش داده است. هرچه عملیات انتقال در خارج از هرمز بیشتر شود، ظرفیت بیشتری از ناوگان جهانی برای جابه‌جایی مقدار مشخصی نفت مصرف می‌شود. در نتیجه، حتی اگر حجم صادرات افزایش یابد، بازار همچنان با کمبود «ظرفیت مؤثر» روبه‌رو خواهد بود.

قیمت بیمه هنوز جنگی است

در این میان برخی از تحلیلگران حوزه حمل و نقل دریایی معتقدند که بخش مهم‌تر داستان افزایش نرخ‌های مربوط به کرایه در کشتیرانی جهانی و ابر نفتکش‌ها در جایی خارج از بازار اجاره کشتی قرار گرفته است. با وجود ادعاهای مطرح

منتشرشده در ۵ اکتبر اهمیت این موضوع را بیشتر می‌کند. رویترز گزارش داده که در هفته‌های اخیر دست کم هفت حادثه علیه کشتی‌ها در هرمز و مناطق پیرامونی گزارش شده است. در یکی از تازه‌ترین موارد، نفتکش کویتی Kazimah III در اول اکتبر هدف یک پرتابه ناشناس قرار گرفت و دچار آتش سوزی شد. همچنین UKMTO از وقوع

حملات روزانه در منطقه از دوم اکتبر خبر داده است. بنابراین از نگاه بازار بیمه، حتی اگر حجم نفت عبوری افزایش یافته باشد، داده‌های امنیتی هنوز سیگنال روشنی از بازگشت به شرایط عادی نمی‌دهند. این همان دلیلی است که باعث می‌شود پرمیوم ریسک با تأخیر نسبت به جریان فیزیکی نفت کاهش یابد. اگر کشتی امروز عبور کرده باشد، این به آن معنا نیست که بیمه‌گر سفر فردای همان کشتی را با همان نرخ بیمه خواهد کرد.

هزینه پنهان جنگ برای کشتیرانی

پیامد اقتصادی این شرایط فراتر از صنعت کشتیرانی است. رویترز در تحلیل ۵ اکتبر تأکید کرده که بازار نفت اکنون با مسئله‌ای متفاوت از یک کمبود ساده عرضه مواجه است: اختلال لجستیکی. افزایش هزینه نفتکش‌ها، بیمه، مسیرهای طولانی‌تر و محدودیت‌های پالایشی باعث شده قیمت نفت صرفاً تابع میزان تولید نباشد. به نظر می‌رسد که بخشی از هزینه اضافی جنگ از طریق بازار حمل‌ونقل به زنجیره فروش نفت منتقل شده و صادرکنندگان نیز برای حفظ جذابیت نفت خود ناچار به تعدیل قیمت فروش هستند. از طرف دیگر بازار حمل‌ونقل دریایی اکنون در یک وضعیت میانی قرار دارد. از یک طرف، حجم صادرات نشان می‌دهد تولیدکنندگان خلیج فارس توانسته‌اند بخش قابل توجهی از جریان نفت را احیا کنند. از طرف دیگر، مسیرهای انتقال، بیمه و امنیت هنوز با شرایط پیش از جنگ فاصله دارند. این فاصله در عمل ناشی از حجم نفت عبوری از آبراه تنگه هرمز، کرایه کشتی‌ها و نرخ بیمه ریسک جنگ قابل مشاهده است. این موارد در کنار هم نشان می‌دهند که بازگشت جریان کامل جالوتر از بازگشت اعتماد بازار حرکت کرده است. تحلیلگران معتقدند در تجارت دریایی، باز بودن فیزیکی یک مسیر به تنهایی کافی نیست. بررسی داده‌ها حاکی از این است که امروز و پس از ماه‌ها تنش نظامی، بخشی از نفت دوباره از هرمز عبور می‌کند، اما هنوز شرایط عادی به مانند دوران پیش از جنگ به طور کامل محقق نشده‌اند. در نتیجه، بازار جهانی نفت با یک وضعیت پارادوکسیکال روبه‌روست: عرضه در حال بازگشت است، اما هزینه ساندن عرضه به بازار همچنان جنگی است.

بی‌اعتمادی بازار با باز بودن هرمز

به نظر می‌رسد که بازار در حال حاضر حاضر است برای کشتی‌هایی که ریسک هرمز را می‌پذیرند، مبالغ بسیار بالاتری پرداخت کند. در چنین شرایطی، نرخ کرایه خود به نوعی قیمت ریسک تبدیل می‌شود. هرچه احتمال حمله، تأخیر یا توقف بیشتر باشد، مالک کشتی برای پذیرش سفر نرخ بیشتری مطالبه می‌کند؛ و هرچه نرخ بیمه بالاتر رود، هزینه نهایی حمل نیز افزایش پیدا می‌کند. آخرین داده‌های

وزیر نیرو:

برنامه‌ای برای افزایش عمومی قیمت برق نداریم



وزیر نیرو با بیان اینکه برنامه‌ای برای افزایش قیمت برق در دستور کار نیست، گفت: در راستای عدالت و حمایت از اقشار ضعیف، برای مشترکان پر مصرف جرایم سنگین در نظر گرفته شده است. به گزارش اقتصادسراسر، عباس علی‌آبادی در جمع خبرنگاران در خصوص وضعیت تراز تولید و مصرف برق کشور گفت: خوشبختانه در شرایط فعلی ناترازی برق در شبکه سراسری نداریم و وضعیت تامین‌پایدار است که در این زمینه از همکاری و همراهی مردم صمیمانه قدر دانی می‌کنم. وی با اشاره به وضعیت شبکه سراسری در آستانه فصل سرما افزود: عبور بدون دغدغه از فصل زمستان به متغیرهایی همچون میزان برودت هوا و الگوی مصرف مشترکان بستگی دارد. اگر مردم مانند گذشته در مصرف گاز و برق همراهی و مدیریت لازم را داشته باشند، زمستان امسال

را نیز با موفقیت و بدون چالش پشت سر خواهیم گذاشت. وزیر نیرو درباره وضعیت آمادگی ناوگان تولید برق کشور، گفت: نیروگاه‌های کشور در آمادگی کامل بسر می‌برند و تعمیرات اساسی اکثر واحدهایی که باید اورهال می‌شدند، انجام گرفته و برای مابقی واحدها نیز جدول زمان‌بندی دقیق تدوین شده است. بنابراین از منظر توان تولید، کسری فنی در شبکه وجود ندارد. علی‌آبادی ادامه داد: در حال حاضر نزدیک به ۱۰۵ هزار مگاوات ظرفیت نامی و اسمی نیروگاهی آماده تولید برق در کشور داریم؛ هر چند همواره تفاوت‌هایی میان قدرت اسمی و قدرت عملی وجود دارد. البته پدیده افت توان (دیرپیتینگ) نیروگاه‌ها به دلیل کاهش دما در زمستان بسیار کمتر از تابستان است و راندمان حرارتی شرایط بهتری دارد. وی در تشریح وضعیت سایر منابع تولید برق گفت: بخشی از ظرفیت تولید ممتکی به نیروگاه‌های تجدیدپذیر و خورشیدی است که با افزایش زمستان به دلیل افزایش پوشش ابری و کوتاهی روزها، کاهش تولید آنها امری طبیعی است، اما این موضوع به معنای عدم پیش‌بینی نیازها نیست و تدابیر لازم برای جبران آن اندیشیده شده است. وزیر نیرو با تأکید بر لزوم تقویت ذخایر سدها گفت: امیدواریم ذخایر آب مناسبی پشت سدهای نیروگاهی داشته باشیم تا بتوانیم از ظرفیت نیروگاه‌های برق‌آبی نهایت استفاده را ببریم. البته بارش‌ها باید در بالادست و پشت حوضه‌های آبریز سدها رخ دهد؛ زیرا بخش اعظم بارش‌های پایین‌دست برای سایر مصرف‌به‌کار گرفته می‌شود. معتقدم با همکاری احاد مردم، زمستان امسال را نیز آبرومند بدون افت شبکه سبزی خواهیم کرد. وزیر نیرو در پاسخ به پرسشی درباره احتمال تغییر تعرفه برق تأکید کرد: اکنون برنامه‌ای برای گرانی و افزایش عمومی قیمت برق در دستور کار نیست؛ اما برای اقشار پر مصرف و مشترکانی که فراتر از الگو مصرف می‌کنند، نظام جریمه‌ای برقرار است. هدف از اعمال این جرایم، بازدارندگی و دفاع از حقوق اقشار ضعیف و مشترکان کم مصرف جامعه است.



سه شنبه - ۱۴ مهر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۰۲

آب و انرژی ۵

انرژی

حفظ تولید بیش از ۷۰۰ میلیون متر مکعب گاز پارس جنوبی



در جلسه ستاد ویژه توسعه فناوری با حضور معاون اول رئیس‌جمهور مطرح شد که براساس برنامه ارائه‌شده، تولید روزانه بیش از ۷۰۰ میلیون مترمکعب گاز از میدان پارس جنوبی حفظ خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسر، در جلسه ستاد ویژه توسعه فناوری که به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور برگزار شد، بسته‌های پیشنهادی مختلف برای به‌کارگیری فناوری‌های نوین - در صنعت نفت و گاز - مورد بررسی قرار گرفت.

این بسته‌های پیشنهادی شامل ۱۱۷ طرح است که با همکاری مستقیم ۲۲ مجموعه تهیه شده‌اند و از تقای تاب‌آوری صنعت نفت و گاز، هماهنگی بین‌بخشی، حمایت و تسهیلگری برای بخش خصوصی، اولویت‌دهی به طرح‌های مورد تأکید اسناد بالادستی، توسعه فناوری‌های دارای کاربرد دوگانه و رسوخ و توسعه کاربرد گاز، تکمیل زنجیره ارزش صنعت پالایش و رفع ناترازی بنزین و گازوئیل، بازآفرینی و بهسازی صنعت پتروشیمی و افزایش بهره‌وری انرژی در زنجیره تولید، انتقال، توزیع و مصرف از اولویت‌های طرح‌های فناوریانه صنعت نفت و گاز است.

با تأمین ناوگان حفاری نوین و خدمات و تجهیزات مرتبط با بهره‌برداری از چاه‌های نفتی، افزایش تولید نفت خام به میزان حداقل ۲۵۰ هزار بشکه در روز هدف گذاری شده است.

افزایش ۵ میلیارد دلاری درآمدهای ارزی کشور، افزایش بازدهی میادین نفتی و متنوع‌سازی و به‌کارگیری فناوری‌های جدید تولید از دیگر اهداف این طرح‌هاست. در پروژه فئسارافزایی پارس جنوبی نیز قرار دادهای مختلفی برای آغاز طراحی و توسعه انواع توربین و ساخت، نصب و راه‌اندازی انواع کمپرسورهای درون‌جاهی و سرچاهی منعقد شده و اجرای آنها آغاز شده است.

یکی از این پروژه‌ها که قرار است تا دهه فجر افتتاح شود، آخرین فناوری‌ها را برای به‌کارگیری توربین‌های فئسارافزایی از فناوری سکوی دریا و سکوی خشک به کار خواهد گرفت؛ فناوری‌ای که پیش از این در اختیار پنج کشور بوده است.

براساس برنامه ارائه‌شده، با اجرای این پروژه‌ها طی ۴۰ سال، ۵۰۰ میلیارد دلار تولید گاز مازاد از طرح فئسارافزایی تأمین و پایداری تولید روزانه بیش از ۷۰۰ میلیون مترمکعب گاز از میدان پارس جنوبی حفظ خواهد شد. حفظ ظرفیت شبکه تولید برق و بنزین تولیدی از مباحثات و جلوگیری از افزایش ناترازی انرژی از دیگر اهداف این پروژه‌هاست.

استفاده از فناوری‌های نوین برای تسهیل اجرای پروژه‌های ساماندهی فلزهای خشکی و همچنین اجرای طرح‌های ذخیره‌سازی سطح‌الارضی گاز طبیعی، بخش دیگری از برنامه‌های ارائه‌شده در این جلسه بود.

با اجرایی این دو طرح، عرضه گاز سالانه ۸ میلیارد مترمکعب افزایش خواهد یافت، از صادرات غیرنفتی به میزان یک میلیارد دلار حمایت می‌شود و پایداری شبکه توزیع گاز در فصل سرما نیز افزایش خواهد یافت. در همین راستا برای نخستین‌بار در کشور، با انعقاد قرارداد، گازهای مشعل پس از تصفیه پیش‌فروش شده است. همچنین طرح تبدیل گاز فلر به محصولات دارای ارزش افزوده با همکاری صنایع پتروشیمی و شرکت‌های دانش‌بنیان آغاز شده است. در راستای ارتقای کیفیت ته‌انده‌های سنگین پالایشگاهی و تولید فرآورده‌های نفتی با ارزش افزوده بالاتر، پروژه‌های مختلفی با پیشرفت فیزیکی بالا در پالایشگاه‌های کشور در حال اجراست که تحقق آنها به‌گوگردزایی از نفت کوره منجر خواهد شد. برای نخستین‌بار روغن پایه گروه ۳ نیز در کشور تولید شده است که با توسعه تولید آن، واردات این محصول کاهش خواهد یافت.

همچنین تا پایان برنامه هفتم پیشرفت، تولید نفت کوره به میزان ۴۹ میلیون لیتر کاهش خواهد یافت و کیفیت این محصول نیز ارتقا پیدا خواهد کرد.

با اجرای طرح‌های بهره‌وری انرژی در زنجیره تولید، انتقال، توزیع و مصرف، امکان تولید ۸۰۰ تا ۱۶۰۰ مگاوات برق در ایستگاه‌های تقویت فشار گاز طبیعی فراهم خواهد شد.

همچنین این طرح‌ها امکان صرفه‌جویی سالانه ۱.۵ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی در ایستگاه‌های تقویت فشار گاز و ۲ میلیارد مترمکعب گاز در پالایشگاه‌های پارس جنوبی را فراهم می‌کنند

برای تحقق این اهداف، طرح‌هایی از جمله بازیافت حرارت و انرژی اتلافی در ایستگاه‌های تقویت و تقلیل فشار گاز طبیعی و بخار و بازیافت حرارت از پالایشگاه‌های گاز پارس جنوبی در دستور کار قرار گرفته است. همچنین اجرای پروژه‌هایی در برخی استان‌ها از جمله یزد به‌عنوان پایلوت آغاز شده که نتیجه آن کاهش ۳۱ درصدی مصرف گاز در بخش خانگی بوده است.

در ستاد ویژه توسعه فناوری با بازآفرینی و بهسازی صنعت پتروشیمی و تکمیل هدفمند زنجیره این صنعت با استفاده از فناوری‌های نو ظهور نیز تأکید شد.