editor@smtnews.ir

بعد از بازگشایی تنگه هرمز کشورها چه خواهند کرد؟



جنگ با ایران و اختلال گسترده در تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز، بار دیگر آسیب‌پذیری ساختار اقتصادی و تجاری کشورهای حاشیه خلیج فارس را آشکار کرده است؛ آسیب‌پذیری‌ای که صرفا به صادرات نفت و گاز محدود نمی‌شود و ارتباط بخش مهمی از اقتصاد این کشورها با زنجیره تجارت جهانی را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های راهبردی جهان، محل عبور بخش قابل‌توجهی از انرژی مصرفی جهان است، با این حال، تحولات جنگ اخیر نشان داده است که وابستگی به این آبراه، حتی برای کشورهایی که تلاش کرده‌اند مسیرهای جایگزین ایجاد کنند، همچنان یک ریسک جدی اقتصادی و امنیتی محسوب می‌شود.

در همین زمینه، یوئل گوزانسکی، پژوهشگر مؤسسه مطالعات امنیت ملی اسرائیل (INSS)، در گزارشی با عنوان «روز پس از هرمز؛ آیا خلیج فارس می‌تواند خود را از این گلوگاه رها کند؟» به بررسی گزینه‌های جایگزین کشورهای منطقه برای کاهش وابستگی به تنگه هرمز پرداخته است.

داده‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) نشان می‌دهد پیش از آغاز جنگ، روزانه حدود ۲۱ میلیون بشکه نفت خام از تنگه هرمز عبور می‌کرد. این میزان علاوه بر فرآورده‌های نفتی و میعانات گازی بود و تقریباً معادل یک‌پنجم مصرف جهانی نفت محسوب می‌شد.

■ افت بیش از ۷۵ درصدی عبور نفت از تنگه هرمز

با آغاز جنگ، جریان عبور نفت از این آبراه به‌شدت کاهش یافت؛ به‌گونه‌ای که در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۶، میزان عبور نفت به حدود ۴,۹ میلیون بشکه در روز رسید که بیانگر افتی بیش از ۷۵ درصدی است.

این کاهش تنها به حجم نفت عبوری محدود نماند. تا اواخر ماه اوت، متوسط تعداد کشتی‌هایی که روزانه از تنگه هرمز عبور می‌کردند به ۱۷ فروند رسید؛ در حالی که پیش از جنگ این رقم حدود ۱۳۵ فروند در روز بود.

در چنین شرایطی، اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا، اخیراً مدعی شده است که تنگه هرمز طی دو سال آینده به یک مسیر بی‌اهمیت تبدیل خواهد شد؛ زیرا کشورهای حاشیه خلیج فارس بخش بزرگی از صادرات انرژی خود را از طریق خطوط لوله زمینی منتقل خواهند کرد.

با این حال، بررسی زیرساخت‌های موجود و محدودیت‌های جغرافیایی و اقتصادی کشورهای منطقه نشان می‌دهد تحقق چنین پیش‌بینی‌ای با موانع متعددی مواجه است.

■ انتقال نفت عربستان به دریای سرخ

مهم‌ترین مسیر جایگزین تنگه هرمز برای عربستان سعودی، خط لوله شرق به غرب این کشور است که میادین نفتی شرق عربستان را به بندر ینبع در ساحل دریای سرخ متصل می‌کند.

ظرفیت این خط لوله بر اساس اطلاعات شرکت آرامکو حدود ۷ میلیون بشکه در روز است. با این حال، حدود ۲ میلیون بشکه از این ظرفیت برای تأمین پالایشگاه‌های غرب عربستان استفاده می‌شود و در نتیجه، حدود ۵ میلیون بشکه در روز ظرفیت برای صادرات باقی می‌ماند؛ هرچند مشخص نیست که آیا امکان حفظ این سطح از انتقال به‌صورت مستمر وجود دارد یا خیر.

اهمیت این خط لوله در جریان جنگ به‌شدت افزایش یافته است. ریاض حتی در حال بررسی افزایش ظرفیت آن به میزان ۲ میلیون بشکه در روز و اتصال کشورهای همسایه، از جمله کویت، به این شبکه است.

این مسیر در حال حاضر بیشترین ظرفیت را برای تغییر معادله وابستگی عربستان به تنگه هرمز دارد. در صورتی که عربستان بتواند ظرفیت خط لوله را افزایش دهد، توان عملیاتی بندر ینبع برای بارگیری حجم بیشتری از نفت را تقویت کند و بخش عمده صادرات نفت خود را به‌طور دائمی به سمت غرب منتقل کند، توانایی ایران برای استفاده از تنگه هرمز علیه صادرات نفت این کشور کاهش خواهد یافت.

همچنین اتصال احتمالی کویت و سایر کشورهای تولیدکننده نفت به شبکه خطوط لوله عربستان می‌تواند این زیرساخت را از یک پروژه ملی به یک شریان راهبردی منطقه‌ای تبدیل کند.

با وجود این، انتقال نفت به ینبع به معنای حل کامل مشکل نیست. این مسیر زیرساخت‌های خط لوله را در معرض حملات قرار می‌دهد؛ موضوعی که ایران در جریان جنگ نیز توانایی خود برای هدف قرار دادن چنین زیرساخت‌هایی را نشان داده است.

از سوی دیگر، انتقال نفت از مسیر غربی، وابستگی به یک گلوگاه دیگر یعنی باب‌المندب را افزایش می‌دهد؛ تنگه‌ای که با محاصره اعلام‌شده از سوی حوثی‌ها مواجه شده است.

■ امارات و محدودیت ظرفیت خط لوله فجیره

امارات متحده عربی از موقعیت جغرافیایی مناسب‌تری برای دور زدن تنگه هرمز برخوردار است. خط لوله حبشان ـ فجیره، میادین نفتی ابوظبی را به ساحل دریای عمان متصل می‌کند؛ مسیری که خارج از تنگه هرمز قرار دارد. ظرفیت فعلی این خط لوله حدود ۱,۵ تا ۱,۸ میلیون بشکه در روز برآورد می‌شود. ابوظبی اعلام کرده است که در حال کار روی دو برابر کردن ظرفیت این خط لوله است؛ اقدامی که می‌تواند امکان انتقال بیش از ۳ میلیون بشکه نفت در روز را تا سال ۲۰۲۷ فراهم کند.

مدل امارات از این جهت به دور زدن تنگه هرمز نزدیک‌تر است که خط لوله‌ای نسبتاً کوتاه و کاملاً واقع در قلمرو ملی این کشور، دسترسی مستقیم به اقیانوس هند را فراهم می‌کند و به باب‌المندب یا کانال سوئز وابسته نیست. با این حال، این مسیر نیز از خطر حملات مصون نیست. بندر فجیره در ساحل دریای عمان قرار دارد و همچنان در معرض تهدید موشک‌ها، پهپادها، مین‌های دریایی و اقدامات نظامی ایران است.

از سوی دیگر، مشکل کشورهای حاشیه خلیج فارس صرفاً به صادرات انرژی محدود نمی‌شود. به‌استثنای عربستان که دسترسی گسترده‌ای به دریای سرخ نیز دارد، بخش عمده کشورهای منطقه برای تجارت روزمره خود نیز به تنگه هرمز وابسته هستند.

بنادر اصلی کویت، قطر و بحرین، بندر جبل‌علی دبی، سایر بنادر امارات و همچنین بنادر اصلی عربستان در داخل خلیج فارس قرار دارند.

بنابراین، اختلال طولانی‌مدت در تردد از تنگه هرمز نه‌تنها صادرات نفت و گاز، بلکه ورود کشتی‌های کانتینری، مواد غذایی، مواد اولیه و سایر کالاهای وارداتی را نیز مختل می‌کند.

نمونه دبی ابعاد این آسیب‌پذیری را نشان می‌دهد. بندر جبل‌علی پیش از جنگ روزانه حدود ۴۰ هزار کانتینر معادل واحد بیست‌فوتی (TEU) جابه‌جا می‌کرد، اما در هفته‌های نخست جنگ، فعالیت آن بیش از ۹۰ درصد کاهش یافت و از آن زمان تاکنون نیز به‌سختی به سطح قبلی بازگشته است.

■ عراق به‌دنبال مسیرهای صادراتی شمالی و غربی

جنگ اخیر آسیب‌پذیری شدید عراق را نیز آشکار کرده است. بخش عمده صادرات نفت این کشور از بندر بصره و از طریق تنگه هرمز انجام می‌شود. در واکنش به این وضعیت، بغداد احیای مجموعه‌ای از مسیرهای جایگزین صادرات نفت را در دستور کار قرار داده است.

مهم‌ترین بخش این برنامه، خط لوله بصره ـ حدیثه است که قرار است ظرفیت انتقال حدود ۲,۵ میلیون بشکه نفت در روز از جنوب به غرب عراق را فراهم کند. این خط لوله می‌تواند زمینه اتصال شبکه صادرات نفت عراق به سوریه، ترکیه و حتی اردن را فراهم کند.

هم‌زمان، مذاکراتی برای احیای مسیر انتقال نفت از طریق سوریه به بنادر بانیاس و طرابلس و همچنین افزایش صادرات از طریق خط لوله کرکوک ـ جیحان در ترکیه در جریان است.

در صورت تحقق این پروژه‌ها، یکی از مهم‌ترین تغییرات ساختاری ناشی از بحران اخیر شکل خواهد گرفت و عراق قادر خواهد بود بخش بیشتری از نفت خود را از مسیرهای غربی به سمت دریای مدیترانه صادر کند.

با این حال، این پروژه‌ها هزینه‌بر هستند، به چندین سال زمان نیاز دارند و تحقق آنها به ثبات سیاسی و امنیتی در عراق و سوریه وابسته است. از این رو، این طرح‌ها را نمی‌توان راه‌حل فوری بحران کنونی دانست، بلکه باید آنها را سرمایه‌گذاری برای افزایش تاب‌آوری اقتصادی عراق در دهه آینده ارزیابی کرد.

عمان به دلیل موقعیت جغرافیایی خود از مزیت متفاوتی برخوردار است. بنادر دقم و صلاله این کشور مستقیماً به دریای عرب و اقیانوس هند دسترسی دارند و به همین دلیل می‌توانند به‌تدریج به دروازه جنوبی کشورهای حاشیه خلیج فارس تبدیل شوند.

مهدی محمدی، رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی، در نامه‌ای به دولت خواستار اصلاح فوری نرخ گاز شد:

نامه مهم انجمن فولاد آلیاژی به دولت

رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی، در نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهور، وزیر صمت، سرپرست وزارت نفت، رئیس سازمان برنامه و بودجه و رئیس ایمیدرو، با اشاره به جهش ۷۳ برابری نرخ گاز، خواستار کاهش آن به سطح کشورهای نفت‌خیز منطقه یا تثبیت در ۱۰,۷۷۴ تومان برای باقی ۱۴۰۵ شد.



دکتر مهدی محمدی، رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی، با هشدار نسبت به احتمال زمین‌گیر شدن صنعت فولاد در پی جهش ۷۳ برابری نرخ گاز در سالیان اخیر، خواستار کاهش نرخ گاز مصرفی این صنعت به سطح کشورهای تولیدکننده نفت و گاز منطقه نظیر قطر و عربستان سعودی یا دست‌کم تثبیت آن در نرخ سه‌ماهه نخست سال جاری (۱۰,۷۷۴ تومان به ازای هر مترمکعب) برای ماه‌های باقی‌مانده سال ۱۴۰۵ شد.

انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی در خصوص وابستگی ساختاری صنعت فولاد ایران به گاز طبیعی و از بین رفتن مزیت نسبی این صنعت در این نامه می‌گوید: «صنعت فولاد ایران به عنوان یکی از ارکان بنیادین تولید ملی، اشتغال پایدار و توسعه صنعتی کشور، از حیث ساختاری بر مبنای مزیت نسبی در حوزه گاز طبیعی، به جایگاه فعلی یعنی دهمین صنعت بزرگ فولاد جهان رسیده است؛ به‌گونه‌ای که بیش از ۹۰ درصد تولید فولاد ایران بر پایه روش احیاء مستقیم (تولید آهن اسفنجی) و با بهره‌گیری از گاز طبیعی به عنوان عامل احیاکننده آهن استوار است. این ویژگی فنی و ساختاری سبب شده است که گاز طبیعی برای فولادسازان ایرانی صرفاً یک سوخت متعارف نباشد، بلکه نهاده‌ای حیاتی و جایگزین‌ناپذیر در فرآیند تولید محسوب شود. متأسفانه روند شتابان و غیرمنطقی افزایش نرخ گاز در سال‌های اخیر در کنار محدودیت‌های شدید مصرف گاز، مزیت نسبی این صنعت راهبردی را به‌کلی از میان برده و تداوم این رویه بی‌تردید به زمین‌گیر شدن کامل زنجیره فولاد کشور منجر خواهد شد.»

انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی در خصوص گران‌تر بودن گاز مصرفی فولادسازان ایرانی نسبت به تمامی کشورهای نفت و گازخیز منطقه و جهان و خطای الگوبرداری از هاب‌های اروپایی در این نامه تصریح می‌کند: «بر اساس مستندات آماری، بررسی تطبیقی نرخ گاز مصرفی صنعت فولاد ایران با سایر کشورهای تولیدکننده نفت و گاز بر مبنای نرخ ارز مرکز مبادله نشان می‌دهد که فولادسازان ایرانی با پرداخت ۱۴ سنت به ازای هر مترمکعب در نرخ نهایی مردادماه و ثبت رقم حیرت‌انگیز ۴۴ سنت در معاملات گاز در بورس انرژی ایران در پاییز ۱۴۰۵، گران‌ترین گاز صنعتی را در میان تمامی کشورهای دارنده ذخایر هیدروکربنی منطقه و جهان خریداری می‌کنند. این در حالی است که رقبای منطقه‌ای و جهانی ما گاز مورد نیاز صنایع خود را با نرخ‌های به‌مراتب پایین‌تری تأمین می‌کنند؛ به‌طوری‌که نرخ گاز صنعتی در قطر ۴.۴۲ تا ۶.۱۹ سنت، در کویت ۴.۴۲ تا ۷.۰۸ سنت، در عربستان سعودی ۷.۴۳ سنت و در امارات متحده عربی (ابوظبی) ۷.۶۱ سنت به ازای هر مترمکعب است. در چنین شرایطی، گره زدن نرخ گاز صنعت فولاد ایران به هاب‌های اروپایی خطایی راهبردی و مغایر با اصول علم اقتصاد است؛ زیرا بخش اعظم قیمت گاز در اروپا ناشی از هزینه‌های سرسام‌آور انتقال، مایع‌سازی و تبدیل مجدد به گاز و ریسک‌های سنگین ژئوپلیتیک ناشی از جنگ اوکراین و بحران‌های خاورمیانه است و تحمیل این هزینه‌ها بر تولیدکننده ایرانی که در جوار دومین ذخایر گازی بزرگ جهان فعالیت می‌کند، عملاً توان رقابت‌پذیری کشور را در برابر رقبای منطقه‌ای و جهانی نابود می‌سازد.»

انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی در خصوص جهش ۷۳ برابری نرخ پایه گاز از سال ۱۳۹۹ تا مهر ۱۴۰۵ و گسست کامل آن از متغیرهای اقتصاد کلان کشور در این نامه می‌نویسد: «علاوه بر شکاف عمیق قیمتی با کشورهای گاز و نفت‌خیز، بررسی روند داخلی قیمت‌گذاری نیز از گسست کامل نرخ گاز از واقعیات اقتصاد ایران حکایت دارد. مطابق داده‌های پیوست، نرخ پایه گاز مصرفی صنعت فولاد که در سال ۱۳۹۹ معادل ۲۶۰ تومان به ازای هر مترمکعب بود، با جهش‌های پی‌درپی به ۱۸،۹۲۷ تومان در مهرماه ۱۴۰۵ رسیده است؛ به بیان دیگر، نرخ پایه گاز این صنعت نسبت به سال ۱۳۹۹ حدود ۷۳ برابر شده است. این در حالی است که در همین بازه زمانی، شاخص تورم قیمت کالاها و خدمات مصرفی خانوارهای کشور طبق آمار مرکز آمار ایران ۱۰.۶ برابر، نرخ ارز در بازار آزاد ۱۰.۸ برابر و قیمت شمش فولادی در بورس کالا تنها ۸.۱ برابر شده است. بدیهی است که این عدم تناسب فاحش میان رشد ۷۳ برابری نهاده کلیدی تولید و رشد ۸.۱ برابری قیمت فولاد، حاشیه سود بنگاه‌ها را به محاق برده و ادامه حیات واحدهای فولادی را با تهدیدی جدی مواجه ساخته است.»

این انجمن در خصوص قرار گرفتن صنعت فولاد در صف اول قطعی‌ها و محدودیت‌های انرژی با وجود سهم ۶ درصدی از کل مصرف گاز کشور در این نامه خاطرنشان می‌کند: «نکته تأسف‌بارتر آنکه این جهش بی‌سابقه نرخ گاز در شرایطی روی می‌دهد که صنعت فولاد ایران به عنوان نخستین قربانی ناترازی انرژی، همواره در صف اول اعمال محدودیت‌ها و قطعی‌های گاز قرار می‌گیرد؛ در حالی که کل این صنعت راهبردی و مادر (از مرحله سنگ‌آهن گرفته تا تولید محصولات نهایی فولادی) تنها ۶ درصد از گاز مصرفی کشور را به خود اختصاص داده است.

به عبارت دیگر، فولادسازان کشور ناچارند هم گران‌ترین گاز را در میان تمامی کشورهای دارنده ذخایر نفت و گاز بخرند و هم ناپایدارترین جریان تأمین انرژی را تجربه کنند که این تضاد آشکار، فشار مضاعفی بر تولید، بهره‌وری و تاب‌آوری بنگاه‌های صنعتی تحمیل کرده است.»

انجمن فولاد آلیاژی در خصوص راهکارهای اجرایی کاهش نرخ گاز یا تثبیت آن در سطح سه‌ماهه نخست سال جاری در پایان این نامه می‌افزاید: «با عنایت به مراتب فوق و به منظور صیانت از تولید ملی، جلوگیری از توقف خطوط تولید، حفظ جایگاه صادراتی صنعت فولاد و جلوگیری از آسیب جبران‌ناپذیر به اقتصاد کشور، از آن مقامات محترم استدعا دارد دستور فرمایید نرخ گاز مصرفی صنعت فولاد به سطح کشورهای تولیدکننده نفت و گاز منطقه نظیر قطر و عربستان سعودی کاهش یابد. چنانچه در مقطع کنونی امکان برابرسازی این نرخ با کشورهای نفت‌خیز منطقه فراهم نیست، خواهشمند است همانند سه‌ماهه نخست سال جاری، نرخ گاز مصرفی صنعت فولاد برای ماه‌های باقی‌مانده سال ۱۴۰۵ در سطح ۱۰,۷۷۴ تومان به ازای هر مترمکعب تثبیت شود و برای سال آینده نیز افزایشی منطقی و متناسب با واقعیات صنعت فولاد و شاخص‌های اقتصاد کلان کشور در نظر گرفته شود.»



