

گزارش

چرا کاهش میعانات گازی به پاشنه آشیل تولید سوخت بدل شد؟

کاهش تولید میعانات گازی، خوراک اصلی پالایشگاه ستاره خلیج فارس، ناترازی بنزین را تشدید کرده و زنجیره تأمین انرژی کشور را با چالشی ساختاری مواجه ساخته است.

به گزارش مهر، صنعت پالایشگاهی ایران در سال های اخیر با چالشی ساختاری مواجه شده که نه در فرآیند پالایش، بلکه در بخش «تأمین خوراک» ریشه دارد. پالایشگاهی مستقیم تولید بنزین در بزرگترین پالایشگاه میعانات گازی خاورمیانه (ستاره خلیج فارس) به خوراک میعانات، باعث شد تا هرگونه نوسان در تولید گاز از میادین مشترک، مستقیماً به سبب سوخت کشور سرایت کند. در شرایطی که مصرف بنزین در کشور روندی صعودی را طی می‌کند، «ناترازی خوراک» به مهم‌ترین مؤلفه ناترازی بنزین بدل شده است.

طرح‌های توسعه‌ای پالایشگاهی که دهه‌ها با هدف کاهش واردات بنزین طراحی شده‌اند، اکنون در معرض ریسکی قرار دارند که در محاسبات اولیه کارشناسان چندان برآبرنگ نبود: «افت تولید میعانات گازی.» این ماده که تا دیروز حلقه‌ای مطمئن میان گاز و سوخت مایع بود، امروز به نقطه شکننده‌ای بدل شده که ثبات عرضه بنزین را تهدید می‌کند.

❖ زنجیره وابستگی: از مخزن تا پمپ بنزین

ماهیت گاز طبیعی در میادین بزرگ ایران به‌ویژه پارس جنوبی، با «میعانات گازی» گره خورده است. به‌ازای تولید هر میلیارد مترمکعب گاز، حجم مشخصی از میعانات استخراج می‌شود. با افت فشار مخازن پارس جنوبی، نه تنها تولید گاز با مخاطره مواجه است، بلکه «نسبت تولید میعانات به گاز» نیز کاهش یافته است. این همان نقطه‌ای است که زنجیره تأمین انرژی را در چار گسست می‌کند. محمد حسین سلیمی، کارشناس ارشد حوزه انرژی با اشاره به ماهیت این وابستگی تأکید می‌کند: پالایشگاه ستاره خلیج فارس بر اساس طراحی برای خوراک میعانات گازی ساخته شده است. وقتی ما با افت تولید میعانات مواجه می‌شویم، عملاً ظرفیت عملیاتی این پالایشگاه کاهش می‌یابد. بنابراین، ناترازی بنزین صرفاً یک مسئله در بخش توزیع نیست، بلکه معلول مستقیم ناترازی در تولید خوراک باالادستی است. وی ادامه می‌دهد: این زنجیره به‌گونه‌ای است که اگر خوراک سبک (میعات) تأمین نشود، پالایشگاه نمی‌تواند با ظرفیتی اسمی کار کند. جایگزینی این خوراک با نفت خام سبک نیز به دلیل تفاوت در فرآیند تقطیر و کیفیت محصولات نهایی، نیازمند تغییرات فنی هزینه‌بر و طولانی‌مدت در پالایشگاه است که در کوتاه‌مدت ممکن نیست. جالب آنکه، حتی تأمین ارز خوراک پالایشگاه‌ها و واردات فرآورده‌ها از طریق نظام بانکی و سامانه نیما نیز تحت تأثیر همین ناترازی قرار می‌گیرد. با کاهش تولید داخلی، فشار برای تأمین ارز واردات بنزین افزایش می‌یابد و این موضوع، بار مالی مضاعفی بر منابع ارزی کشور و تراز پرداخت‌ها وارد می‌سازد.

❖ سایه سنگین ناترازی خوراک بر امنیت انرژی

تأثیر کمبود میعانات گازی تنها به کاهش تولید بنزین محدود نمی‌شود؛ بلکه امنیت انرژی صنایع وابسته را نیز تهدید می‌کند. بخش بزرگی از میعانات تولیدی علاوه بر پالایشگاه‌های بنزین ساز، خوراک واحدهای پتروشیمی را نیز تأمین می‌کنند. بنابراین، ناترازی در این بخش، رقابتی نانوشته اما مخرب میان «تولید بنزین» و «تولید محصولات پتروشیمی» ایجاد کرده است. تخصیص میعانات میان این دو بخش، به یکی از حساس‌ترین تصمیمات وزارت نفت بدل شده است. از سوی دیگر، تأخیر در طرح‌های فشارافزایی پارس جنوبی، ریسک «امنیت تأمین» را افزایش داده است. اگر روند فعلی افت فشار مخازن ادامه یابد، پالایشگاه‌ها با کمسری خوراک مزمن مواجه خواهند شد که نتیجه منطقی آن، افزایش واردات بنزین با اعمال محدودیت‌های شدید مصرف خواهد بود. این چالش در بستر تحریم‌های مالی و مشکلات تأمین تجهیزات، پیچیدگی بیشتری پیدا می‌کند؛ چرا که تأمین توربین‌ها و کمپرسورهای فشارافزایی از مسیرهای مالی مینجی و غیرمستقیم انجام می‌شود و هرگونه اختلال در این زنجیره، مستقیماً بر تولید گاز و در نتیجه بر میعانات اثر می‌گذارد.

رضا پادریچی، عضو هیئت علمی دانشگاه و کارشناس اقتصاد انرژی در این باره می‌گوید: پیوستگی گاز، میعانات و سوخت، یک رابطه خطی نیست، بلکه شبکه‌ای از وابستگی‌هاست. افت تولید میعانات در یک سمت، به کاهش ارزآوری پتروشیمی، افزایش هزینه واردات بنزین و فشار بر بودجه دولت در سمت دیگر منتهی می‌شود. اگر به این زنجیره نگاه یکپارچه نداشته باشیم، تصمیمات بخشی حل موقت ایجاد می‌کند اما بحران کلان را تعمیق می‌کند.

وی با اشاره به نقش صندوق توسعه ملی افزود: بخشی از سرمایه‌گذاری‌های بالادستی برای پایدارسازی تولید گاز و میعانات باید از منابع بلندمدت تأمین شود. وابستگی این منابع به بودجه جاری دولت، امکان سرمایه‌گذاری در طرح‌های فشارافزایی را که بازگشت سرمایه بلندمدت دارند، محدود می‌کند.

راهکار برون‌رفت از این چالش، نه تنها متمرکز بر افزایش راندمان پالایشی، بلکه تزریق سرمایه به پروژه‌های فشارافزایی و همچنین ایجاد توازن در سبب خوراک پالایشگاه‌هاست. توسعه واحدهای یکپارچه گاز به گازولین (GTL) و تنوع بخشی به خوراک پالایشگاه‌ها از جمله گام‌هایی است که می‌تواند وابستگی به میعانات را کاهش دهد. بدون تقویت بالادست، هرگونه تلاش در پایین دست برای افزایش تولید بنزین، مانند بر کردن ناترازی در تولید سوخت، تنها نمایی از ناترازی در زنجیره ارزش انرژی است که اگر امروز برای آن دلبیری اندیشیده نشود، هزینه‌های اقتصادی سنگینی بر بدنه بودجه کشور تحمیل خواهد کرد.

«آرمان ملی» با وجود تحریم دریایی، راه‌های جایگزین را بررسی می‌کند

گلوگاه لجستیک در مسیر تجارت آزاد با اوراسیا



مواجه هستند. او عدم توسعه متناسب مسیرهای جاده‌ای و ریلی را از مشکلات کنونی در این بخش ذکر و بیان کرد: با وجود به اینکه در سال‌های گذشته موضوع ایجاد و توسعه برخی مسیرهای جدید برای تجارت و فعالیت‌های اقتصادی مطرح بوده، اما آنگونه که باید به این ظرفیت‌ها توجه و سرمایه‌گذاری نشده است. اکنون تغییر شرایط منطقه‌ای موجب شده توجه به این مسیرها افزایش یابد، اما توسعه زیرساخت‌ها نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت و سرمایه‌گذاری مستمر است و نمی‌توان انتظار داشت شبکه‌ای که طی سال‌ها با کمبود منابع مواجه بوده، در مدت کوتاه پاسخگوی جهش ناگهانی تقاضا باشد. میرکرمی اضافه کرد: در این شرایط، توسعه کریدور شمال جنوب به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های تجارت خارجی ایران تبدیل شده است. این کریدور می‌تواند با اتصال بنادر جنوبی ایران به بنادر شمالی و سپس کشورهای روسیه و آسیای میانه، بخشی از مسیرهای سنتی تجارت را کوتاه‌تر و متنوع‌تر کند. از سوی دیگر، در شرایطی که برخی مسیرهای غربی روسیه به دلیل جنگ اوکراین با محدودیت یا اختلال مواجه شده‌اند، مسیرهای عبوری از ایران اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. به بیان دیگر، تحولات ژئوپلیتیکی، اگرچه هزینه‌ها و فشارهای جدیدی ایجاد کرده، اما هم‌زمان فرصت‌هایی را نیز برای ایران به وجود آورده است؛ فرصت‌هایی که در صورت آماده نبودن زیرساخت‌ها، ممکن است به سود رقبای منطقه‌ای تمام شود.

❖ پیش شرط تقویت مبادلات

عضو هیات مدیره اتاق بازرگانی ایران و روسیه بر ضرورت شکل‌گیری یک بسیج ملی در حوزه لجستیک تأکید کرد و گفت: منظور از این بسیج، فقط افزایش تعداد کامیون یا توسعه یک بندر نیست، بلکه مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ که حوزه‌های مختلف باید انجام شود. افزایش تعداد کامیون‌ها، عضو هیات مدیره اتاق بازرگانی ایران و روسیه بر ضرورت شکل‌گیری یک بسیج ملی در حوزه لجستیک تأکید کرد و گفت: منظور از این بسیج، فقط افزایش تعداد کامیون یا توسعه یک بندر نیست، بلکه مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ که حوزه‌های مختلف باید انجام شود. افزایش تعداد کامیون‌ها،

هزینه تأمین مواد اولیه اثر می‌گذارد. بنابراین، توسعه مسیرهای شمالی تنها با ایجاد یک مسیر جغرافیایی جدید محقق نمی‌شود، بلکه باید به کاهش هزینه و افزایش قابلیت پیش‌بینی تجارت نیز منجر شود.

❖ توسعه تجارت با اوراسیا

عضو هیات مدیره اتاق بازرگانی ایران و روسیه معتقد است: سه تحول مهم به‌صورت هم‌زمان بر وضعیت کنونی اثر گذاشته‌اند. نخست، آغاز تجارت آزاد میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا که امکان گسترش مبادلات و کاهش برخی موانع تجاری را فراهم کرده است. همچنین جنگ روسیه و اوکراین که هم‌زمان بر وضعیت کنونی اثر گذاشته‌اند. قرار داده است. و در ادامه بروز مشکلات و افزایش نااطمینانی در خلیج فارس و دریای عمان که اهمیت کریدورهای شمالی و مسیر شمال-جنوب را افزایش داده است که در نهایت باعث شده تا آنگونه که باید و شاید نتوان از این ظرفیتهای به‌طور کامل استفاده کرد و قطعاً در صورت توجه ویژه می‌توان بخشی از خلاهای ایجاد شده در نتیجه شرایط تنگه هرمز را از این منطقه در شمال کشور جبران کرد. او افزود: این سه تحول، توازن پیشین در تجارت و حمل‌ونقل را تغییر داده‌اند. پیش از این نیز صادرات و واردات از مسیرهای مختلف انجام می‌شد، اما حجم کالاها و میزان تقاضا به اندازه امروز نبود. اکنون با افزایش نیاز کشور به انتقال کالا و هم‌زمان افزایش تمایل کشورهای منطقه برای استفاده از مسیر ایران، فشار بیشتری بر شرکت‌های ترابری وارد شده است. این شرکت‌ها تلاش می‌کنند ظرفیت‌های موجود را به کار بگیرند، اما بدون سرمایه‌گذاری جدید، امکان پاسخگویی پایدار به این نیاز وجود ندارد. میرکرمی تأکید کرد: در مجموع، شمال ایران ظرفیت آن را دارد که به یکی از محورهای اصلی تجارت منطقه‌ای تبدیل شود. اما این ظرفیت هنوز با شرایط مطلوب فاصله دارد. بنادر شمالی، شبکه ریلی، جاده‌های ترانزیتی و موقعیت ایران در مسیر اتصال روسیه و آسیای میانه به آب‌های جنوبی، مزیت‌هایی مهم و راهبردی هستند. با این حال، استفاده از این مزیت‌ها نیازمند تصمیم‌گیری سریع، سرمایه‌گذاری هدفمند و هماهنگی میان دولت و بخش خصوصی است. وی یادآور شد: اختلال در مسیرهای جنوبی می‌تواند برای ایران یک هشدار جدی باشد، اما در عین حال فرصتی برای بازنگری در الگوی تجارت خارجی کشور نیز به شمار می‌رود. ایران نمی‌تواند تمام تجارت خود را به یک منطقه یا یک مسیر خاص وابسته نگه دارد. توسعه هم‌زمان مسیرهای جنوبی، شمالی و شرقی، تقویت ارتباط با کشورهای اوراسیا و افزایش ظرفیت لجستیکی، لازمه کاهش آسیب‌پذیری تجارت خارجی است. در این میان، شمال کشور می‌تواند بخشی از این راه حل باشد؛ مشروط بر آنکه از یک ظرفیت بالقوه به یک شبکه واقعی، منظم و رقابتی برای تجارت و ترانزیت تبدیل شود.

دریچه

پیش‌بینی بازار مسکن

افزایش قیمت بدون رونق

رئیس انجمن انبوه‌سازان استان تهران گفت: بازار مسکن با کاهش محسوس معاملات و فشار شدید هزینه‌های ساخت‌وساز مواجه شده و پیش‌بینی من برای ماه‌های آینده رکود تورمی است. رامین گوران در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: بازار مسکن در حال حاضر در وضعیت رکود قرار دارد. پیش از آنکه افزایش قیمت‌ها به سطح سراسری برسد، در استان‌های امن‌تر این جهش زودتر رخ داد. به عنوان مثال، در دوران جنگ، در مناطقی مثل شمال کشور و مشهد که نسبت به سایر مناطق آرام‌تر بودند، معاملات افزایش یافت. وی افزود: تنش‌های منطقه‌ای در کنار ناآرامی‌های داخلی سال گذشته و مشکلات بازار طلا و ارز باعث شد سرمایه‌ها به دلیل از دست رفتن ظرفیت رشد در بازار ارز، به سمت بخش مسکن سوق یابند.

❖ بحران زیرساخت‌ها

رئیس انجمن انبوه‌سازان استان تهران، یکی از اصلی‌ترین دلایل رشد قیمت مسکن را آسیب به زیرساخت‌ها و افزایش هزینه‌ها در جریان جنگ دانست. او با اشاره به هزینه‌های جانبی گفت: هزینه ساخت در یک سال گذشته بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. به عنوان نمونه، هزینه‌های انشعابات برق و آب و فاضلاب با رشدی خیره‌کننده، بیش از ۴۰۰ درصد افزایش داشته‌اند. این وضعیت درست مانند افزایش قیمت بنزین است که اثر آن مستقیماً در تورم و گرانی مسکن دیده می‌شود. گوران همچنین به مشکلات زنجیره تأمین اشاره کرد و گفت: تولیدکنندگان در بخش‌هایی مثل ورق و انرژی‌های تجدیدپذیر با مشکل مواجه شده‌اند. با وجود وعده‌های دولتی برای واردات نهاده‌های ساختمانی جهت جبران کمبودها، این واردات با انجام نشدن یا به صورت قطره‌چکانی و با محدودیت‌های بسیار انجام گرفت.

❖ جزئیات هزینه‌های ساخت

وی به تفکیک هزینه‌های ساخت پرداخت و افزود: بیشترین فراوانی ساختمان‌ها در کشور، ساختمان‌های ۵ طبقه روی پیلوت هستند که با کیفیت‌های مختلف، با هزینه ۶۰ تا ۷۰ میلیون تومان ساخته می‌شوند. در طبقه‌بندی گروه‌های ساختمانی، از گروه الف (کوتاه‌ترتیه) تا گروه دال (بلندترتیه)، تفاوت فاحشی در قیمت وجود دارد؛ به طوری که هزینه ساخت از ۴۰ میلیون تومان برای گروه الف شروع شده و در گروه دال به ۱۲۰ میلیون تومان در هر متر مربع می‌رسد. حتی در پروژه‌های مسکن ملی نیز هزینه ساخت به حداقل ۴۰ میلیون تومان رسیده است.

❖ چشم‌انداز بازار

گوران در پایان با پیش‌بینی آینده بازار گفت: از منظر دلازی، مسکن هنوز ظرفیت افزایش قیمت را دارد، اما این موضوع لزوماً به معنای رونق بازار نیست. از آنجاکه قیمت‌ها با توجه به پایین بودن توان خرید متقاضیان بالا می‌رود، این مسئله خود باعث ایجاد رکود می‌شود. بنابراین، محتمل‌ترین سناریو، افزایش اسمی قیمت‌ها در کنار رکود تورمی است.

بازار سرمایه

تداوم سبزپوشی بورس



بورس تهران در ادامه مسیر صعودی خود در روزهای اخیر، در سومین روز معاملاتی هفته به حرکت مثبت خود ادامه داد و شاخص کل ۹۴ هزار واحد رشد کرد. شاخص کل روز (دوشنبه) ۹۴ هزار و ۲۱۳ واحد رشد کرد و عدد شاخص به پنج میلیون و ۶۵۴ هزار واحد رسید تا رکورد جدیدی را به ثبت رساند. شاخص کل هم وزن نیز جهت مثبت داشت و ۱۳ هزار و ۳۲۶ واحد رشد کرد و عدد کلی آن به یک میلیون و ۵۸۷ هزار واحد رسید. تعداد معاملات بورس نیز در این روز بعد از رکورد شکنی دیروز عدد ۸۴۰ هزار و ۴۰۹ فقره را ثبت کرد.

ارزش معاملات بورس تهران نیز در روز سوم هفته نزدیک ۲۴ همت به ثبت رسید. نمادهای تاثیرگذار بورس نیز شامل فملی، شبنرد، وپاسار، شستا، وغدیر، پارسان و تاییکو بوده است.

در این روز فرا بورس ایران هم روند همسو با بورس داشت و شاخص کل نزدیک به ۲۸ هزار واحد رشد کرد تا شاخص این بازار به ۴۵ هزار و ۴۲۳ واحد برسد.

تعداد معاملات بورس نیز ۵۱۲ هزار و ۱۰۵ واحد به ثبت رسیده و نمادهای تاثیرگذار بر این بازار شامل گکهر، بیاس، سامان، فزر، آریان، نیشکر و ومپنا بوده است.

روایت کشتی آرای از جابه جایی سرمایه‌ها

چرا حباب طلا منفی شد؟



محسوب می‌شود، اما باید منشا این کاهش حباب را نیز مورد توجه قرار داد. وی با اشاره به وضعیت تقاضا در بازار مصرفی طلا و زیورآلات، تصریح کرد: در ایام اخیر کاهش تقاضا در بخش مصرفی بازار طلا نیز شاهد هستیم که بخشی از آن به دلیل شرایط و مناسبت‌های این ایام است و پیش‌بینی می‌کنم با پایان ماه رجب‌الاول، تقاضا در تاحدودی تحولات مثبتی در زمینه تقاضا برای خرید طلا و زیورآلات ایجاد شود. این کارشناس بازار طلا خاطرنشان کرد: در حال حاضر حباب مقلال طلا نیز به سه میلیون تومان رسیده است؛ اگر با آغاز ماه رجب‌الاول، تقاضا در بازار افزایش پیدا کند، طبیعتاً حباب منفی ایجاد شده نیز می‌تواند از بین برود؛ بنابراین برای ارزیابی اینکه حباب منفی موجود در بازار یک وضعیت موقتی است یا روندی ادامه دار؛ باید منتظر پایان این دوره و بازگشت شرایط

عاد ی بازار ماند. کشتی آرای درباره احتمال خروج طلا از کشور در صورت تداوم حباب منفی، گفت: اگر فرض کنیم عوامل مؤثر بر ایجاد حباب منفی همچنان ادامه داشته باشد و این وضعیت نیز تداوم پیدا کند، طبیعتاً بانک مرکزی به عنوان مسئول تنظیم بازار ارز و طلا می‌تواند در این زمینه مدیریت لازم را انجام دهد. اما در شرایط فعلی، با وجود میزان حباب منفی موجود در بازار، به نظر نمی‌رسد خروج طلا از کشور اتفاق قابل توجهی باشد؛ چرا که یکی از دلایل آن نیز شرایط خاص کشور و محدودیت‌های موجود در ارتباطات و پروازهاست. وی در پایان تأکید کرد: با این حال، اگر حباب منفی طلا در آینده تداوم پیدا کند، باید این موضوع را به عنوان یک ریسک مورد توجه قرار داد و سیاست‌گذار نیز متناسب با شرایط بازار، وظیفه دارد که اقدامات مدیریتی لازم را انجام دهد.