

گزیده خبر

ایرلاین‌ها حق تعیین قیمت بلیت هواپیما را ندارند

عضو کمیسیون عمران مجلس با انتقاد از عملکرد سازمان هواپیمایی در بحث قیمت بلیت هوا پیما گفت: اجازه شناورسازی قیمت بلیت هوا پیما را نمی دهیم. به گزارش تسنیم، در حالی هنوز سازوکار حمایت از شرکت‌های هواپیمایی داخلی با توجه به مباحث مربوط به شیوع ویروس کرونا مشخص نیست که یکی از اعضای کمیسیون عمران مجلس، قیمت‌گذاری بلیت هواپیما توسط ایرلاین‌ها را زیرسؤال برده است. مجتبی یوسفی با طرح این پرسش که به چه دلیلی ایرلاین‌ها و سازمان هواپیمایی برای نرخ بلیت هواپیما، قیمت کف و سقف تعیین کرده‌اند، افزود: در دوره وزیر سابق راه و شهرسازی، طرح آزادسازی و شناورسازی بلیت هواپیما کلیلد خورد. در دیدگاه اولیه این طرح خوب بود تا قیمت‌ها بر اساس عرضه و تقاضا تعیین و یک رقابت میان ایرلاین‌ها برای ارائه نرخ‌های مناسب‌تر و خدمات بهتر ایجاد شود اما متأسفانه طرح شناور سازی بلیت هواپیما به درستی اجرایی نشد و عملاً ایرلاین‌ها از این مسئله سوءاستفاده کردند.

وی ادامه داد: بدهی ایرلاین‌ها به شرکت پخش بسیار بالاست، این یعنی هزینه‌ها از مردم به صورت نقد گرفته شده و در خدمات‌دهی و پرداخت بدهی‌ها کوتاهی می‌شود.

وی با اشاره به ورود کمیسیون عمران مجلس به پرونده افزایش قیمت بلیت هواپیما گفت: قطعاً میزان ارز دریافتی و میزان هزینه‌کرد این اعتبارات توسط ایرلاین‌ها باید شفاف شود، در این میان اگر سوءمدیریتی در این بخش وجود دارد، باید مشخص شود.

عضو کمیسیون عمران مجلس تأکید کرد: مجلس به هیچ وجه اجازه افزایش غیرمنطقی قیمت بلیت هواپیما را نخواهد داد و در این رابطه کوتاه نخواهد آمد، قطعاً لازم باشد دینندگان برای پیگیری مسئله، از ظرفیت کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی مجلس استفاده می‌کنند. یوسفی یادآور شد: کمیسیون عمران مجلس در هفته آینده نیز نشستی را درباره افزایش قیمت بلیت هواپیما برگزار می‌کند تا مسئولان سازمان هواپیمایی نسبت به شائبه‌های ایجاد شده پاسخ دهند. از طرف دیگر اگر قرار است در نرخ پروازهای هوایی افزایشی صورت گیرد، مسئولان سازمان هواپیمایی باید دلایل این مسئله را بیان کنند، متأسفانه مدیران همواره راحت‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر را که همان افزایش قیمت‌ها و فشار بر مردم و مسافران است، انتخاب می‌کنند.

افراد جدید

جایگزین متقاضیان بد حساب مسکن ملی

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهر سازی گفت: پذیرفته‌شدگان مسکن ملی چنانچه نسبت به واریز وجه در زمان مقرر اقدام نکنند، در سامانه طرح اقدام ملی به طور خودکار حذف می‌شوند و افراد جدید جایگزین آنها خواهند شد. به گزارش ایرنا، «محمود محمودزاده» در خصوص احتمال حذف شدن بخشی از واجدان شرایط طرح اقدام ملی مسکن اعلام کرد: افرادی که به عنوان پذیرفته شده نهایی تعیین شده باشند و به آنها برای واریز وجه اولیه طرح اقدام ملی مسکن پیامک ارسال شده باشد و در زمان مقرر نسبت به واریز وجه اقدام نکنند، در سامانه طرح اقدام ملی به شکل سیستماتیک حذف و افراد جدید جایگزین آنها خواهند شد. وی در خصوص انتظارات وزارتخانه از استان‌ها برای تسریع در روند اجرای طرح اقدام ملی در استان‌های سراسر کشور گفت: با توجه به اهمیت موضوع و توصیه‌های مقام معظم رهبری و دستورات رئیس‌جمهوری مبنی بر تکمیل به موقع واحدهای مسکونی طرح اقدام ملی بیشترین اختیارات و امکان تصمیم‌گیری در موارد مختلف با تنظیم چارچوب‌های اصلی آن به استان‌ها تفویض شد.

معاون وزیر راه و شهر سازی گفت: هم‌اکنون در استان‌ها با مدیریت استانداران در قالب شورای مسکن استان در خصوص طرح اقدام ملی مسکن و چگونگی رفع موانع آن استان به استان تصمیم‌گیری می‌شود تا روند اجرای طرح اقدام ملی مسکن، سرعت داده شود.

معاون مسکن و ساختمان ادامه داد: تصمیماتی که در شورای مسکن استان با مدیریت استاندار اخذ می‌شود، تصمیماتی است که به اجرا نزدیک است و موانع و مشکلات استانی در این تصمیم‌گیری‌ها لحاظ می‌شود. محمودزاده تصریح کرد: با توجه به تصمیمی که مشخص شده و انتظار عمومی که وجود دارد تا واحدهای مسکونی طرح اقدام ملی در دولت دوازدهم به اتمام برسد، طبیعی است که برنامه‌ریزی‌ها در تکمیل و تحویل به‌موقع این پروژه‌ها سمت و سو گرفته است. محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی در خصوص اجرای طرح اقدام ملی مسکن بر تولید مسکن باالگوهای الحاق، تغییر کاربری و شهرک‌سازی، تأکید کرد و به تمامی دست‌اندرکاران طرح اقدام ملی مسکن یادآور شد بر اجرای شیوه‌نامه ابلاغ شده، جهت تسریع در تولید مسکن ملی، اهتمام داشته باشند.

تهارت کالا به کالا چگونه است؟

رئیس کل سازمان توسعه تجارت به ارائه جزئیاتی از نحوه اجرای مصوبه اخیر ستاد هماهنگی اقتصادی دولت در تهاتر کالا پرداخت. به گزارش ایسنا، حمید زادپوی با بیان اینکه پیگیری‌های لازم برای اجرای تهاتر کالا به کالا با ۱۰ کشور منتخب از سوی این سازمان انجام می‌شود، اظهار کرد: باید به دنبال بازنگری و اصلاح بسته سیاستی بانک مرکزی باشیم تا از تمامی ظرفیت‌های صادرات برای کشور و در جهت تأمین موضوع انرژی ارزی استفاده شود. لازم است دستگاه‌های اجرایی در خصوص موزع تهاتر کالا به کالا و تبادل فهرست کالاها قبل از هر گونه اقدامی با وزارت صنعت، معدن و تجارت هماهنگی کنند. زادپوی این را نیز گفته که با هدف فراوانی کالا در داخل کشور در سامانه جامع تجارت، داکتر تسهیل برای انجام عملیات واردات در مقابل صادرات در حال انجام است. به این ترتیب به نظر می‌رسد با موافقت دولت و همکاری وزارت صمت، واردات را با صادرات با قدرت بیشتری و در قالب تهاتر مستقیم اجرایی خواهد شد و سازمان توسعه تجارت به زودی فهرست ۱۰ کشوری را که امکان تهاتر با آنها وجود دارد، منتشر خواهد کرد.

۲۰صد مشترکان پایتخت پر مصرفند

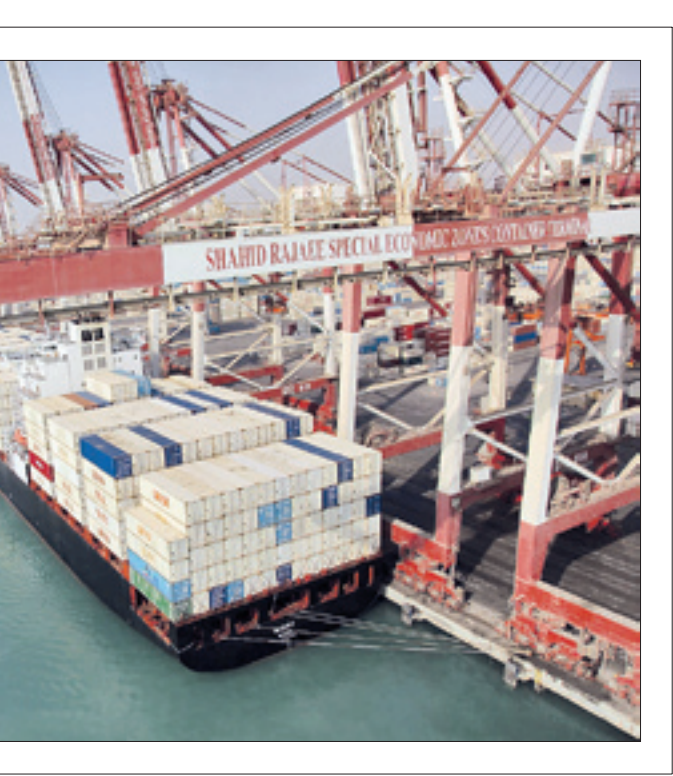
معاون فروش و خدمات مشترکان شرکت خدمات توزیع برق تهران بزرگ گفت: طرح برق امید در شش ماه ابتدایی آرزوایی شده و در ادامه مسیر، اصلاحات لازم روی آن انجام می‌گیرد. توزیع ناعادلانه بارانه انرژی را باید در مراحل بعدی طرح بازبینی شود. مسعود عزیزی در گفت‌وگو با فارس ضمن اشاره به مطرح رایگان کردن برق کم‌مصرف‌ها موسوم به طرح برق امید گفت: رایگان شدن برق کم‌مصرف‌ها در راستای اصلاح الگوی مصرف تدوین شده و دستورالعمل‌های آن نیز مطابق همین هدف تهیه و ابلاغ شده است. وی با اشاره به اینکه مشترکانی که در ماه‌های خرداد، تیر، مرداد و شهریور میانگین مصرف ماهانه کمتر از ۱۰۰ کیلووات ساعت و در سایر ماه‌های سال نیز کمتر از ۸۰کیلووات ساعت مصرف برق دارند در زمره مشترکان کم‌مصرف طبقه‌بندی می‌شوند، گفت: این دسته از مشترکان که ۱۱ درصد متقاضیان برق خانگی شهر تهران را شامل می‌شوند، از تخفیف ۱۰۰ درصدی برق بهره‌مند خواهند شد. ۲۰درصد از مشترکان تهران از الگوی مصرف تعیین‌شده پیروی نکرده‌اند و جزو پر مصرف‌ها به حساب می‌آیند.



۲ گزارش یک هادی غلامحسینی

صادرات غیر نفتی لای منگنه بخشنامه

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس: بخشنامه‌های مکرر بانک مرکزی در طول سال‌های اخیر، موجب نارضایتی صادرکنندگان شده و تشکیل بازار متشکل ارزی را با اهداف مدنظر ما دچار چالش کرده است | رئیس کل بانک مرکزی: مقررات جدید برای تسهیل برگشت ارز ناشی از صادرات به چرخه اقتصاد در راه است



در حالی که در غیاب ارزهای ناشی از صادرات نفت، این صادرات کالا‌های غیر نفتی است که مصارف ارزی کشور را تأمین می‌کند، فعالان بخش خصوصی معتقدند بخش‌های صادراتی مکرر بانک مرکزی موجب تضعیف صادرات غیر نفتی می‌شود. در همین راستا رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس نیز معتقد است مشکلات ارزی، اجازه دهد صادر کنندگان و واردکنندگان مبادلات با ارز خود را با نرخ‌ی بسیار نزدیک به بازار آزاد انجام دهند اما هم اکنون بین ارز سامانه نیما و بازار آزاد فاصله قابل ملاحظه‌ای وجود دارد که به نظر می‌رسد این فاصله محل اشکال شده است. در مقابل رئیس کل بانک مرکزی در پیامی اعلام داشت بر مبنای تقاضای فعالان اقتصادی بخش خصوصی و برای تسهیل برگشت هر چه بهتر ارز ناشی از صادرات به چرخه اقتصاد و به طور ویژه، تأمین مواد اولیه و نیازهای وارداتی واحدهای تولیدی کشور، مقررات موردنظر در این خصوص به تأیید ستاد اقتصادی دولت رسیده که جزئیات آن هفته آینده اعلام می‌شود.

برخی کارشناسان اقتصادی عدم تریخص میلیون‌ها تن کالای دیو شده در بندر و گمرکات را بازنگارندن ۷میلیارد دلار ناشی از صادرات کالا‌های غیر نفتی توصیف کردند با اظهاراتی چون خروج کارتن خواب معرفی می‌کنند که با نشانه معضل آفرینی عدم ترخیص کالا‌های فوق در خط تولید بخش‌هایی چون کارخانجات روغن یا نهاده‌های دامی در بخش دام و طیور ظاهر شده است.

۲ گزارش یک ینار قاسمی

ادامه از صفحه اول

هر چندر هم که وزرای صنعت بخواهند از حاشیه دوری کنند اما صنعت خودروسازی آنقدر مسائل گوناگون دارد که صاف آنها را به سمت جاده حاشیه می‌برد، اگر چه در ابتدای مسیر اغلب وزرا تلاش می‌کنند با اظهاراتی چون خروج صنعت خودروسازی از انحصار، افزایش کیفیت و بهروری، کاهش قیمت تمام شده،افزایش ظرفیت تولید، حرکت به سمت رقابت و ایجاد قطب سوم خودروسازی خیلی در جاده حاشیه چندان به حل

اما خودروسازان میانبرهایی بلند که آنها را به یکباره به متن حاشیه می‌رساند، حال وزیر جدید صمت همانند سایر وزرای سلف صمت از برنامه خود در ماه‌های اولی دولتی برای شکست انحصار خودروسازان و ایجاد رقابت و ورود شرکت‌های دانش‌بنیان به این حوزه خبر داده است.

حاشیه‌ساز قدیمی

صنعت خودروسازی سال‌های سال است که برای وزرای صنعت حاشیه در ست می‌کند و اگر نگاهی به اظهارات اغلب وزرای صنعت ببندازیم، جملاتی مشابه در رابطه با خروج صنعت خودرو از انحصار و حرکت به سمت رقابت و مطالبی از این دست می‌بینیم و حالا وزیر صمت در ماه‌های پایانی دولت سخن از ورود شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه خودروسازی جهت رقابت با دولقلو‌های خودروسازان گفت که انحصار بیش از ۹۰درصد بازار خودرو را با زیان ده‌ها هزار میلیارد تومانی و اختلاف قیمت ده‌ها هزار میلیارد تومانی خودرو جلوی در کارخانه با بازار دارند، به میان آورده است که یادآور سخنان روزهای ابتدایی وزرای صنعت پیشین در رابطه با خودروسازی‌هاست.

علیرضازحمیدینی در رابطه باصنعت خودروسازی و مشکلات متعدد و متنوعی که این بخش با آنها روبروست و سالیان سال است سلبه مسائل این بخش افکار عمومی را از داده و مصرف‌کننده‌را از ورود خودروی خارجی با قیمت ارزان محروم کرده



۸۸۴۹۸۴۳۲ سرویس اقتصادی

صادرات غیر نفتی لای منگنه بخشنامه

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس: بخشنامه‌های صادرکنندگان شده و تشکیل بازار متشکل ارزی را با اهداف مدنظر ما دچار چالش کرده است | رئیس کل بانک مرکزی: مقررات جدید برای تسهیل برگشت ارز ناشی از صادرات به چرخه اقتصاد در راه است

برخی افراد از طریق کارت‌های یکبار مصرف و اجاره‌ای نسبت به تسویه نشدن اقدام می‌کنند. هر چند اخیراً رئیس کل بانک مرکزی در اتاق بازرگانی مدعی شد صادرات کالا‌های غیر نفتی در شرایط کنونی جنگ اقتصادی برای ایران اهمیت بسیاری دارد و بخشنامه‌های بانک مرکزی تهدیدی برای صادرات غیر نفتی نیست چرا که عده‌ای صادرکننده‌نمای کارتن خواب ۷میلیارد دلار از صادرات غیرنفتی را به کشور بازنگردانده‌اند اما متولیان بخش خصوصی مدعی هستند بخشنامه‌های مکرر بانک مرکزی به حوزه صادرات غیرنفتی آسیب می‌زند، در عین حال آنها از مسئولان خواست‌اند مقوله صادرکننده‌نما‌های فوق را با جدیت پیگیری کنند.

عرضه ارز در سامانه نیما به سرعت افزایش یافت

در این بین، عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی در صفحه شخصی خود نوشت: مقررات مورد نظر برای تسهیل برگشت ارز ناشی از صادرات غیرنفتی در بسیاری از کشورها تأیید شده است. عرضه ارز در سامانه نیما به سرعت افزایش یافته و نرخ رشد پایه پولی و نقدینگی تا حد ممکن مدیریت و کنترل شده است.

در پایان هفته سوم مهرماه ۹۹ رشد پایه پولی و نقدینگی، نسبت به پایان سال قبل به ترتیب ۹/۵ و ۱۸ درصد ثبت شده است. نرخ سپرده قانونی از او مهرماه به وضعیت ابتدای سال ۹۹ برگردانده شد. بر مبنای تقاضای فعالان اقتصادی بخش خصوصی و برای تسهیل برگشت هر چه بهتر ارز ناشی از صادرات به چرخه اقتصاد و به طور ویژه، تأمین مواد اولیه و نیازهای وارداتی واحدهای بخش ارزی می‌شود. در همین راستا رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس نیز مدعی شد که بانک مرکزی سامانه نیما به سرعت ارتدادزای کرده و به موجب آن نرخ تسویه ارز در سامانه نیما و بازار آزاد فاصله معناداری با یکدیگر پیدا کرده است، انگیزه صادر کنندگان در نوع تسویه ارز دچار چالش شده و حالی که هدف بانک‌ها سرعت‌آفرایش یافت و این بود که این فاصله به حداقل برسد، به این معنا که نرخ تسویه در سامانه نیما با بازار آزاد تفاوت چندانی نداشته باشد، اگر این امر محقق می‌شد این باور است، اگر بانک مرکزی ماشین صدور بخشنامه‌های صادراتی خود را متوقف کند و کار صادرات و واردات را به بازار متشکل ارزی بسپارد و بازار متشکل ارزی را به درستی عملیاتی کند، حوزه تجارت تقویت می‌شود و به ریسک کاهش صادرات غیرنفتی نیز در شرایط کنونی از سر

شروع می‌شود. رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس بر این باور است، اگر بانک مرکزی ماشین صدور بخشنامه‌های صادراتی خود را متوقف کند و کار صادرات و واردات را به بازار متشکل ارزی بسپارد و بازار متشکل ارزی را به درستی عملیاتی کند، حوزه تجارت تقویت می‌شود و به ریسک کاهش صادرات غیرنفتی نیز در شرایط کنونی از سر

شروع می‌شود. رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با خانه ملت درباره تأثیر بازار متشکل ارزی بر بازارنگارندن ۷میلیارد دلار ناشی از صادرات کالا‌های غیر نفتی توصیف کردند با اظهاراتی چون خروج کارتن خواب معرفی می‌کنند که با نشانه معضل آفرینی عدم ترخیص کالا‌های فوق در خط تولید بخش‌هایی چون کارخانجات روغن یا نهاده‌های دامی در بخش دام و طیور ظاهر شده است.

بازار متشکل ارزی کنونی با اهداف پیش‌بینی‌شده فاصله دارد

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با خانه ملت درباره تأثیر بازار متشکل ارزی بر بازارنگارندن ۷میلیارد دلار ناشی از صادرات کالا‌های غیر نفتی توصیف کردند با اظهاراتی چون خروج کارتن خواب معرفی می‌کنند که با نشانه معضل آفرینی عدم ترخیص کالا‌های فوق در خط تولید بخش‌هایی چون کارخانجات روغن یا نهاده‌های دامی در بخش دام و طیور ظاهر شده است.

وزیر دنبال رقیب خودروسازان

به نظر می‌رسد: اینکه در مقابل دوربین با مردم عذرخواهی کنید و بعد به مسیر خود ادامه دهید به هیچ وجه قابل قبول نیست. اولین باری نیست که مسئولان بابت کیفیت پایین خودروهای داخلی از مردم عذرخواهی می‌کنند اما در عمل هیچ‌انگیزی برای بهبود کیفیت و کاهش قیمت‌ها نمی‌انند. یک زمانی بود که واردات خودرو صورت می‌گرفت و همین خودروهای خارجی به نوعی قیمت خودروی بازار داخل را تنظیم می‌کرد اما چهار سال است که به بهانه خروج ارز از کشور، واردات متوقف شده است و خودروسازان در بازار کاملاً انحصاری می‌تازند و نتیجه آن شده که قیمت خودروهای ۱۰۰میلیونی به بالای ۱۵۰۰میلیون تومان رسیده است. به عبارت دیگر خودروسازهایی که مدعی داخلی‌سازی و طراحی‌های جدید بودند و مدل‌های مشابه با نام‌های جدید به مردم قالب می‌کردند، اکنون وابسته به قیمت ارز شده و با تغییر قیمت ارز، نرخ خش بالا و پایین می‌شود، به عنوان مثال برای خانواده خودروی پراید که زمانی ارزان‌ترین خودروی داخلی بود، چنین نام انتخاب کردند، پراید ۱۱۱SE، پراید ۱۰۳SE، پراید ۱۳۳SE، پراید ۱۵۱ SE و پراید ۱۵۱پلاس. هر کدام از این مدل‌ها قیمت‌های متفاوتی داشتند که در واقعیت کیفیت یکسانی داشتند. اکنون همین خودرویی که در سال ۷۹گفته می‌شود وابستگی به دلار ندارد، دو مدلش از رده خارج شده و مابقی قیمت‌های نجومی پیدا کرده است. در این مدت نه تنها کیفیت خودروها تغییر نکرده بلکه سال به سال با نام حذف آپشن‌های غیرضروری و صرفه‌جویی در هزینه‌ها کیفیت را کاهش داده‌اند. مانند حذف ضبط، رده بغل و حتی زاپاس خودرو .

خودروسازان همچنان از ضرر و زیان سخن می‌گویند و به دنبال آزادسازی قیمت‌ها هستند. سال گذشته خودروسازان با زاریابی دارایی‌هایشان توانستند از اعلام ورشکستگی فرار کنند، اما با ادامه رویه غلط مدیریتی، امسال نیز ایران خودرو، سایپا و

خودروسازان همچنان از ضرر و زیان سخن می‌گویند و به دنبال آزادسازی قیمت‌ها هستند. سال گذشته خودروسازان با زاریابی دارایی‌هایشان توانستند از اعلام ورشکستگی فرار کنند، اما با ادامه رویه غلط مدیریتی، امسال نیز ایران خودرو، سایپا و

گزارش یک

وحید حاجی‌پور

نفتکش‌ها، برنده کرونا

صنعت کشتیرانی تجاری همانند سایر کسب و کارها با پیامدهای گسترده و سنگین فاجعه همه‌گیری ویروس کرونا روبه‌رو شده است. زنجیره عرضه کالاها با گلوگاه‌های مختلفی روبه‌رو شده و تجارت خارجی با محدودیت‌های بی‌سابقه‌ای دست و پنجه نرم می‌کند.

تقاضا برای اکثر کالاها کمتر شده و حوزه‌های حمل و نقل، گردشگری و کشتیرانی در رکود به سر می‌برند اما یک استثنا وجود دارد: تجارت نفتکش‌ها در دوره همه‌گیری داغ‌تر و سودآورتر شده است. در آستانه آغاز همه‌گیری، جنگ قیمت‌های عربستان و روسیه، بازار نفت را تحت‌الشعاع خود قرار داد. همه‌گیری کرونا نیز بازار نفت را تا آستانه رکودی بزرگ و بی‌سابقه پیش برد.

بدین ترتیب یک شوک بزرگ تقاضا وارد داد؛ بازار نفت با مازاد عرضه روبه‌رو گردید تا رکود بر بازار نفت سایه افکند. سقوط قیمت نفت در سال ۲۰۲۰ میلادی، در ۳۰ سال گذشته بی‌همتا بوده است. در آوریل امسال، برای نخستین بار در تاریخ شاهد قیمت‌گذاری منفی برای نفت تگزاس بودیم.

در ماه مارس، قیمت سهام شرکت‌های نفتی به دلیل افول تقاضا و کاهش تقاضای سیاه با سقوطی بی‌سابقه‌ی ویروس کرونا غول‌های شورون و اکسون‌موبیل از کاهش فروش ۱۵درصدی خود در بهار سال جاری سخن گفته‌اند. تعدادی از شرکت‌های بزرگ نفتی نیز سود سهام پرداختی خود را تا ۲۰درصد تعدیل کرده‌اند.

در حالی که بازار نفت با رکود و سقوط قیمت‌ها و کاهش تقاضا روبه‌رو است، بازار نفتکش‌ها در شرایط متفاوتی قرار دارد. شرکت‌های دارای نفتکش، روز‌هایی رؤیایی را پشت سر می‌گذارند و سودآورتر از همیشه شده‌اند.

تأثیر همه‌گیری بر بازار نفتکش‌ها

با آغاز همه‌گیری ویروس کرونا، صنعت حمل و نقل و صنایع سنگین با محدودیت و کاهش چشمگیر فعالیت‌ها روبه‌رو شد. این حوزه مهم‌ترین مصرف‌کننده فرآورده‌های نفتی است.

پس از اعمال قرنطینه در بسیاری از کشورها در بهار امسال، هواپیماها زمینگیر شدند، هزاران کارخانه تعطیل شدند، قطارها و خودروها با ممنوعیت تردد روبه‌رو شدند و تقاضای جهانی نفت با بزرگ‌ترین سقوط تاریخ روبه‌رو شد. تعداد مسافران شرکت‌های هواپیمایی تا ۴۰درصد کمتر از ۲۰۲۰ سال میلادی به عنوان بزرگ‌ترین واردکننده و مصرف‌کننده نفت دنیا در سه ماهه نخست امسال در مقایسه با سال ۲۰۱۹ میلادی ۲۵درصد کاهش یافت. در این دوره، ما شاهد سقوط ۵۰درصدی قیمت نفت و از ۵۰دلار در ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی به کمتر از ۲۰دلار در سه ماهه مارس نیز بودیم.

منفی شدن قیمت نفت تگزاس نیز در ماه آوریل به این معنا بود که به خریداران هر بشکه نفت جهت نگهداری تا ۲۰۴۰دلار پرداخت می‌شد! بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی در دوره کرونا مصرف روزانه نفت تا ۲۰میلیون بشکه کاهش یافت. ایجاد این بحران با تداوم جنگ قیمت ریاض و مسکو وخیم‌تر نیز گردید، هر چند جنگ تجاری چین و ایالات متحده، سقوط قیمت سهام، کاهش تولید ناخالص داخلی کشورها و رکود اقتصادی دولت‌ها نیز بر بحران کنونی تأثیری چشمگیر داشت. بدین ترتیب شاهد آلودگی‌گیری ذخیره‌سازی نفت در سراسر دنیا بودیم. در سراسر دنیا، شاهد افزایش نیاز به تأسیسات ذخیره‌سازی و نفتکش‌ها بودیم.

در اوایل بحران مازاد عرضه، ظرفیت تأسیسات ذخیره‌سازی نفت در سواحل و پالایشگاه‌ها به سرعت تکمیل شد، لذا ذخیره‌سازی نفت روی نفتکش‌ها در دستور کار قرار گرفت. در نتیجه نفتکش‌ها و تأسیسات شناور ذخیره‌سازی یک گزینه کلیدی برای نفت مازاد تولید کنندگان بود.

کارشناسان پیش‌بینی کرده‌اند در سه ماه نخست همه‌گیری در مجموع ۱/۲میلیارد بشکه نفت شناور در سراسر دنیا وجود داشته است.

جنگ نفتی روسیه و عربستان

این جنگ قیمت‌ها را عوامل تأثیرگذار بر شوک تقاضا و سقوط قیمت‌ها در بازار نفت بوده است. عربستان به عنوان عضو کلیدی اوپک، حدود نیمی از کل صادرات نفت اوپک را در اختیار دارد. دو کشور روسیه و عربستان در اواخر سال ۲۰۱۶میلادی اوپک پلاس را تأسیس کردند، اما این ائتلاف نفتی در اوایل سال ۲۰۲۰ میلادی و پس از عدم پذیرش سهمیه‌های کاهش تولید توسط مسکو تا آستانه فروپاشی پیش رفت. عربستان نیز اعلام کرده محدودیتی برای تولید خود قائل نیست.

در ۹ آوریل و با پادرمیایی ایالات متحده، جنگ نفتی عربستان و روسیه پایان یافت. در ژوئن امسال، دو کشور توافق کردند ۱۰ میلیون بشکه‌از تولید روزانه خود بکاهد.

پیامدهای ذخیره‌سازی نفت مازاد

در بهار امسال، شاهد ۲۰ تا ۲۵میلیون بشکه مازاد تولید در بازار بودیم. تقاضای جهانی نفت از ۱۰۰ میلیون بشکه در روز در ابتدای سال جاری تا ۶۵ تا ۷۰میلیون بشکه در روز سقوط کرد. در سراسر دنیا، پالایشگران ۲۵ تا ۳۰درصد از میزان تولید خود کاسته‌اند. در بازار آل‌بی‌جی و آل‌ان‌جی نیز شاهد کاهش ۵ تا ۱۰درصدی تقاضا هستیم.

این شرایط رکودی بی‌سابقه‌ای را در اکتشاف، تولید و پالایش فرآورده‌های نفتی ایجاد کرده است. پیش‌بینی می‌شود در سال جاری میلادی و ماه‌های نخست سال آینده، شاهد ۱۵ میلیون بشکه در روز کاهش تقاضا خواهیم بود. بدین ترتیب ممکن است قیمت نفت با هم کاهش یابد، گوی‌ی بحران کنونی پایان ندارد.

برندگان تجاری کرونا

در این صنعت به گل نشسته، تنها دارندگان نفتکش‌ها برنده هستند. در سراسر دنا، ۸۵درصد تأسیسات خشکی ذخیره‌سازی با نفت ارزان پر شده‌اند. بدین ترتیب قیمت‌های نفت و نفتکش‌های غول‌پیکر شناور از آن‌ها گزینه بدی است. در سه ماه نخست همه‌گیری، بیش از ۱/۲میلیارد بشکه نفت در تانکرها و نفتکش‌های شناور روی آب‌ها ذخیره شده بود، حتی از پایان جنگ قیمت نفت، رهبران ریاض تلاش کردند بازار را پر از نفتکش بسیار بزرگ نفتی همچنان به مازاد بر نیاز بازار خود ادامه دهند. کارشناسان معتقدند رهبران ریاض همچنان بر تولید روزانه ۱۰ میلیون بشکه در روز اصرار دارد.

بسیاری از بورس‌بازان نفتی که میلیارد‌ها دلار با پول‌های خود ا‌صرف خرید نفت ارزان برای فروش در آینده کرده‌اند، بهای بزرگی از ناوگان نفتکش را به تأسیسات ذخیره‌سازی شناور تبدیل کرده‌اند. در نیمه نخست سال جاری ۱۵درصد نفتکش‌های دنیا به تأسیسات شناور ذخیره‌سازی نفت و فرآورده‌های نفتی تبدیل شده‌اند، اما این عدد در حال افزایش است. تعدادی از معامله‌کنندگان نفتی همچنان به دنبال روز‌های بهتر در بازار طلای سیاه هستند. در سال جاری، هزینه روزانه اجاره یک نفتکش به بیش از ۲۰۰ هزار دلار رسیده است. این رقم در سال‌های گذشته ۲۵ تا ۳۰ هزار دلار بوده است!

در سراسر دنیا، هیچ نفتکش خالی و بدون محموله وجود ندارد و حدود ۲هزار نفتکش کوچک‌تر به عنوان نفتکش کمکی در کنار ناوگان نفتکش‌های غول‌پیکر به کار گرفته شده‌اند.

راهی که در پیش است

اگر همه‌گیری ویروس کرونا همین امروز نیز پایان یابد، به دلیل حجم هفتگفت ذخیره شده به ماه‌ها زمان برای بازگشت تعادل به بازار نیاز خواهیم داشت، به همین دلیل نفتکش‌ها تا مدت‌ها همچنان دارای محموله خواهند بود. صدها نفتکش جدید در یاردهای دنیا در حال ساخت است. این صنعت در شرایط پر-بر-در قرار گرفته و صاحبان و سهامداران این پروژه –صنعت همواره از سود قابل توجهی برخوردارند. این بازی همچنان ادامه دارد.

منبع: InsightMarine