



A
تولید قیر
رتبه A

- تولید کننده قیرهای راهسازی با همکاری دانشگاه شریف
- واحد نمونه استاندارد سال های ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰
- کنترل کیفیت نمونه کشوری در سال های ۱۳۹۹، ۱۳۹۸، ۱۴۰۰
- آزمایشگاه همکار اداره استاندارد

کارخانه

تهران، جاده قدیم قم، بعد از کهریزک
بلوار امام حسین، خیابان معدن هفتم
تلفن: ۵۶۵۴ ۵۸۵۱، ۵۶۵۴ ۳۶۸۰

دفتر مرکزی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از بهشتی
بن بست پردیس، شماره ۱، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۵۵ ۱۹۴۶، ۸۸۵۵ ۱۹۴۵





شرکت پالایش حصار مهران (سهامی خاص)

تولید کننده قیرهای راهسازی، عملگری، امولسیون و پلیمری

- دارنده رتبه A از مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
- واحد نمونه استاندارد در سال های متمادی
- اولین دارنده گواهینامه ۱۷۰۲۵ آزمایشگاهی محصول محور فول اسکوپ در بخش خصوصی
- همکاری با مراکز علمی و دانشگاه ها به منظور تولید محصولات بر پایه علم و دانش
- تولید روزانه بیش از ۲۰۰۰ تن برای تمامی محصولات در ۶ فاز پالایشگاهی
- همکار سازمان استاندارد کشور
- صادر کننده نمونه سال ۱۳۹۷

دارای بزرگترین کسره فرآورده های قیر
در بخش خصوصی کشور



WWW.HESARMEHRAN.COM



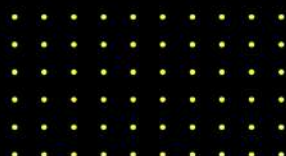
INFO@HESARMEHRAN.COM



Shimi Tejarat Naghshe Jahan

شیمی تجارت نقش جهان

بزرگترین واحد بسته بندی
قیر ایران

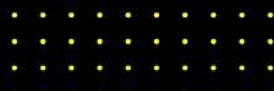


شیمی تجارت نقش جهان یک شرکت پیشرو و با تجربه در زمینه تولید، بسته بندی و صادرات قیر با کیفیت در ایران است.

در این کارخانه، قیر به اشکال مختلف از جمله فله، بشکه های ۱۵۰، ۱۸۰ و ۲۰۰ کیلوگرمی، جامبوبگ های ۳۰۰ کیلوگرمی و یک تنی و فلکسی های ۲۰ تنی تولید می شود.

محصولات

- قیر درجه نفوذ
- قیر درجه گرانی (VG)
- قیر درجه عملکردی (PG)
- قیر درجه سیمان آسفالت (AC)
- قیر اصلاح شده با پلیمر (PMB)
- قیر اصلاح شده با پودر لاستیک (CRMB)



با ما در تماس باشید:

www.stnjco.com



info@stnjco.com





RADIAN
DARYAYE MAHAN



www.radianshipping.com

Tehran Office Address:

First floor, No.6, 10th Alley, Ahmad Ghasir, Argentina Sq.

Postal code: 1514735434

+98 21 57396000



شرکت شیعی گستر سهند منطقه آزاد ارس

دارای مجوز از وزارت راه، مسکن
و شهرسازی

دارای استاندارد های بین المللی

ISO9001

ISO14001

ISO45001

CE1328-CPR-0913

تولید کننده انواع قیرهای :

نفت — و ذی : ۸۵/۱۰۰ ، ۶۰/۷۰ ، ۴۰/۵۰
۱۶۰/۲۲ و ...

عملک — ردی : PG ۷۰/۱۰۰ ، PG ۶۴/۲۲ ، PG ۵۸/۱۶ ، PG ۵۸/۲۲ ، PG ۶۴/۱۶

قیرهای پلیمری و جامب — وبگ
و قیرهای بشکه ای

دارای مجهزترین آزمایشگاه در
سطح استاندارد

www.shimigostar.com
info@shimigostar.com

041 - 42110272
041 - 42110286

آذربایجان شرقی، منطقه آزاد ارس، جاده
ایواوغلی - خوی، سایت صنایع سنگین



PASSARGAD
UNITED SEA



BARBAN
PASSARGAD

حمل و نقل بین المللی و خدمات نمایندگی کشتیرانی

هلدینگ پاسارگاد



با جهان در تعامل باش...

متخصص در حمل قیر و مشتقات نفتی

✉ info@pasusea.com
info@barbanpassargad.com

www.pasusea.com
www.barbanpassargad.com

☎ (+98) 21 58 127 000



پالایش قیر شرق

مشهد | کیلومتر ۱۲ جاده قدیم نیشابور
سمت چپ | ۲ کیلومتر جاده فرعی

+98 51 37 11 00 88 @Ghireshargh
@Ghiresharghco@gmail.com

- بزرگترین تولید کننده انواع قیر های راه سازی در شرق کشور
- واحد کنترل کیفیت مجهز و مدرن
- دارنده گواهینامه فنی از مرکز تحقیقات راه ، مسکن و شهر سازی
- آزمایشگاه تایید شده توسط مرکز ملی تایید صلاحیت ایران
- دارنده گواهینامه های ISO 9001 و ISO 14001 , ISO 45001, ISO 17025

www.mamatin.com

MAMATIN

Producer of all types of industrial bitumen

SHARGH BITUMEN REFINING Co.



**To always
stay at the top**
We never compromise
on quality

شرکت آرکا قیر دیزگان

قیر امولسیون
قیر راهسازی

قیر دیزگان

BITUMEN

قیر امولسیون
قیر راهسازی



قیر امولسیون فله و بشکه
قیر جامبو (یک تنی - پانصد گیلو)
انواع قیرهای (راهسازی) (فله - بشکه)
قیر اکسیده
قیر اصلاح شده با مواد پلیمری
قیر MC

شماره تماس:

۰۹۱۲۸۷۱۱۶۹۸

۰۹۱۷۳۴۱۲۲۳۷

۰۹۱۷۹۴۳۶۴۳۵

WWW.EMOULSION-BITUMEN.IR

WWW.GHMAT-GHIR.IR

EMULSION5713

شرکت دانش بنیان قیر زرین

تولید کننده انواع قیرهای راه سازی
دارای آزمایشگاه مجهز کنترل کیفیت انواع قیر

دارای گواهینامه فنی از مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی
دارای گواهینامه استاندارد ملی ایران



انواع قیر های رده عملکردی (Performance Gread)
انواع قیر های رده نفوذی (Pen Gread)
انواع قیر های امولسیون (CSS, CRS)
انواع قیر های محلول (Cut Back)
نسل جدید قیرلاستیکی با فناوری پلیمریزاسیون (SPB)
قیر درزگیری با فناوری پلیمریزاسیون با قابلیت خودترمیمی



www.ghirezarrin.com



Qunbang chemical

河北群邦化工有限公司
Hebei Qunbang Chemical Co., Ltd

Hebei Qunbang Chemical Co., Ltd

همچنین این شرکت دارای حقوق مستقل واردات و صادرات است و محصولات آن به کشورها و مناطقی مانند هند، برزیل، آسیای جنوب شرقی، آفریقا و آمریکای جنوبی صادر می شود. صادرات سالانه آن حدود ۱۰۰۰۰۰ تن محصولات پتروشیمی زغال سنگ و حدود ۵۰۰۰۰ تن مواد نسوز است. قطران زغال سنگ تولید شده توسط این کارخانه در حال حاضر به بیش از ۲۰ کارخانه آلومینیوم در سراسر جهان عرضه می شود



COAL
TAR PITCH



industrial
naphthalene



این شرکت در سال ۲۰۰۷ تاسیس شد و دارای دو کارخانه پتروشیمی مستقل در هبی چین است که متخصص در تولید محصولات کک سازی زغال سنگ و محصولات نسوز است. محصولات اصلی شامل قطران زغال سنگ، کرئوزوت، نفتالین صنعتی، قطران زغال سنگ، مواد نسوز، کربوریزرها، کربن فعال و سایر محصولات است

COAL
TAR PITCH

industrial
naphthalene

carburant

Core-coated
wire

Building 6, Industry city, Congtai District, Handan City, Hebei Province, China

00863107056581
+8615231050888

hdsqbwz@hdqunbang.com

www.qunbangchem.com



PIRCO COMPANY

PALAYESH IMEN RAH

Producer of Bitumen and Asphalt and Executor of Civil Projects



+98 41 36610800

+98 41 36610801

Palayeshimenrah.pirco@gmail.com

WWW.PIRCO.CO

BIG COMFORT

Accommodating operator preferences, the 525-60 and 530-60 have an ergonomic and comfortable design for long hours working on the farm.



JCB

www.jcb.com



ENHANCED OPERATOR VISIBILITY

Split stable door, tinted cab glass and new and improved mirrors, boost all-round visibility.

همایش ملی و نمایشگاه قیر، آسفالت و ماشین آلات

The 17th Bitumen, Asphalt & Machinery Conference & Exhibition
4-6 November 2025

۱۳ الی ۱۵ آبان ماه ۱۴۰۴

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
Road, Housing & Urban Development Research Center

17



وزارت راه و شهرسازی
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



انجمن ملی آسفالت



انجمن ملی بیتومن



انجمن ملی راهسازی



مرکز تحقیقات ملی و منطقه‌ای راه



مرکز تحقیقات ملی و منطقه‌ای راه



ثبت شده در پایگاه استنادی
علوم جهان اسلام (ISC)

مهلت ارسال اصل مقالات
۱۶ شهریور ماه ۱۴۰۴

نشست‌های تخصصی
کارگاه‌های آموزشی

محورهای همایش

- قیر و فرآورده‌های قیری
- تثبیت لایه‌ها و روسازی‌های مرکب
- مخلوط‌های آسفالتی
- نظام فنی و اجرایی
- تحلیل و طراحی روسازی
- آزمایش‌های غیر مخرب روسازی
- مدیریت روسازی و روش‌های نگهداری و بهسازی
- فناوری‌های نوین، ماشین‌آلات و روش‌های اجرایی
- توسعه پایدار در صنعت قیر و آسفالت (توسعه آسفالت و ...)
- ایمنی در ساخت، نگهداری و بهره‌برداری از روسازی
- مصالح سنگی، زهکشی و ژئوتکنیک راه



www.iranaspalt17.ir

info@iranaspalt17.ir

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۷۹۲۵۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۹۲۵۲-۵

به نام خدا

دنیاک نفت و قیر

ماهانامه اختصاصی در زمینه ی نفت و قیر و صنایع وابسته

شماره پیاپی ۸۴ / شهریور ماه ۱۴۰۴ / قیمت ۲۰۰/۰۰۰ تومان

فهرست مطالب

بازار قیر آسیای مرکزی، اواسط اوت ۲۰/۲۰۲۵

استفاده از آسفالت جاذب صدا با ترکیب قیر در بزرگراه CV-۳۵ در منطقه والنسیا،

اسپانیا/۲۲

پیش‌بینی رشد تدریجی بازار قیر طبیعی و آسفالت آفریقا تا سال ۲۳/۲۰۳۵

پیامدهای اقتصادی و عمرانی سازوکارهای تعدیل قیمت قیر در ایالت آریزونا/۲۵

تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل قزاقستان از طریق استفاده از قیر/۲۶

ازسرگیری صادرات نادر نفتا از پالایشگاه

Bukom سنگاپور/۲۷

Petronas مالزی با کاهش سود و افت تولید در برابر تشدید چالش‌های جهانی انرژی

قرار دارد/۲۸

هند به دنبال تقویت بخش دریایی با بهره‌گیری از فناوری‌های فضایی/۲۹

آغاز بازسازی صنعت پتروشیمی کره جنوبی در مواجهه با چالش‌های مازاد عرضه/۳۰

توقف فروش نفت عربستان و عراق به پالایشگاه هندی تحریم‌شده/۳۲

حمایت چین از غول نفتی برزیل در برابر تعرفه آمریکا/۳۳

اروپا در برابر صنعت خورشیدی چین

به زانو در آمد/۳۴

صرفه‌جویی ۱۲.۶ میلیارد دلاری هند با خرید نفت روسیه/۳۵

وضعیت توزیع قیر پروژه‌های عمرانی تعیین تکلیف شد/۳۶

تحلیل اثر استفاده از رزین روغن بلند (TOP) برای توسعه جزئی قیر در روسازی‌های

آسفالتی: مقایسه انواع مختلف TOP/۳۸

راهکارهای پایدار برای روسازی جادمای: ارزیابی میدانی آسفالت آمیخته با مواد

باز یافتی و افزودنی‌های اصلاح‌شده با لاستیک/۵۴

بازتعریف بازار جهانی قیر در میانه سپتامبر ۲۰۲۵: پویایی‌های ساختاری قیمت،

وابستگی‌های منطقه‌ای و گرایش‌های سیاست‌محور/۵۶

گزارش

مقاله

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: مهندس علیرضا فرجام

اعضای هیئت تحریریه:

دکتر مهدی پروینی

دکتر علی عبادی ضیائی / دکتر سعید فتوحی

مهندس علی قنبری

سردبیر: مهندس علی قنبری

مدیر اجرایی: مهندس هدی خوئینی‌ها

دفتر تهران: خیابان ولیعصر، میدان منیریه،

خیابان فردوس نشریه دنیای نفت و قیر

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۸۸۰۵۹ / فکس: ۰۲۱-۸۹۷۷۱۹۹۴

دفتر کرج: مهرشهر، فاز ۴، خیابان ۴۰۲ شرقی

نشریه دنیای نفت و قیر

تلفن: ۰۲۶-۳۳۵۲۹۰۴۳ / تلفکس: ۰۲۶-۳۳۵۲۴۰۱۴

لیتوگرافی و چاپ: چاپ البرز



* مطالب و مقالات مندرج در نشریه الزاما نظر نشریه نمی باشد.

بلکه مسئولیت صحت و سقم آن بر عهده نویسنده یا مترجم مربوطه است.

در این راستا، نشریه در ویرایش و اصلاح مطالب و مقالات آزاد است.

BITUMEN

بازار قیر آسیای مرکزی، اواسط اوت ۲۰۲۵

میانگین قیمت اوت نسبت به سال گذشته ۳.۵ درصد بالاتر در تنگه اما ۷.۸ درصد پایین‌تر در دلار است که ناشی از تغییرات نرخ ارز می‌باشد. این اصلاح نزولی عمدتاً تحت‌تأثیر معاملات بورسی بود که میانگین قیمت تحقق‌یافته آن ۱۴۸,۱۰۰ تنگه به ازای هر تن گزارش شد. در همین حال، پیشنهاد تولیدکنندگان بدون تغییر و به‌طور میانگین در سطح ۲۱۶,۲۵۰ تنگه باقی ماند. در هفته مذکور در مجموع ۲۷ معامله در بازار بورس قزاقستان انجام شد که معادل ۵,۵۰۰ تن حجم دادوستد بود. بخش عمده معاملات مربوط به قیر BND 70/100 شرکت Caspi Bitum بود.

ازبکستان

در ازبکستان، معاملات بورسی با افزایش قیمت همراه بود. قیمت بازار ۱.۳ درصد در واحد سوم و ۱.۵ درصد در دلار رشد کرد و به ۶.۸ میلیون سوم به ازای هر تن (یا ۵۳۹ دلار در هر تن) رسید. از ابتدای سال ۲۰۲۵

بررسی‌های دنیای نفت و قیر نشان می‌دهد که بازار قیر آسیای مرکزی در اواسط اوت ۲۰۲۵ روندهای قیمتی متفاوتی را در قزاقستان، ازبکستان و روسیه تجربه کرده است. در حالی که قزاقستان با کاهش شدید قیمت‌ها در معاملات بورسی داخلی روبه‌رو شد، ازبکستان روند افزایشی خود را ادامه داد و فروشندگان روسیه به دلیل تعمیرات دوره‌ای پالایشگاه‌ها، افزایش فنی قیمت‌ها را اعمال کردند. به‌طور کلی، فعالیت بازار منطقه‌ای همچنان قوی باقی ماند که ناشی از تداوم حجم بالای معاملات و رشد حمل‌ونقل ریلی نسبت به سال گذشته بود.

قزاقستان

در بازه ۱۱ تا ۱۸ اوت، میانگین قیمت بازار قیر راه‌سازی در قزاقستان نسبت به هفته قبل ۶.۰ درصد کاهش یافت و به ۲۰۶,۶۰۰ تنگه به ازای هر تن (معادل ۳۷۷ دلار به ازای هر تن) رسید. با وجود این افت هفتگی، قیمت‌ها همچنان نسبت به ابتدای سال ۲۰۲۵ حدود ۹.۵ درصد در تنگه و ۷.۲ درصد در دلار بالاتر هستند.



میانگین قیمت فروش تولیدکنندگان روسی برای صادرات به آسیای مرکزی نسبت به هفته قبل ۱.۶ درصد افزایش یافت و به ۲۹,۲۰۰ روبل در هر تن (یا ۲۴,۴۰۰ روبل بدون مالیات بر ارزش افزوده) رسید. در معادل دلاری، این رقم ۳۰۵ دلار در هر تن (بدون مالیات بر ارزش افزوده) بود که بازتاب‌دهنده تحرکات بازار داخلی و تغییرات نرخ ارز است. این افزایش قیمت ماهیتی فنی داشت که ناشی از توقف‌های دوره‌ای در سه پالایشگاه RN-Bitum بود. نرخ‌ها در سایر پالایشگاه‌های روسیه بدون تغییر باقی ماند. از ابتدای سال ۲۰۲۵ تاکنون، قیمت قیر روسیه در روبل ۲.۶ درصد و در دلار ۳۰.۹ درصد افزایش یافته است. با این حال، در مقایسه سالانه، قیمت‌ها در روبل ۱۵.۶ درصد و در دلار ۵.۳ درصد کمتر از اوت ۲۰۲۴ است. این وضعیت برخلاف روند سال گذشته است که بازار از اواسط اوت ۲۰۲۴ وارد یک مسیر نزولی طولانی مدت شد. بازار قیر آسیای مرکزی در اوت ۲۰۲۵ روندهای متفاوتی را نشان می‌دهد. قزاقستان تحت فشار معاملات بورسی روند نزولی داشت، ازبکستان به پشتوانه تقاضای قوی مسیر افزایشی خود را حفظ کرد و روسیه به دلیل محدودیت عرضه و تعمیرات پالایشگاهی شاهد رشد کوتاه‌مدت قیمت صادراتی بود. با گسترش صادرات ریلی روسیه و تقویت حجم معاملات در ازبکستان، چشم‌انداز تقاضا در منطقه در کوتاه‌مدت باثبات به نظر می‌رسد، هرچند نوسانات قیمتی ناشی از معاملات بورسی قزاقستان و تعمیرات پالایشگاه‌های روسیه می‌تواند طی ماه‌های آتی ریسک‌هایی ایجاد کند.

تاکنون، قیمت‌ها در واحد ملی ۱۶.۹ درصد و در دلار ۲۰.۱ درصد افزایش یافته است که دلیل آن تقاضای قوی داخلی و محدودیت عرضه بوده است.

نسبت به دوره مشابه در سال ۲۰۲۴، قیمت‌ها ۱.۵ درصد بالاتر در سوم و ۲.۰ درصد بالاتر در دلار هستند. دادوستد بازار در سطحی ثابت باقی ماند و طی هفته ۲۶ معامله در بورس انجام شد.

مجموع فروش در بورس به ۱,۴۰۰ تن رسید که نسبت به هفته قبل ۱۳.۴ درصد افزایش داشت. طی ژانویه-فوریه ۲۰۲۵، بازار بورس ازبکستان ۳۷,۹۰۰ تن قیر معامله کرده است که ۲۹.۵ درصد بیشتر از مدت مشابه سال گذشته است. از این میزان، ۳۶,۹۰۰ تن قیر راه‌سازی بوده که رشدی ۳۰.۹ درصدی نسبت به ۲۰۲۴ نشان می‌دهد. روسیه، عرضه به آسیای مرکزی

حجم محموله‌های ارسالی قیر روسیه به مقاصد آسیای مرکزی در نیمه نخست اوت به ۱۰,۴۰۰ تن رسید که نسبت به ماه قبل ۹ درصد و در مقایسه سالانه با اوت ۲۰۲۴، رشدی ۱۷ درصدی داشت. مجموع محموله‌های ارسال شده طی ژانویه تا اوت به ۱۸۴,۸۰۰ تن رسید که نسبت به ۱۹۱,۷۰۰ تن مدت مشابه سال قبل، ۳.۶ درصد کمتر است.



استفاده از آسفالت جاذب صدا با ترکیب قیر در بزرگراه CV-35 در منطقه والنسیا، اسپانیا

این پروژه تنها یک عملیات فنی نیست، بلکه نشان‌دهنده‌ی رویکرد تازه‌ی اسپانیا به زیرساخت‌های پایدار است. امروزه نوسازی جاده‌ها فقط به معنای ترمیم آسفالت فرسوده نیست، بلکه فرصتی است برای به‌کارگیری فناوری‌هایی که هم با محیط‌زیست سازگارند و هم رفاه شهری را افزایش می‌دهند. استفاده از آسفالتی که آلودگی صوتی را کاهش می‌دهد، نمونه‌ای از این نگاه جدید است و نشان می‌دهد که سیاست‌های حمل‌ونقل می‌توانند همزمان به تحرک، ایمنی و آرامش محیطی توجه کنند.

قیر در این روند نقشی کلیدی دارد. این ماده که همیشه به‌عنوان چسباننده اصلی در جاده‌سازی استفاده می‌شد، اکنون نشان می‌دهد که می‌تواند کاربردهای بیشتری داشته باشد. ترکیب قیر با الیاف گیاهی باعث شده هم استحکام سطح جاده بالا برود و هم میزان سر و صدا کمتر شود.

در نهایت، پروژه CV-35 در منطقه والنسیا اسپانیا فقط یک بهسازی معمولی برای زیرساخت نیست. این طرح الگویی است از اینکه چگونه می‌توان ساخت و نگهداری جاده‌ها را با نیازهای امروز شهرها هماهنگ کرد: نیاز به سکوت، پایداری و کیفیت زندگی بهتر.

طبق گزارش دنیای نفت و قیر، دولت منطقه‌ای والنسیا در اسپانیا طرحی گسترده برای روکش‌گذاری دوباره بزرگراه CV-35 آغاز کرده است؛ طرحی که هدف آن هم بهبود کیفیت زیرساخت و هم کاهش اثرات زیست‌محیطی است. در این پروژه از آسفالتی خاص استفاده می‌شود که با مقدار بیشتری قیر و الیاف طبیعی غنی شده و علاوه بر افزایش دوام سطح جاده، قابلیت جذب صدا و کاهش آلودگی صوتی ناشی از تردد خودروها را دارد.

این آسفالت متخلخل به دلیل داشتن قیر بیشتر، سنگدانه‌ها را بهتر در بر می‌گیرد و مقاومت روسازی را بالاتر می‌برد. همچنین، به آن الیاف سلولزی گیاهی افزوده شده که لرزش‌ها را جذب کرده و شدت صدای برخورد تایر با سطح جاده را کاهش می‌دهد. نتیجه، سطحی است که هم عمر و دوام بالاتری دارد و هم سر و صدای ناشی از عبور خودروها را کم می‌کند. به این ترتیب، آسفالت و قیر از مواد ساده‌ی راه‌سازی فراتر رفته و به ابزاری برای بهبود کیفیت زندگی شهری تبدیل می‌شوند.

بزرگراه CV-35 یکی از مسیرهای اصلی ورود به والنسیا است و روزانه بیش از صد هزار خودرو از آن عبور می‌کنند. این حجم ترافیک سال‌هاست باعث ایجاد مشکلات صوتی برای محله‌های اطراف، به‌ویژه در بورخاسوت، شده است. اجرای روکش جدید با این نوع آسفالت نوین پاسخی به این مسئله است و قرار است شرایط آرام‌تری برای ساکنان و مسیر امن‌تر و راحت‌تری برای رانندگان ایجاد کند.

طرح شامل چندین کیلومتر از مسیر اصلی و همچنین رمپ‌ها و تقاطع‌های فرعی است. حدود ۲۵ هزار تن از آسفالت نوع SMA-8 در این عملیات به کار می‌رود؛ ماده‌ای که هم برای مسیرهای پرتردد دوام و استحکام لازم را دارد و هم در کاهش سر و صدا مؤثر است. علاوه بر روکش جدید، خط‌کشی‌ها و علائم ایمنی هم نوسازی می‌شوند تا مسیر جلوه‌ای استانداردتر و مدرن‌تر پیدا کند.



پیش‌بینی رشد تدریجی بازار قیر طبیعی و آسفالت آفریقا تا سال ۲۰۳۵



بازار قیر طبیعی و آسفالت آفریقا در دهه آینده رشد ملایمی را تجربه خواهد کرد، اما سرعت این رشد در مقایسه با دوره‌های پیشین همچنان محدود باقی می‌ماند.

به گزارش دنیای نفت و قیر، پیش‌بینی می‌شود مصرف بازار تا سال ۲۰۳۵ به ۳.۶ میلیون تن برسد و نرخ رشد سالانه مرکب (CAGR) در بازه ۲۰۲۴ تا ۲۰۳۵ تنها ۰.۱ درصد باشد. از نظر مالی نیز انتظار می‌رود ارزش بازار با نرخ رشد مرکب ۰.۶ درصد افزایش یابد و در پایان دوره پیش‌بینی به حدود ۲.۱ میلیارد دلار برسد.

عملکرد بازار و روندها

بخش قیر طبیعی و آسفالت آفریقا در دهه گذشته ترکیبی از پایداری و نوسانات را نشان داده است. در سال ۲۰۲۴ مصرف در سطح ۳.۵ میلیون تن باقی ماند که نسبت به سال قبل تغییر چندانی نداشت، اما همچنان پایین‌تر از اوج ۲۰۱۹ با ۳.۶ میلیون تن بود. با وجود این کاهش، چشم‌انداز بلندمدت (۲۰۱۳ تا ۲۰۲۴) نشان‌دهنده پیشرفت قابل توجه با میانگین رشد سالانه ۵.۷ درصد است.

اما از نظر ارزش مصرف، چینش متفاوت است: غنا (۶۷۰ میلیون دلار)، آفریقای جنوبی (۶۱۳ میلیون دلار) و مصر (۴۳۲ میلیون دلار) در مجموع ۸۵ درصد از ارزش بازار را در اختیار داشتند. این ارقام نه تنها نشان‌دهنده سطح بالای مصرف آن‌هاست، بلکه ارزش بالاتر هر تن قیر و آسفالت در این کشورها را نیز آشکار می‌سازد.

نیجریه بازاری بسیار پویاست. با نرخ رشد مرکب بیش از ۴۸ درصد در دهه گذشته، این کشور سریع‌ترین رشد مصرف را در آفریقا تجربه کرده و جایگاه خود را به عنوان یک مصرف‌کننده کلیدی تثبیت کرده است. از نظر سرانه، غنا با ۲۰ کیلوگرم در صدر قرار دارد، پس از آن آفریقای جنوبی با ۱۵ کیلوگرم و مراکش با ۱۲ کیلوگرم قرار دارند که بیانگر تفاوت در سطح زیرساخت و وابستگی صنعتی به قیر و آسفالت است.

از نظر ارزشی، بازار در سال ۲۰۲۴ حدود ۲ میلیارد دلار درآمد ایجاد کرد که ۸ درصد بیشتر از ۲۰۲۳ بود. با این حال، داده‌ها نوساناتی را نشان می‌دهند: ارزش بازار در سال ۲۰۲۲ به اوج ۲.۱ میلیارد دلار رسید، اما در سال‌های بعدی با اصلاحات جزئی مواجه شد. به طور کلی، روند مصرف و ارزش در آفریقا نشان‌دهنده بازاری گذار است که تقاضای بلندمدت قوی دارد اما با افت‌های دوره‌ای و تفاوت‌های منطقه‌ای مواجه است.

الگوهای مصرف منطقه‌ای

در بررسی دقیق‌تر مصرف منطقه‌ای، برتری چند عامل اصلی قابل توجه است. مصر، آفریقای جنوبی و غنا در سال ۲۰۲۴ در مجموع ۸۲ درصد از تقاضا را به خود اختصاص دادند و به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان قاره تثبیت شدند. پس از آن، مراکش و نیجریه با سهمی معادل ۱۵ درصد قرار گرفتند.

پویایی تولید

تولید آفریقا در سال ۲۰۲۴ با ۳.۴ میلیون تن ثابت ماند که مشابه سال قبل و در عین حال نشانه‌ای از روند بازایی پس از اوج ۲۰۱۹ (۳.۵ میلیون تن) است. بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۴ تولید سالانه با نرخ ۶ درصد رشد داشته که عمدتاً ناشی از توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ساخت جاده بوده است.

از نظر ارزش، تولید در سال ۲۰۲۴ به ۱.۹ میلیارد دلار رسید که میانگین رشد سالانه ۱.۸ درصدی از سال ۲۰۱۳ را نشان می‌دهد. بیشترین رشد تولید در سال ۲۰۱۴ ثبت شد که حجم تولید ۲۲ درصد افزایش یافت. هرچند سال‌های بعد شاهد افت‌هایی بودیم، اما روند کلی صعودی باقی ماند.

از نظر جغرافیایی، مصر، آفریقای جنوبی و غنا در سال ۲۰۲۴ با مجموع سهم ۸۶ درصد پیش‌تاز تولید بودند، در حالی که مراکش ۱۳ درصد دیگر را به خود اختصاص داد. مراکش به‌ویژه با نرخ رشد مرکب ۷.۵ درصد در تولید، جایگاه فزاینده‌ای در قاره پیدا کرده است.

تحولات واردات

الگوی واردات آفریقا در سال ۲۰۲۴ تغییر چشمگیری داشت و حجم واردات با رشد سالانه ۶۱ درصد به ۱۵۸ هزار تن رسید. با این حال، این رشد در مقایسه با روند بلندمدت کاهشی است، زیرا همچنان بسیار پایین‌تر از اوج ۲۰۱۵ (۲۱۰ هزار تن) قرار دارد.

نیجریه با جذب ۵۳ درصد واردات (۸۴ هزار تن) بزرگ‌ترین واردکننده بود و پس از آن اتیوپی با ۱۶ درصد قرار گرفت. کشورهای کوچک‌تری مانند نیجر، زیمبابوه، نامیبیا، اوگاندا، مایوت، بوتسوانا و تانزانیا سهم اندکی داشتند. از نظر ارزش نیز نیجریه با ۴۶ درصد (۴۳ میلیون دلار) پیش‌تاز بود و پس از آن اتیوپی و نامیبیا قرار گرفتند.

قیمت واردات در سال ۲۰۲۴ به طور میانگین ۶۰۳ دلار در هر تن بود که نسبت به ۲۰۲۳ کاهش ۱۵.۲ درصدی داشت. اختلاف قیمتی میان کشورها همچنان پابرجاست: نامیبیا بالاترین قیمت را با ۱۰۹۳ دلار در هر تن و مایوت پایین‌ترین را با ۳۳۰ دلار داشت. بوتسوانا از معدود واردکنندگانی بود که طی دهه گذشته رشد مثبت قیمت ثبت کرد.

روندهای صادرات

در مقابل واردات رو به رشد، صادرات با افت شدید مواجه شد. در سال ۲۰۲۴ حجم صادرات به ۲۶ هزار تن کاهش یافت که نسبت به سال قبل ۱۹.۳ درصد کمتر بود و همچنان پایین‌تر از رکورد ۲۰۱۳ (۷۰ هزار تن) قرار دارد. با وجود کاهش حجم، ارزش صادرات به دلیل قیمت‌های بالاتر به ۲۵ میلیون دلار افزایش یافت.

آفریقای جنوبی با ۶۳ درصد از حجم، بزرگ‌ترین صادرکننده باقی ماند و پس از آن سوازیلند (۱۱ درصد) و سومالی (۱۳ درصد) قرار گرفتند. نیجریه و تانزانیا حجم‌های کمتری ارائه کردند. سومالی و سوازیلند رشد چشمگیری در عملکرد صادراتی داشته‌اند و سومالی با نرخ رشد مرکب ۵۱.۸ درصد طی دهه گذشته رکورددار بوده است.

قیمت صادرات در سال ۲۰۲۴ به طور میانگین ۹۷۹ دلار در هر تن بود که ۳۵ درصد بیشتر از سال قبل است. این روند که از ۲۰۲۱ آغاز شده، نشان‌دهنده افزایش فرصت‌های ارزش‌افزوده برای تولیدکنندگان آفریقایی است. آفریقای جنوبی قیمت میانگین ۸۶۱ دلار در هر تن را ثبت کرد، در حالی که نیجریه یکی از پایین‌ترین‌ها را با ۱۷۲ دلار گزارش داد.

چشم‌انداز

به طور کلی، صنعت قیر طبیعی و آسفالت آفریقا چشم‌انداز رشد پایداری تا سال ۲۰۳۵ دارد. مسیر این بازار احتمالاً تحت تأثیر تداوم مصرف در اقتصادهای بزرگ، نیاز فزاینده واردات در اقتصادهای در حال توسعه سریع و چشم‌انداز صادرات با پشتوانه قیمت‌های قوی‌تر قرار خواهد گرفت.

اگرچه نرخ‌های رشد پیش‌بینی‌شده (۰.۱ درصد در حجم و ۰.۶ درصد در ارزش) متوسط ارزیابی می‌شوند، اما تفاوت‌های منطقه‌ای و فرصت‌های رشد در کشورهایی مانند نیجریه و مراکش، ظرفیت گسترده‌ای برای معامله‌گران و تولیدکنندگان به همراه دارد. برای سیاست‌گذاران تجاری و فعالان این صنعت، این پویایی در حال تغییر نشان می‌دهد که لازم است تعادلی میان سیاست‌های تولید داخلی و سیاست‌های تجاری ایجاد شود تا بتوان از تقاضای رو به رشد آفریقا برای زیرساخت و شهرنشینی بهره‌برداری کرد.

پیامدهای اقتصادی و عمرانی سازوکارهای تعدیل قیمت قیر در ایالت آریزونا

پیامد گسترده‌تر این سیاست در توانایی آن برای کاهش ریسک‌های مالی پروژه‌های عمومی نهفته است. در غیاب چنین سازوکارهایی، تغییرات سریع قیمت می‌توانست منجر به تأخیر، اختلافات قراردادی یا حتی توقف پروژه‌های زیربنایی شود. با نهادینه کردن فرآیند تعدیل هزینه‌ها، ایالت آریزونا فضایی پیش‌بینی‌پذیر برای پیمانکاران فراهم کرده و به تضمین کیفیت بلندمدت شبکه‌های حمل‌ونقل کمک می‌کند.

از منظر سیاست‌گذاری، این مدل نشان می‌دهد که ادغام سازوکارهای واکنش‌پذیر به بازار در نظام‌های تدارکات عمومی تا چه اندازه اهمیت دارد. هر چند این سیاست مستقیماً برای پروژه‌های محلی آریزونا تدوین شده، اما می‌تواند الگویی قابل اقتباس برای سایر ایالت‌ها یا کشورها باشد؛ به‌ویژه در مناطقی که قیر نقش تعیین‌کننده‌ای در دوام جاده‌ها و توسعه اقتصادی بلندمدت ایفا می‌کند.

نتیجه‌گیری

راهبرد تعدیل قیمت ADOT اهمیت راهبردی قیر در توسعه زیربنای مدرن را برجسته می‌سازد. این سیاست با ترکیب شفافیت و انعطاف مالی، نه تنها هزینه‌های ساخت‌وساز را تثبیت می‌کند بلکه تداوم سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت در حوزه حمل‌ونقل را نیز تضمین می‌نماید. چنین رویکردی پاسخی آینده‌نگرانه به ماهیت پرنوسان فرآورده‌های نفتی است و می‌تواند به‌عنوان الگویی از بهترین تجربیات جهانی در مدیریت زیرساخت‌ها مدنظر قرار گیرد.

به گزارش دنیای نفت و قیر، وزارت حمل‌ونقل آریزونا (ADOT) چارچوبی نظام‌مند برای تعدیل قیمت قیر و سوخت دیزل در پروژه‌های عمرانی عمومی تدوین کرده است. این سیاست تلاشی ساختاریافته برای مقابله با نوسانات بازار و تأثیر آن بر هزینه‌های ساخت‌وساز به شمار می‌رود و در عین حال شرایطی عادلانه برای پیمانکاران، پیمانکاران جزء و تأمین‌کنندگان مصالح در پروژه‌های دولتی ایجاد می‌کند.

قیر، به‌عنوان یکی از مصالح اساسی در راه‌سازی، به دلیل وابستگی به فرآورده‌های نفتی به‌شدت تحت تأثیر نوسانات بازار جهانی قرار دارد. وزارت حمل‌ونقل آریزونا با تعیین هزینه اولیه (IC)، که هم‌زمان به‌عنوان قیمت جاری (CP) برای پروژه‌های در حال اجرا در دوره مشخص تلقی می‌شود، مبنایی شفاف برای برنامه‌ریزی مالی ارائه می‌دهد. به‌عنوان نمونه، هزینه اولیه قیر برای مناقصه‌های برنامه‌ریزی‌شده در سپتامبر ۲۰۲۵ معادل ۴۸۵ دلار به ازای هر تن تعیین شده است. این اقدام از یک‌سو مانع از وارد آمدن فشار ناشی از افزایش ناگهانی قیمت مصالح بر پیمانکاران می‌شود و از سوی دیگر، از سوءاستفاده احتمالی ناشی از کاهش پیش‌بینی‌نشده قیمت‌ها جلوگیری می‌کند.

سازوکاری مشابه برای سوخت دیزل نیز در نظر گرفته شده است. دیزل، به‌عنوان منبع انرژی اصلی برای ماشین‌آلات سنگین عمرانی، نقش حیاتی در اجرای پروژه‌ها ایفا می‌کند. بر اساس این نظام، هرگاه قیمت بازار دیزل بیش از ۱۵ درصد از هزینه اولیه فاصله بگیرد، تعدیلات لازم در پرداخت‌های ماهانه پیمانکار اعمال می‌شود. برای قراردادهایی که مناقصه آن‌ها در سپتامبر ۲۰۲۵ انجام می‌شود، هزینه اولیه سوخت دیزل ۲/۵۱ دلار به‌ازای هر گالن تعیین شده که هم‌چنین به‌عنوان قیمت جاری برای پروژه‌های فعال در اوت ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده است. این رویکرد تضمین می‌کند که نوسانات انرژی مانع از پیشرفت یا ثبات مالی پروژه‌ها نشود.



تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل قزاقستان از طریق استفاده از قیر

بلکه ظرفیت کشور برای اجرای پروژه‌های عظیم عمرانی بدون نگرانی از اختلالات تأمین را تقویت می‌کند.

قیر به عنوان یکی از عناصر اصلی در تولید سطوح جاده‌ای مقاوم، استحکام، انعطاف‌پذیری و مقاومت در برابر فشارهای محیطی را فراهم می‌آورد. قزاقستان با بهره‌گیری همزمان از منابع داخلی و وارداتی قادر است اطمینان حاصل کند که پروژه‌های راه‌سازی در مناطق مختلف کشور به طور پایدار و مداوم تأمین می‌شوند. این رویکرد برای ایجاد شریان‌های حمل و نقلی حیاتی است که رشد اقتصادی، تسهیل تجارت و بهبود ارتباط میان مراکز شهری و جوامع دورافتاده را ممکن می‌سازد.

در نهایت، مصرف گسترده قیر در سال ۲۰۲۵ بیانگر تداوم عزم دولت برای توسعه بخش حمل و نقل است. قزاقستان با ساخت و بازسازی جاده‌ها نه تنها در زیرساخت سرمایه‌گذاری می‌کند، بلکه مسیر توسعه اقتصادی بلندمدت و همگرایی منطقه‌ای کشور را نیز هموار می‌سازد.

گزارش دنیای نفت و قیر نشان می‌دهد که قزاقستان از ابتدای سال ۲۰۲۵ شاهد مصرف گسترده قیر در ساخت و نگهداری شبکه جاده‌ای خود بوده است. در پروژه‌های ملی و منطقه‌ای بزرگراه‌ها، نزدیک به ۶۶۴/۳ هزار تن از این ماده ارزشمند ساختمانی مورد استفاده قرار گرفته است.

ارزش این دستاورد زمانی بیشتر آشکار می‌شود که به اتکال کشور بر ظرفیت صنعتی داخلی توجه کنیم. از مجموع این مقدار، حدود ۵۹۳/۹ هزار تن توسط شرکت‌های بومی پالایش نفت همچون «Kaspijskiy Bitum» و «PNHZ» و «Qazaq Bitum» تأمین شده است. در کنار تولید داخلی، ۱۵۴/۹ هزار تن نیز از کشورهای همسایه وارد گردیده که بیانگر توازن میان خودکفایی و تجارت خارجی است.

اهمیت این آمار فراتر از ارقام خام قرار دارد. دسترسی گسترده به قیر تولید داخل نشانگر افزایش توانمندی قزاقستان در تأمین مواد حیاتی برای توسعه زیرساخت‌هاست. چنین پایداری نه تنها وابستگی به واردات را کاهش می‌دهد،





هند به دنبال تقویت بخش دریایی با بهره‌گیری از فناوری‌های فضایی

را ارتقا می‌دهد، بلکه جایگاه هند را در حکمرانی جهانی دریایی نیز تقویت می‌کند.

وی خاطرنشان ساخت که هند در عرصه علم و فناوری، به‌ویژه در حوزه فضایی، به جایگاهی معتبر در سطح بین‌المللی دست یافته است. او به موفقیت‌هایی همچون پرتاب Aditya-L1، نخستین رصدخانه خورشیدی هند، و مشارکت تاریخی Group Captain Shubhanshu Shukla در مأموریت ایستگاه فضایی بین‌المللی اشاره کرد. همچنین طرح‌هایی چون مأموریت Gaganyaan و برنامه احداث ایستگاه فضایی ملی، افق‌های تازه‌ای را در پژوهش‌ها و نوآوری‌های فضایی این کشور می‌گشاید.

Sonawal در پایان تأکید کرد که تحت رهبری نخست‌وزیر Narendra Modi، پیشرفت‌های علمی هند توانسته است چالش‌های ملی را پاسخ دهد و فرصت‌های تازه‌ای را برای آینده رقم بزند. به این ترتیب، ابتکار ماهواره‌ای دریایی نه تنها گامی فناورانه، بلکه حرکتی راهبردی برای صیانت از آب‌های هند و ارتقای جایگاه جهانی آن به شمار می‌رود.

به گزارش دنیای نفت و قیر، دولت هند در حال بررسی راه‌اندازی یک سامانه ماهواره‌ای اختصاصی یا استفاده از یک فرستنده گیرنده ویژه برای نوسازی بخش دریایی کشور است. این ابتکار که از سوی وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌ها، Sarbananda Sonowal اعلام شد، با هدف تقویت حکمرانی دریایی و مدیریت بنادر از طریق راهکارهای پیشرفته فضایی دنبال می‌شود.

بر اساس این طرح، پوشش جامع آب‌های ساحلی هند، آبراه‌های داخلی و مناطق بندری فراهم خواهد شد. با ادغام قابلیت‌های ماهواره‌ای در پایگاه‌های داده ملی دریایی، امکان ردیابی لحظه‌ای شناورها، ارتقای ایمنی ناوبری و بهینه‌سازی عملیات بندری ایجاد می‌شود. این اقدام می‌تواند به کاهش تراکم ترافیک دریایی، شناسایی زود هنگام نقاط ازدحام و همچنین افزایش آمادگی در شرایط اضطراری مانند عملیات جست‌وجو و نجات، کنترل آلودگی و مدیریت بحران کمک کند.

یکی از اهداف کلیدی این پروژه، کاهش وابستگی به سامانه‌های ناوبری خارجی و پیشبرد چشم‌انداز Atmanirbhar Bharat (هند خودکفا) است. Sonawal تأکید کرد که این چارچوب ماهواره‌ای نه تنها کارآمدی عملیاتی

اروپا در برابر صنعت خورشیدی چین به زانو در آمد



روهی از اقتصاددانان فرانسوی و آلمانی از اروپا خواسته‌اند تا صنایع نیازمند حمایت در برابر رقابت چین را شناسایی کند و با شهامت، صناعی مانند انرژی خورشیدی که نبرد را در آنها از قبل باخته است، کنار بگذارد.

این توصیه‌ها در پنج یادداشت به درخواست دو دولت در جلسه روز جمعه شورای وزیران فرانسه و آلمان ارائه شد. این یادداشت‌ها شامل تجارت با چین و همچنین دفاع، انرژی، رشد اقتصادی و بازار کار است.

جلوتر از همه است و دیگر صنعتی به نام پنل خورشیدی در اروپا وجود ندارد. در نهایت، این مسئله چندان مهمی نیست زیرا پنل‌های خورشیدی پس از نصب در جای خود باقی می‌مانند. آنها برخلاف گاز که هر روز به آن نیاز دارید، وابستگی ایجاد نمی‌کنند. از این رو، باید بپذیریم در عرصه این فناوری، نبرد را باخته‌ایم.»

این اقتصاددانان به اروپا توصیه کردند که از بخش‌های حساس مانند دفاع، فضا و رباتیک حافظت کند، در حالی که صنایع توسعه یافته را برای واردات ارزان چینی باز نگه دارد. طبق خلاصه‌ای که توسط شورای کارشناسان اقتصادی فرانسه و آلمان منتشر شده است، آنها از سرمایه‌گذاری چین در فناوری‌های حیاتی مانند باتری‌ها، به شرط اشتراک‌گذاری فناوری، استقبال می‌کنند.

پیسانی-فری برای بخش‌هایی که اتحادیه اروپا به دنبال رقابت در آنهاست، از این بلوک خواست تا رویکرد سختگیرانه «فناوری برای بازار» را اتخاذ کند و سرمایه‌گذاری چین را همراه با اشتراک‌گذاری فناوری با شرکای اروپایی تشویق کند.

ژان پیسانی-فری، اقتصاددان فرانسوی و یکی از نویسندگان این یادداشت‌ها، به پنل‌های خورشیدی به عنوان نمونه بارز صنعتی که اروپا باید آن را بپذیرد، اشاره کرد. این اقتصاددان، جمعه گذشته، به کانال تلویزیونی فرانسوی «بی اف ام تی وی بیزنس» گفت: «صنعت چین بسیار

با وجود درخواست‌های طولانی مدت در اروپا برای مشروط کردن

چینی انویژن در شمال فرانسه بازدید کرد و آن را به عنوان نمونه‌ای برجسته از تلاش خود برای صنعتی‌سازی مجدد این منطقه مورد ستایش قرار داد.

بر اساس گزارش «ساوت چاینا مورنینگ پست»، بنا بر دستور کار اقتصادی که پس از جلسه جمعه گذشته این شورا منتشر شد، پاریس و برلین وعده داده‌اند که رقابت‌پذیری صنعت باتری اروپا را تقویت کنند و برای ایجاد یک طرح ترجیحی در سطح اتحادیه در حوزه‌های اصلی و استراتژیک تولید صنعتی، از جمله تدارکات عمومی تلاش کنند.

دسترسی به بازار و محدودیت‌های یارانه‌ای برای شرکت‌های باتری چینی به انتقال فناوری، چنین اقداماتی انجام نشده است. برای مثال، فرانسه تا سقف ۲۰۰ میلیون یورو (حدود ۲۳۴ میلیون دلار آمریکا) به شرکت‌هایی که در این کشور سرمایه‌گذاری می‌کنند، اعتبار مالیاتی فراهم می‌کند، بدون اینکه هیچ تعهدی برای به اشتراک گذاشتن دانش فنی بخواهد.

امانوئل مکران، رئیس‌جمهور فرانسه، در ژوئن، از کارخانه باتری شرکت

صرفه‌جویی ۱۲.۶ میلیارد دلاری هند با خرید نفت روسیه

روسیه متهم کرده است.

بر اساس گزارش اوایل پرایس، هاردیپ سینگ پوری، وزیر نفت هند، در پاسخ به این اظهارات، هفته جاری گفت: نفت روسیه هرگز مانند نفت خام ایران یا ونزوئلا تحریم نشده است. این نفت تحت سیستم سقف قیمت گروه هفت قرار دارد که با هدف حفظ جریان نفت و در عین حال محدود کردن درآمد نفتی مسکو طراحی شده است. وی افزود: پایبندی هند به تمام هنجارهای بین‌المللی، مانع از شوک فاجعه‌بار نفت ۲۰۰ دلار در هر بشکه شد و هیچ جایگزینی برای دومین تولیدکننده بزرگ جهان که تقریباً ۱۰ درصد از نفت جهانی را تامین می‌کند، وجود ندارد.

صرفه‌جویی هند از محل تخفیف نفت خام روسیه از سال ۲۰۲۲، به ۱۲.۶ میلیارد دلار رسیده است، اما این صرفه‌جویی می‌تواند بسیار بیشتر باشد.

روزنامه هندی «ایندین اکسپرس» ضمن محاسبه این رقم، خاطرنشان کرد افزایش خرید نفت روسیه توسط هند به جلوگیری از افزایش شدید قیمت نفت در بازار جهانی پس از آغاز جنگ اوکراین در فوریه سال ۲۰۲۲ و تحریم‌های اتحادیه اروپا، انگلیس، آمریکا و کانادا علیه صنعت انرژی مسکو، کمک کرد.

با این حال، هیچ یک از این کشورها بیش از چند ماه از افزایش قیمت نفت برنت به بالای ۱۰۰ دلار بهره نبردند و در واقع هیچ کدام از آنها در مدت افزایش قیمت، سودی نبردند. تغییر مسیر جریان نفت روسیه از غرب به شرق، به ویژه به چین و هند، به کاهش قیمت نفت کمک کرد.

طبق گزارش «ایندین اکسپرس»، این ممکن است یکی از دلایلی باشد که هند هیچ نشانه‌ای از تسلیم شدن در برابر فشار آمریکا بر سر واردات نفت از روسیه، نشان نداده است. این فشار اخیراً شدت گرفته و پیتروناوارو، مشاور ارشد کاخ سفید در امور تجارت و تولید، هند را به سودجویی از واردات نفت



وضعیت توزیع قیر پروژه‌های عمرانی تعیین تکلیف شد

به کاهش مصرف سوخت، مطابق با اجرای ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر عنوان کرد و افزود: با وجود پیش‌بینی ظرفیت تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد تومان برای حمایت از سرمایه‌گذاران، اختلاف نظر میان وزارت نفت، شورای اقتصاد و دیوان محاسبات مانع اجرای کامل این طرح شده است. بنابراین، کمیته‌ای ویژه در کمیسیون تشکیل شده و مأمور بررسی فوری و رفع موانع مربوطه شد.

صوفی با بیان اینکه اجرای ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر می‌تواند به کاهش مصرف سوخت و جذب سرمایه‌گذار کمک کند، گفت: هم‌اکنون تعداد زیادی موتورسیکلت، خودروهای درون شهری و خودروهای سنگین با سوخت گازوئیل در حال تردد هستند که حجم بالای سوخت مصرف می‌کنند، این در حالی است که اگر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با پشتوانه این قانون وارد عمل شوند هم مصرف انرژی پهنه و هم بازگشت سرمایه آنها تضمین می‌شود.

به نقل از وزارت نفت، عباس صوفی در تشریح نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با حضور محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت اظهار کرد: یکی از مباحث اصلی این نشست، بررسی آخرین وضع تحویل و کیوم‌باتوم مورد نیاز تأمین قیر طرح‌های عمرانی سال ۱۴۰۳ و سهم ۱۴۰۴ و همچنین نحوه اجرای حکم قانونی در تسویه پالایشگاه‌ها بود.

وی افزود: با توجه به در پیش بودن فصل بارش و نگرانی دستگاه‌هایی مانند بنیاد مسکن، وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها برای تکمیل پروژه‌های عمرانی این نشست برگزار و موضوعات مختلف در خصوص نحوه توزیع قیر مورد بررسی قرار گرفت. در نهایت وزارت نفت متعهد شد قیر مورد نیاز را مطابق با سهم مقرر در قانون در اختیار دستگاه‌های اجرایی قرار دهد تا عملیات آسفالت در مناطق روستایی و شهری بدون وقفه آغاز شود.

نایب‌رئیس کمیسیون عمران مجلس، دستور کار دوم این کمیسیون را بررسی عملکرد وزارت نفت در تأمین مالی طرح‌های زیرساختی منجر



کاهش ۴ درصدی تعرفه‌های صادراتی قزاقستان بر فرآورده‌های نفت و مشتقات نفتی

این هم‌ترازی مجدد بخشی از سیاست قزاقستان در انطباق تعرفه‌های صادراتی با روند متغیر قیمت‌های جهانی نفت، در چارچوبی متنوع از مشتقات نفتی به شمار می‌رود.

به گزارش دنیای نفت و قیر، قزاقستان بازنگری نزولی در تعرفه‌های صادراتی نفت خام و برخی فرآورده‌های نفتی انجام داده و نرخ جدید را به ۷۰ دلار به ازای هر تن کاهش داده است؛ رقمی که پیش‌تر ۷۳ دلار در هر تن تعیین شده بود. این تغییر از سوی کمیته درآمدهای دولتی اعلام شد؛ نهادهای که بر فرآیند نظارت داشته و روش محاسباتی ثابت را اجرا می‌کند.

مبنای محاسبه عوارض صادرات نفت بر اساس فرمول زیر

تعیین می‌شود:

$$EDR = Avg \times K$$

که در آن Avg میانگین قیمت جهانی نفت در دوره پایه بوده و K ضریب اصلاحی ثابت برابر با ۱ است. بر اساس داده‌های اخیر، میانگین حسابی قیمت نفت KEBCO و Brent در بازه ۲۰ ژوئیه تا ۲۰ اوت برابر با ۷۰ دلار در هر بشکه محاسبه شد و مبنای تعیین نرخ جدید عوارض قرار گرفت.

طبق این الگوی محاسباتی، عوارض فرآورده‌های نفتی سبک با همان ضریب اصلاحی در ارتباط مستقیم با نرخ عوارض صادرات نفت خام تعیین می‌شود. سایر گروه‌های عوارض ad valorem بدون تغییر باقی مانده‌اند: ۳۰ دلار به ازای هر تن برای نفت کوره، ۶۰ دلار برای Vacuum Gas Oil (VGO) و صفر برای LPG یا گاز مایع.

همچنین، نرخ مالیات بر قیر در دوره تابستانی (از اول ژوئن تا ۳۰ سپتامبر) برابر با ۶۰ دلار در هر تن ثابت مانده و در دوره زمستانی (از اول اکتبر تا ۳۱ مه) به ۱۵ یورو در هر تن تغییر می‌کند. عوارض صادراتی گازوئیل و سایر سوخت‌های مایع نیز همچنان به‌طور مستقیم با نرخ عوارض نفت خام مرتبط است تا تعادل میان گروه‌های مشابه محصولات حفظ شود.



راهکارهای پایدار برای روسازی جاده‌ای: ارزیابی میدانی آسفالت آمیخته با مواد بازیافتی و افزودنی‌های اصلاح‌شده با لاستیک



عملکردی شامل مقاومت در برابر شیارشدگی، استحکام کششی، و مدول برگشت‌پذیر بود. چهار مقطع آزمایشی در آزادراه بررسی شدند: آسفالت معمولی (کنترل)، مخلوط با ۷٪ پودر لاستیک، مخلوط با ۱۵٪ آسفالت بازیافتی، و ترکیب ۱۵٪ RAP با ۷٪ CR. از هر مقطع، مغزه‌هایی استخراج شدند و تحت آزمایش‌های استاندارد بین‌المللی شامل آزمون ردیابی چرخ هامبورگ (HWTT)، آزمون کشش غیرمستقیم (IDT) و آزمون مدول برگشت‌پذیر (MR) قرار گرفتند تا قابلیت مقایسه با معیارهای جهانی تضمین شود.

نتایج مقاومت در برابر شیارشدگی

شیارشدگی، یکی از مشکلات رایج روسازی‌های انعطاف‌پذیر تحت دماهای بالا و بار ترافیکی مکرر، با آزمون HWTT ارزیابی شد. یافته‌ها نشان دادند که مخلوط‌های اصلاح‌شده عملکرد بهتری نسبت به آسفالت معمولی داشتند و ترکیب RAP + CR بیشترین مقاومت را در برابر تغییرشکل دائمی نشان داد. هرچند مخلوط‌های تک‌جزئی (RAP یا CR) نیز نتایج مطلوب‌تری نسبت به کنترل داشتند، اما به‌اندازه ترکیب دوگانه مقاوم نبودند. این هم‌افزایی بیانگر دوام سازه‌ای بالاتر حاصل از تجمع اجزای بازیافتی است.

نشریه دنیای نفت و قیر بر این باور است که نگهداشت شبکه‌های راهی به چالشی پیچیده و فزاینده تبدیل شده است، به‌ویژه در کشورهایی که با شبکه‌های بزرگراهی گسترده و منابع مالی محدود روبه‌رو هستند. نیاز همیشگی به تعمیرات در شرایط ترافیک سنگین، پژوهشگران و سیاست‌گذاران را بر آن داشته تا به دنبال مصالح پایدارتر برای ساخت راه‌ها باشند. در این زمینه، استفاده از آسفالت بازیافتی (RAP) و پودر لاستیک (CR) در مخلوط‌های آسفالتی به‌عنوان رویکردی اقتصادی و دوستدار محیط‌زیست با مزایای کاهش هزینه و آثار زیست‌محیطی مثبت مطرح شده است.

برخلاف مطالعات پیشین که عمدتاً به آزمایش‌های آزمایشگاهی محدود بودند، این پژوهش با تکیه بر شواهد میدانی و بررسی مغزه‌های روسازی از آزادراه اسلام‌آباد-لاهور (M-2)، علاوه بر اعتبار علمی در سطح آزمایشگاه، درک واقعی از رفتار آسفالت اصلاح‌شده در شرایط بهره‌برداری را ارائه می‌دهد.

هدف و روش پژوهش

هدف اصلی تحقیق، سنجش تأثیر RAP و CR بر سه شاخص کلیدی

استحکام کششی و مقاومت در برابر ترک خوردگی

راهکاری برای مدیریت به موقع پسماند لاستیک‌های فرسوده فراهم می‌آورد. برای کشورهایی با نیاز گسترده به نوسازی، همچون پاکستان، این راهکارها علاوه بر پایداری محیطی، گامی به سوی عقلانیت اقتصادی نیز محسوب می‌شوند.

ابعاد فراتر

این پژوهش در راستای تلاش جهانی برای توسعه زیرساخت‌های پایدار، کارایی RAP و CR را به عنوان اصلاح‌کننده‌ها در میدان تأیید می‌کند. ابهامات گذشته در خصوص عملکرد آن‌ها در شرایط واقعی از طریق تحلیل مغزه‌های آزادراه در معرض ترافیک و اقلیم واقعی برطرف می‌شود. همچنین مقایسه‌های تحلیلی نشان می‌دهد که تفاوت عملکرد مخلوط‌های تک‌جزئی و دوگانه چگونه است و این امر راهنمای عملی برای انتخاب مصالح متناسب با اهداف پروژه و محدودیت‌های مالی فراهم می‌کند.

جمع‌بندی

نتایج به‌روشنی نشان دادند که آسفالت اصلاح‌شده با RAP و CR در مقاومت در برابر شیارشدگی، استحکام کششی و مدول برگشت‌پذیر برتری آشکاری نسبت به مخلوط‌های معمولی دارد. در میان همه مقاطع آزمایش‌شده، ترکیب دوگانه از همه برتر بود و بار دیگر هم‌افزایی سودمندی این دو ماده در کنار هم را اثبات کرد. افزون بر پیشرفت‌های فنی، این روش با کاهش ضایعات و صرفه‌جویی در منابع طبیعی، توسعه پایدار را ترویج می‌دهد. از رهگذر مستندسازی نتایج میدانی، این پژوهش شواهدی معتبر در اختیار مهندسان و سیاست‌گذاران قرار می‌دهد تا استفاده از مواد بازیافتی در ساخت روسازی‌های نوین را توجیه و پشتیبانی کنند.

خستگی و ترک‌خوردگی ناشی از دما از مشکلات همیشگی عملکرد بزرگراه‌ها محسوب می‌شود. آزمون IDT نشان داد که مخلوط‌های دارای مواد بازیافتی استحکام کششی بیشتری دارند. بیشترین افزایش مربوط به ترکیب RAP + CR بود، سپس مخلوط CR و بعد از آن RAP. درحالی‌که آسفالت معمولی کمترین مقاومت را داشت. کشسانی پودر لاستیک در کنار سختی RAP موجب ایجاد ترکیبی متعادل و مقاوم در برابر تنش‌های ترک‌خوردگی شد.

رفتار مدول برگشت‌پذیر

توانایی روسازی در بازیابی از بارگذاری‌های مکرر ترافیکی با آزمون مدول برگشت‌پذیر سنجیده شد. نتایج نشان دادند که آسفالت‌های اصلاح‌شده، به‌ویژه ترکیب RAP + CR، نسبت به آسفالت معمولی انعطاف‌پذیرتر و الاستیک‌تر بودند. هم‌افزایی انعطاف CR و سختی RAP منجر به تولید مخلوطی مقاوم و انعطاف‌پذیر شد. در مقابل، آسفالت معمولی پایین‌ترین مدول را داشت که نشانگر آسیب‌پذیری بیشتر آن در برابر بارهای سنگین است.

ارزش عملی و زیست‌محیطی

دستاوردهای پایدار در تمام آزمون‌ها، کارایی و مزایای استفاده از مواد بازیافتی در ساخت راه‌ها را تأیید می‌کند. از منظر عملی، این رویکرد دفعات تعمیرات پرهزینه را کاهش داده و عمر بهره‌برداری روسازی را افزایش می‌دهد. از منظر زیست‌محیطی، RAP موجب کاهش مصرف مصالح و قیر بکر می‌شود و CR



در شکل‌دهی به حق‌الزحمه‌ها را برجسته کرد. خاورمیانه به‌عنوان یک مرکز تثبیت‌کننده ظاهر شد و محموله‌های FOB با قیمت رقابتی ارائه داد؛ اروپا بازتابی از رکود فصلی فعالیت‌های زیرساختی بود؛ و در نهایت، آفریقا و CIS نقش تعیین‌کننده لجستیک و تدارکات راهبردی را در دسترسی به بازار نمایان ساختند. در مجموع، این پویایی‌ها نشان می‌دهد قیر صرفاً یک محصول جانبی پالایشگاه نیست، بلکه کالایی است که عمیقاً در ریتم توسعه زیرساختی و سازوکارهای نهادی تجارت تنیده شده است. عوامل بازار برای پیمایش در این محیط باید به تکرر محرک‌ها — ثبات تولید، ابزارهای مالی، ظرفیت‌های لجستیکی و چارچوب‌های سیاستی — توجه داشته باشند؛ عواملی که در کنار هم شکل‌گیری قیمت جهانی و دسترسی به عرضه را تعریف می‌کنند.

پیش‌بینی سقوط بهای نفت به زیر ۶۰ دلار تا پایان سال میلادی

قیمت‌ها و بازگشت بازار به سمت تعادل در حدود سال ۲۰۲۶ باشد.

در معاملات آسیایی، بهای نفت ۱.۶ درصد افزایش یافت، زیرا بازار انتظار داشت میزان افزایش عرضه از سوی اوپک‌پلاس بیشتر باشد. اگر قیمت‌ها از افت شدید جلوگیری کنند، این ائتلاف ممکن است سرعت حذف محدودیت‌ها را بیشتر کند؛ همان‌گونه که در گذشته نیز تصمیم‌های مشابهی با مقیاس بزرگ‌تر اتخاذ کرده بود.

کارشناسان معتقدند آثار واقعی بر قیمت‌ها زمانی آشکار خواهد شد که ذخایر نفتی به شکل محسوسی افزایش یابد. با این حال، حتی پیش از تصمیم اخیر اوپک‌پلاس نیز بازارهای مالی پیش‌بینی کرده بودند که بهای نفت تا پایان سال به کمتر از ۶۰ دلار در هر بشکه سقوط خواهد کرد. دیدگاه غالب این است که اوج تقاضای فصلی پشت سر گذاشته شده و با کاهش مصرف جهانی در سه‌ماهه پایانی، افزایش عرضه بر بازار غلبه خواهد کرد و مسیر نزولی قیمت‌ها را تقویت می‌کند.

به گزارش دنیای نفت و قیر، بازار جهانی نفت خام در مسیر کاهش قرار گرفته و پیش‌بینی می‌شود قیمت‌ها تا پایان سال به کمتر از ۶۰ دلار در هر بشکه برسد، زیرا ائتلاف اوپک‌پلاس به تدریج محدودیت‌های تولید پیشین خود را کنار می‌گذارد. تحلیلگران بر این باورند که روند تدریجی افزایش عرضه می‌تواند شرایط مازاد عرضه را ایجاد کند.

هشت عضو اوپک‌پلاس شامل عربستان سعودی، روسیه، عراق، امارات متحده عربی، کویت، قزاقستان، الجزایر و عمان بخشی از کاهش ۱.۶۵ میلیون بشکه‌ای در روز (bpd) که نخستین بار در آوریل ۲۰۲۳ اعمال شده بود را به بازار بازگردانده‌اند. در این چارچوب، ۱۳۷ هزار بشکه در روز دوباره وارد چرخه عرضه جهانی شده است. این گروه علت تصمیم خود را ثبات شرایط اقتصادی جهانی و بنیان‌های مثبت بازار، از جمله سطح پایین ذخایر نفتی اعلام کرده است.

اگرچه این افزایش عرضه در ظاهر محدود است، اما ناظران بازار هشدار می‌دهند که مازاد عرضه می‌تواند تا پایان سال شکل بگیرد و در اوایل سال آینده نیز ادامه یابد و فشار نزولی بر قیمت‌ها وارد کند. برخی برآوردها حتی احتمال کاهش قیمت نفت به محدوده ۵۰ دلار میانی را مطرح می‌کنند که می‌تواند تولید نفت شیل آمریکا را با افت جدی مواجه سازد. همچنین تأکید می‌شود که پیامدهای کامل سیاست مرحله‌ای اوپک‌پلاس هنوز به‌طور کامل نمایان نشده است.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که افت قیمت‌ها ممکن است رشد تولید را در کوتاه‌مدت محدود کند. با این حال، چنین روندی می‌تواند زمینه‌ساز افزایش دوباره



My ↔ ASEAN

ROADS & TRAFFIC TECH EXPO (MyARTTE) KUALA LUMPUR 2025



In conjunction with



Asia's most Innovative
Conference & Exhibition
on Roads, Traffic &
Transport Technology

Jointly Organised with MyARTTE

**KONVENSIEN PENYENGKARA
JALAN SEMALAYSIA (MRMC) 2025**

**MALAYSIAN ROAD MAINTENANCE
CONVENTION (MRMC) 2025**



3 - 5 NOV 2025

MITEC MALAYSIA INTERNATIONAL
TRADE & EXHIBITION CENTRE
KUALA LUMPUR, MALAYSIA

Strategic Partner



Organised by



Supported by



Official
TV



Official Marketing Partner
of Bitumen Segment



Official
Magazine



Managed by





16

第十六届沥青
瀝青混合料、水泥、混凝土
防水材料及相关机械国际展览会
BAIEX & CEMENTEX
The 16th International
Exhibition of Bitumen | Asphalt
Cement ,Concrete **Insulations &**
Related Machinery | Tehran Int'l.
Permanent Fairground



WWW.AMPEX.IR ☎ +9821-22567291 | +9821-22564051

☎ +989120398226 ✉ Email | info@ampex.ir @baieuxir

THE INTERNATIONAL EXHIBITION OF OIL & GAS COMPANIES, TECHNOLOGIES SUPPORTING INDUSTRIES



The 11th Edition

OGAV 2025

15-17 OCTOBER 2025

AURORA EVENT CENTER

169 THUY VAN ST., WARD 08, VUNG TAU CITY.

"Meet Vietnam's Major Oil & Gas Players Here!"



International C-level Oil & Gas Conference



Oil & Gas Safety Workshop



Technology Seminars



Happy Hour Networking



BOOK A STAND



Organized by:

FIREWORKS
EXHIBITIONS AND CONFERENCES
Fireworks Trade Media Co., Ltd

www.oilgasvietnam.com

(+84) 28 6654 9268

info@fireworksviet.com

Organizr:

BITUGROUP
THE ROAD TO FUTURE

Co-organizr:

ENTER
— 杰艾恩特 —



Bitumen and Road Conference **Bituroad 2025** 26-27 Nov, 2025, Hanoi

**L7 HOTELS BY LOTTE WEST LAKE
HANOI, VIETNAM**

www.bituroad.com



New Frontiers, Demand Hubs and Next Level Networking

MARK YOUR CALENDAR!

**5th AMEA Bitumen, Base Oil
and Logistics
Convention & Exhibition**

will be held on
October 29th, 2025
Conrad Dubai

Organized By



www.amea-conventions.com

**BOOK NOW &
SAVE 25%**

Early Bird Fees!
Register By
20th Sept, 2025

HIGHEST QUALITY IN PRODUCTION
کیفیت برتر در تولید

VARIETY IN PACKING
تنوع در بسته بندی

PROFICIENT IN LOGISTIC OPERATIONS
توانمند در عملیات لجستیکی

www.hormozan.com
HIGH-POWERED AND PIONEER
IN BITUMEN INDUSTRY



پرتوان و پیشتاز در صنعت تولید قیر کشور

تولید کننده انواع گریدهای قیر (عملکردی، نفوذپذیری، ویسکوزیته، محلول و خاص)



Bitumen Manufacturer, Cutback, Viscosity, Penetration and Performance grades

Instagram/hormozan.group

LinkedIn/hormozan group

Tel/ (+98-21) 52 707

Email/info@hormozan.com

Fax/ (+98-21) 88 30 53 88

Head Office/No.41, South
Kheradmand St., Tehran, Iran.

Factory/Hormozan St., North side
of Bandar Abbas Refinery,
Bandar Abbas, Iran.

Export Terminal/Shahid Rajaei
Port Complex, Bandar Abbas, Iran

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خردمند جنوبی، پلاک ۴۱
تلفن: ۵۲۷۵۲ (۰۲۱)
کد پستی: ۱۵۸۴۸۴۳۱۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۳۸۸ (۰۲۱)

کارخانه: ضلع شمال غربی پالایشگاه نفت بندرعباس،
خیابان هرمزان
کد پستی: ۷۹۳۱۱۸۴۲۰۳

پایانه صادراتی: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی

