

دنیاک نفت و قیر

نشریه اختصاصی در زمینه ی نفت و قیر و صنایع وابسته
سال هشتم، شماره ۹۴، شهریور ماه ۱۴۰۵، قیمت ۲۰۰/۰۰۰ تومان



قیران پخش

تولید کننده قیرهای راهسازی
باهمکاری دانشگاه شریف

تولید کننده قیر رتبه A
آزمایشگاه همکار اداره استاندارد



تولید کننده قیرهای راهسازی سازگار با محیط زیست

- کنترل کیفیت نمونه استاندارد ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴
- کنترل کیفیت نمونه کشوری ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۳، ۱۴۰۴
- آزمایشگاه همکار اداره استاندارد
- سامانه حمل و نقل مجهز به دستگاه دیتا لاگر و GPS

GPSI

www.gpsibitumen.com

به نام خدا

دنیاک نفت و قیر

ماهنامه اختصاصی در زمینه ی نفت و قیر و صنایع وابسته

شهریور ماه ۱۴۰۵ / قیمت ۲۰۰/۰۰۰ تومان

فهرست مطالب

گزارش

معافیت آمریکا جریان نفت خام به پالایشگاه تولیدکننده قیر PanČevo صربستان را تا

پایان سپتامبر باز نگه می‌دارد/ ۱۶

توقف یک منبع بالقوه ۵۰۰ هزار تنی قیر جادمای با تعطیلی پالایشگاه NORSI

روسیه/ ۱۸

رشد ۶۵ درصدی حاشیه بخش قیر پوما انرژی با افزایش حجم فروش در استرالیا و

بازارهای شرق دور/ ۲۰

اختلال در یکدهم ظرفیت پالایش جهان؛ فشار بر فرآورده‌های سنگین عمیق تر می

شود/ ۲۲

فشار بازار قیر چین از معاملات آتی به عرضه فیزیکی منتقل شد/ ۲۵

واشنگتن کشتیرانی را در مرکز تحریم‌های ایران قرار داد؛ تجارت خلیج فارس با فشار

تازه مقرراتی روبه‌رو شد/ ۲۸

فشار کمبود سوخت بر آسیا تشدید شد؛ حاشیه سود گازوئیل سنگاپور ۲۲۶ درصد

جهش کرد/ ۳۱

فرانسه و عربستان گفت‌وگوهای دور زدن هرمز را به کار گروه لجستیکی تبدیل

کردند/ ۳۴

واردات قیر هند ۵۰ درصد سقوط کرد؛ درست زمانی که تقاضا دوباره در حال افزایش

است/ ۳۷

تناقض بازار قیر آذربایجان؛ صادرات دو برابر شد، اما تولید ۴۲۰۲ درصد سقوط کرد/ ۴۰

حمله به اورسک یک تولیدکننده قیر روسیه را تا شش ماه از مدار خارج می‌کند/ ۴۲

امارات تجارت و مبادلات مالی با ایران را متوقف کرد؛ این تصمیم چه اثری بر تجارت

قیر ایران دارد؟/ ۴۴

افزایش شدید نرخ حمل نفتکش‌ها؛ چرا قیمت تمام‌شده قیر می‌تواند بالا برود حتی اگر

FOB تغییر زیادی نکند؟/ ۴۶

عراق یک سازوکار سه‌ماهه برای دورزدن هرمز تصویب کرد؛

آیا تجارت قیر این کشور نیز در مرحله بعد از خلیج فارس خارج می‌شود؟/ ۴۸

نفتکش‌های دولتی چین گلوگاه‌های دریایی را کنار می‌گذارند؛ آیا فجیره و عمان می

توانند به دروازه‌های جدید قیر آسیا تبدیل شوند؟/ ۵۲

...

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،

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.



معافیت آمریکا جریان نفت خام به پالایشگاه تولیدکننده قیر Pančevo صربستان را تا پایان سپتامبر باز نگه می‌دارد

به نفت خام می‌توانند کسب‌وکار قیر NIS را تحت تأثیر قرار دهند. این شرکت در نتایج سه‌ماهه نخست ۲۰۲۶ از کاهش ۴۲ درصدی مجموع فروش قیر و کک نفتی خبر داد. NIS بخشی از این کاهش را به بهینه‌سازی مصرف نفت خام و در نتیجه کاهش دسترسی به محصول در پالایشگاه Pančevo نسبت داد و اثر تحریم‌ها بر فروش را نیز از عوامل کاهش اعلام کرد.

این رقم اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا نشان می‌دهد ارتباط میان تحریم، تأمین نفت خام و بازار قیر فقط یک فرض تحلیلی نیست. هنگامی که دسترسی به نفت خام محدود می‌شود، پالایشگاه ممکن است نحوه مصرف خوراک و تولید محصولات مختلف را تغییر دهد و در نتیجه میزان محصولات سنگین قابل عرضه، از جمله قیر، کاهش پیدا کند. مجوز جدید یکی از موانع فوری مقرراتی بر سر ادامه ورود این خوراک را برطرف کرده است.

سابقه فعالیت پالایشگاه در دوره تحریم نیز نشان می‌دهد قطع طولانی‌تر دسترسی به خوراک چه پیامدی می‌تواند داشته باشد. NIS در ۲۵ نوامبر ۲۰۲۵ به دلیل کمبود نفت خام ناشی از محدودیت‌های تحریمی، آماده‌سازی برای توقف فعالیت Pančevo را آغاز کرد و توقف واحدهای تولیدی از ۲ دسامبر ۲۰۲۵ شروع شد. این شرکت پس از صدور یک مجوز ویژه دیگر، واردات نفت خام از طریق خط لوله آدریاتیک JANAF را قرارداد کرد و فعالیت‌های راه‌اندازی مجدد پالایشگاه در ژانویه ۲۰۲۶ آغاز شد.

به همین دلیل تمدید ۲۸ اوت اهمیت دارد، زیرا احتمال تکرار چنین وقعه فوری‌ای در پایان اوت را کاهش می‌دهد. این موضوع به معنای آن نیست که پالایشگاه Pančevo چند ساعت با توقف فاصله داشته یا تولید قیر قرار بوده در ۲۹ اوت متوقف شود. آنچه وجود داشت، پایان اعتبار مجوز قبلی و در نتیجه یک ریسک مقرراتی مشخص برای واردات نفت خام و ادامه پالایش بود که اکنون تا ۳۰ سپتامبر به تعویق افتاده است.

تداوم فعالیت Pančevo برای صنعت راه صربستان اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا NIS در بازار داخلی قیر این کشور سابقه موقعیت پیشرو دارد. قیر تولیدی این پالایشگاه در پروژه‌های مهم زیرساختی صربستان استفاده شده و به بازارهای منطقه‌ای و اروپایی نیز عرضه شده است. سوابق شرکت صادرات قیر به کشورهای از جمله رومانی، بلغارستان، مقدونیه شمالی، مولداوی، اسلونی و اتریش را نشان می‌دهند.

در نتیجه اهمیت این پالایشگاه فقط به بازار خرده‌فروشی سوخت صربستان محدود نمی‌شود. توقف طولانی‌مدت آن می‌تواند یکی از نقاط تولید و عرضه قیر در منطقه بالکان و بخش‌هایی از اروپای مرکزی و شرقی را تحت تأثیر قرار دهد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، معافیت جدید تحریمی آمریکا مجوز فعالیت شرکت NIS صربستان را تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۶ تمدید کرده است و با ادامه مجاز واردات نفت خام و فعالیت‌های پالایشی، ریسک فوری تأمین خوراک پالایشگاه تولیدکننده قیر Pančevo را کاهش می‌دهد.

وزارت خزانه‌داری آمریکا در ۲۸ اوت ۲۰۲۶ مجوز ویژه جدیدی برای NIS صادر کرد. این مجوز ادامه فعالیت‌های تجاری NIS و شرکت‌های عملیاتی وابسته به آن، از جمله پالایش نفت، واردات نفت خام، انجام معاملات ضروری برای امنیت عرضه، تعمیر و نگهداری فنی و تسویه‌های مالی را تا ۳۰ سپتامبر مجاز می‌کند. اعتبار مجوز قبلی قرار بود در ۲۸ اوت به پایان برسد.

این تمدید برای بازار انرژی صربستان اهمیت زیادی دارد، زیرا Pančevo تنها پالایشگاه نفت این کشور محسوب می‌شود و حدود ۸۰ درصد نیاز سوختی صربستان را تأمین می‌کند. اهمیت پالایشگاه در شرایط فعلی بیشتر شده است، زیرا پایین‌بودن سطح آب رود دانوب واردات جایگزین فرآورده‌های نفتی را دشوار کرده و ظرفیت حمل بارچ‌ها در مسیرهای آبی منطقه را کاهش داده است.

با این حال، ارتباط این موضوع با بازار قیر بسیار مستقیم‌تر از یک خبر عمومی درباره امنیت پالایشگاه است. NIS رسماً قیر را در میان محصولات تولیدشده در پالایشگاه Pančevo قرار داده و اعلام کرده است که ارسال قیر از این پالایشگاه به‌صورت ۲۴ ساعت شبانه‌روز و هفت روز هفته انجام می‌شود. این پالایشگاه حداکثر ظرفیت طراحی فرآورش سالانه ۴.۸ میلیون تن دارد و در کنار سوخت، محصولات پتروشیمی و نفت کوره، قیر نیز تولید می‌کند.

بنابراین مجوز جدید فقط از دسترسی بازار صربستان به بنزین و گازوئیل حمایت نمی‌کند. ادامه مجاز واردات نفت خام و فعالیت پالایشی تا ۳۰ سپتامبر، شرایط عملیاتی مورد نیاز برای تداوم تولید داخلی قیر در Pančevo را نیز حفظ می‌کند.

با این حال، این موضوع باید با دقت تفسیر شود. مجوز جدید میزان مشخصی از فرآورش نفت خام، نرخ بهره‌برداری پالایشگاه یا حجم معینی از تولید قیر تا پایان سپتامبر را تضمین نمی‌کند. این مجوز انجام معاملاتی را مجاز می‌کند که NIS برای ادامه فعالیت به آن‌ها نیاز دارد. میزان واقعی تولید پالایشگاه همچنان به دسترسی به نفت خام، برنامه تحویل محموله‌ها، اقتصاد پالایش و تصمیم‌های عملیاتی بستگی خواهد داشت.

بنابراین تفسیر دقیق برای بازار قیر این است که یک ریسک فوری مرتبط با تأمین خوراک به تعویق افتاده است، نه اینکه این ریسک برای همیشه از بین رفته باشد. شواهد مستقیمی نیز وجود دارد که نشان می‌دهد محدودیت‌های تحریمی و دسترسی



حال، دشوار شدن واردات عمومی انرژی باعث می‌شود از دست رفتن هم‌زمان ظرفیت پالایش داخلی ریسک بزرگ‌تری برای بازار ایجاد کند.

برای بازار قیر، تاریخ ۳۰ سپتامبر اکنون به نقطه بعدی مهم برای بررسی وضعیت تبدیل شده است. NIS فرصت عملیاتی بیشتری به دست آورده، اما مسئله اصلی تحریم‌ها از بین نرفته است. مجوز ماهیت موقت دارد و وضعیت بلندمدت شرکت همچنان به حل موضوع تحریم‌ها و ساختار مالکیت آن وابسته است.

بنابراین تفسیر دقیق بازار این نیست که تحریم‌های NIS لغو شده‌اند یا عرضه قیر صربستان تضمین شده است. مجوز ۲۸ اوت مانع ایجاد یک وقفه فوری مقرراتی در واردات نفت خام و عملیات پالایشی شده و اجازه داده است یکی از مراکز مهم تولید قیر داخلی و منطقه‌ای تحت مجوز فعلی به فعالیت خود ادامه دهد.

برای تولیدکنندگان آسفالت، پیمانکاران راه‌سازی و تریدرهای قیر در صربستان و بازارهای اطراف، این تصمیم تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۶ ثبات بیشتری در سمت عرضه ایجاد می‌کند. ریسک بعدی به این بستگی خواهد داشت که NIS پیش از پایان اعتبار مجوز فعلی بتواند مجوز دیگری دریافت کند یا راه‌حل بلندمدت‌تری برای ادامه فعالیت خود به دست آورد.

Pančevo نشان می‌دهد چگونه تحریم یک شرکت نفتی می‌تواند به یک موضوع مستقیم برای بازار قیر تبدیل شود. زنجیره اثر روشن است: تحریم می‌تواند معاملات و واردات نفت خام را محدود کند؛ کاهش خوراک می‌تواند فرآورش پالایشگاه را پایین بیاورد؛ کاهش فرآورش می‌تواند دسترسی به محصولات سنگین را محدود کند؛ و کاهش عرضه داخلی قیر می‌تواند نیاز به منابع جایگزین و هزینه تحویلی را افزایش دهد.

در ۲۸ اوت این زنجیره پیش از آنکه به یک توقف جدید پالایشگاه منتهی شود، متوقف شد. اهمیت این معافیت برای بازار قیر بالکان دقیقاً در همین نکته قرار دارد: این تصمیم یک ریسک واقعی عرضه را به تعویق انداخته است، نه اینکه عرضه جدیدی به بازار اضافه کرده باشد.

البته توقف احتمالی Pančevo را نباید به‌طور خودکار معادل کمبود قیر در کل بالکان در نظر گرفت. خریداران منطقه به پالایشگاه‌های دیگر، واردات و مسیرهای تأمین برون‌مرزی دسترسی دارند. شدت اثر به فصل، میزان موجودی، تقاضای پروژه‌های راه‌سازی، دسترسی به تولید پالایشگاه‌های جایگزین و هزینه انتقال قیر از منابع دیگر بستگی خواهد داشت.

مزیت Pančevo در تولید داخلی و زیرساخت لجستیکی تثبیت‌شده آن قرار دارد. اگر این عرضه در دسترس نباشد، ممکن است قیر جایگزین از فاصله بیشتری حمل شود و هزینه حمل افزایش یابد. در چنین شرایطی حتی اگر محصول فیزیکی کافی در سایر بازارها موجود باشد، اختلاف قیمت تحویلی میان مناطق می‌تواند تغییر کند.

شرایط اوت ۲۰۲۶ همچنین نشان می‌دهد تأمین خوراک پالایشگاه چگونه برای قیر با بازار عمومی سوخت تفاوت دارد. پالایشگاه‌ها می‌توانند نرخ فرآورش نفت خام و بازده محصولات مختلف را تغییر دهند و برش‌های سنگین نیز با توجه به ساختار پالایشگاه و اقتصاد محصولات مختلف تخصیص پیدا می‌کنند. بنابراین مجازبودن واردات نفت خام به‌صورت مکانیکی به معنای تولید حجم ثابتی از قیر نیست.

با این حال، بدون فرآورش کافی نفت خام نیز جریان پایدار پالایشگاهی برای تولید داخلی قیر وجود نخواهد داشت. در Pančevo، دسترسی به نفت خام نخستین حلقه زنجیره‌ای است که سیاست تحریمی را به فعالیت پالایشگاه و در نهایت دسترسی به قیر جاده‌ای متصل می‌کند.

زمان صدور این مجوز از جهت دیگری نیز اهمیت دارد، زیرا صربستان با فشار گسترده‌تری در زنجیره تأمین روبه‌رو است. پایین‌بودن سطح آب دانوب واردات فرآورده‌های نفتی را دشوار کرده و بارج‌ها در بخش‌هایی از شبکه رودخانه‌ای منطقه با ظرفیت بارگیری بسیار پایین‌تر فعالیت کرده‌اند. مقامات صربستان در چنین شرایطی بر اهمیت حفظ تولید پالایشگاه داخلی تأکید کرده‌اند.

البته این محدودیت‌ها را نباید مستقیماً به لجستیک قیر تعمیم داد، زیرا قیر می‌تواند از روش‌ها و شبکه‌های متفاوت جاده‌ای، ریلی و تخصصی استفاده کند. با این

توقف یک منبع بالقوه ۵۰۰ هزار تنی قیر جاده‌ای با تعطیلی پالایشگاه NORSI روسیه

داشت. توقفی کوتاه‌مدت اثر کاملاً متفاوتی با تعطیلی چندماهه بر بازار خواهد داشت. اطلاعات تاریخی خود شرکت نیز نشان می‌دهد که ارقام ظرفیت باید با دقت تفسیر شوند. در اطلاعاتی‌ای مربوط به ژانویه ۲۰۱۴، ظرفیت طراحی واحد تولید قیر پالایشگاه نیژنی نووگورود ۱.۲ میلیون تن در سال اعلام شده بود، در حالی که اطلاعات مرتبط با توقف اوت ۲۰۲۶ توان تولید قیر جاده‌ای را حدود ۵۰۰ هزار تن در سال نشان می‌دهند. این دو رقم الزاماً با یکدیگر تناقض ندارند، زیرا ظرفیت طراحی واحد، ترکیب محصولات، نرخ بهره‌برداری، تولید قیرهای اصلاح‌شده و میزان واقعی تولید سالانه قیر جاده‌ای شاخص‌های متفاوتی هستند. برای ارزیابی فعلی بازار، رقم حدود ۵۰۰ هزار تن در سال مبنای مرتبط‌تری محسوب می‌شود، اما این رقم نیز باید به‌عنوان ظرفیت در نظر گرفته شود و نه تولید قطعی سالانه.

توقف NORSI همچنین در مقطع حساسی برای شبکه پالایشی لوکاوایل در روسیه رخ داده است. پالایشگاه Perm پس از حمله ۲۱ اوت ۲۰۲۶ فرآورش نفت خام را متوقف کرد و پالایشگاه Volgograd نیز از ۳۱ ژوئیه ۲۰۲۶ فرآورش را متوقف کرده بود. با توقف NORSI در ۲۶ اوت، سه پالایشگاه بزرگ لوکاوایل در روسیه به‌طور هم‌زمان از مدار فرآورش نفت خام خارج شدند. لوکاوایل پالایشگاه کوچک‌تر Ukhta را نیز در فهرست دارایی‌های پالایشی خود در روسیه دارد؛ بنابراین دقیق‌تر است که وضعیت فعلی را توقف پالایشگاه‌های اصلی این شرکت در روسیه توصیف کنیم. برای خریداران قیر، اهمیت توقف هم‌زمان این سه پالایشگاه فقط به NORSI محدود نمی‌شود. لوکاوایل سابقه تولید مواد قیری در پالایشگاه‌های نیژنی نووگورود، Perm و Volgograd را دارد. پالایشگاه Perm تولید قیر جاده‌ای مطابق استاندارد جدید روسیه را با ظرفیت اعلام‌شده ۲۴۰۰ تن در روز آغاز کرده بود و واحد قیر Volgograd نیز حدود ۲۵۰ هزار تن در سال ظرفیت دارد. اطلاعات شرکت همچنین Volgograd و نیژنی نووگورود را از مراکز اصلی تولید محصولات قیری لوکاوایل معرفی کرده است. این موضوع به معنای حذف مجموع ظرفیت اسمی سه پالایشگاه از بازار روسیه نیست. مدت توقف، میزان آسیب واحدهای مختلف و سطح موجودی‌ها همچنان متغیرهای اصلی محسوب می‌شوند. با این حال، وضعیت موجود نشان می‌دهد چند منبع شناخته‌شده تولید قیر جاده‌ای به‌طور هم‌زمان با اختلال عملیاتی مواجه شده‌اند؛ آن‌هم در دوره‌ای که فعالیت‌های راه‌سازی و آسفالت‌ریزی در بخش بزرگی از روسیه همچنان از نظر فصلی اهمیت دارد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، سامانه عرضه قیر روسیه با یک اختلال مستقیم دیگر در بخش پالایش مواجه شده است؛ پالایشگاه لوکاوایل-نیژگورودنفت‌اورگ‌سینتر که با نام NORSI شناخته می‌شود، در ۲۶ اوت ۲۰۲۶ پس از حمله پهبادی اوکراین به تأسیسات آن در شهر کستووا (Kstovo) در منطقه نیژنی نووگورود، فرآورش نفت خام را متوقف کرد. برخلاف بسیاری از حملات به پالایشگاه‌ها که ارتباط آن‌ها با بازار قیر تنها از مسیر کاهش فرآورش نفت خام یا تغییر اقتصاد برش‌های سنگین قابل بررسی است، NORSI تولیدکننده شناخته‌شده قیر جاده‌ای محسوب می‌شود و به همین دلیل توقف آن مستقیماً به بازار قیر روسیه ارتباط پیدا می‌کند.

اطلاعات صنعتی منتشرشده درباره توقف این پالایشگاه نشان می‌دهد چند واحد فرآیندی، زیرساخت‌های ارتباطی میان واحدها و بخش‌هایی از تأسیسات عمومی پالایشگاه آسیب دیده‌اند. هنوز زمان مشخصی برای تعمیر آسیب‌ها یا ازسرگیری فرآورش نفت خام اعلام نشده است. مقامات نظامی اوکراین اصابت به پالایشگاه و وقوع آتش‌سوزی پس از آن را تأیید کردند و مقام منطقه‌ای نیز آسیب‌دیدن یک تأسیسات صنعتی در منطقه نیژنی نووگورود را تأیید کرد. تا ۲۷ اوت ۲۰۲۶، لوکاوایل جزئیات عمومی درباره میزان خسارت یا زمان راه‌اندازی مجدد پالایشگاه منتشر نکرده بود.

NORSI یکی از بزرگ‌ترین پالایشگاه‌های روسیه محسوب می‌شود. برآوردهای صنعتی مرتبط با توقف ۲۶ اوت، ظرفیت فرآورش سالانه آن را بیش از ۱۵ میلیون تن نفت خام اعلام می‌کنند و نشان می‌دهند این پالایشگاه توان تولید حدود ۵ میلیون تن بنزین، بیش از ۵ میلیون تن گازوئیل، بیش از ۲ میلیون تن نفت کوره و حدود ۵۰۰ هزار تن قیر جاده‌ای در سال را دارد. رقم قیر برای بازار اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا نشان می‌دهد NORSI صرفاً پالایشگاهی نیست که ممکن است بخشی از برش‌های سنگین آن در نهایت به تولید قیر اختصاص پیدا کند، بلکه یک منبع قابل‌توجه و مشخص تولید قیر جاده‌ای است.

با این حال، رقم ۵۰۰ هزار تن نباید به این معنا تفسیر شود که ۵۰۰ هزار تن قیر از بازار حذف شده است. این رقم ظرفیت تولید سالانه‌ای را نشان می‌دهد که در اطلاعات صنعتی مرتبط با این پالایشگاه ذکر شده است. میزان واقعی کاهش تولید قیر به مدت توقف پالایشگاه، برنامه تولیدی که برای این دوره در نظر گرفته شده بود، موجودی‌های ذخیره‌شده در پالایشگاه یا پایانه‌های توزیع و همچنین امکان راه‌اندازی تدریجی واحدها بستگی خواهد

بسته‌بندی قیر، از جمله تولید در جامبویگ، را توسعه داده بود تا دسترسی به بازارهای داخلی دورتر و بازارهای صادراتی را گسترش دهد. با این حال، شواهد فعلی برای تعیین میزان قیری که در سال ۲۰۲۶ از این پالایشگاه برای صادرات در نظر گرفته شده بود کافی نیست. بنابراین اثر فوری خبر را باید بیشتر از منظر دسترسی به عرضه داخلی و منطقه‌ای بررسی کرد و نباید بدون مدرک، کاهش مشخصی برای صادرات قیر روسیه در نظر گرفت. توقف NORSI همچنین پس از آن رخ داده است که در ۲۲ اوت ۲۰۲۶ توقف پالایشگاه Orsknefteorgsintez، یکی دیگر از تولیدکنندگان قیر جاده‌ای روسیه، پس از حمله قبلی مورد بررسی قرار گرفت و اعلام شد تعمیر زیرساخت‌های آسیب‌دیده آن ممکن است به زمان قابل توجهی نیاز داشته باشد. این دو رویداد از نظر مالکیت، موقعیت

NORSI همچنین زیرساخت قابل توجهی را به‌طور مشخص برای توزیع قیر در اختیار دارد. پایانه بارگیری قیر در Kstovo برای بارگیری حداکثر ۲۰۰ کامیون حامل قیر در روز طراحی شده و هدف آن افزایش توان پالایشگاه برای ارسال محصولات قیری به بازار راه‌سازی روسیه بوده است. وجود چنین زیرساخت اختصاصی نشان می‌دهد NORSI فقط از نظر فنی توان تولید قیر ندارد، بلکه بخشی از یک سامانه تجاری تثبیت‌شده برای توزیع قیر جاده‌ای محسوب می‌شود. بنابراین پرسش اصلی بازار فقط این نیست که چه میزان ظرفیت فرآورش نفت خام روسیه متوقف شده است. مسئله مهم‌تر این است که مشتریانی که معمولاً از نیژنی نووگورود تأمین می‌شوند با چه سرعتی می‌توانند قیر جاده‌ای جایگزین را از پالایشگاه‌های دیگر،



جغرافیایی و نوع آسیب یکسان نیستند، اما در کنار یکدیگر تعداد مراکز تأییدشده تولید قیر جاده‌ای روسیه را که در اوت ۲۰۲۶ با اختلال عملیاتی مواجه شده‌اند افزایش می‌دهند. اهمیت NORSI برای بازار در نهایت به مدت توقف پالایشگاه بستگی خواهد داشت. اگر فرآورش نفت خام در مدت کوتاهی از سر گرفته شود و محصولات ذخیره‌شده همچنان از طریق سامانه توزیع به بازار برسند، اثر بر دسترسی فیزیکی قیر می‌تواند محدود باقی بماند. اگر تعمیرات طولانی شود و موجودی‌ها کاهش یابد، در حالی که Perm و Volgograd نیز همچنان متوقف باشند، تأمین جایگزین می‌تواند پرهزینه‌تر شود و دسترسی منطقه‌ای به قیر قابلیت پیش‌بینی کمتری پیدا کند. برای بازار قیر، این تفاوت اهمیت اساسی دارد. روسیه به‌طور تأییدشده ۵۰۰ هزار تن قیر جاده‌ای را از دست نداده است. آنچه رخ داده، خروج موقت پالایشگاهی از مدار است که توان تولید حدود ۵۰۰ هزار تن قیر جاده‌ای در سال را دارد؛ آن هم در شرایطی که سایر دارایی‌های اصلی پالایشی و تولید قیر لوکاوایل نیز با توقف روبه‌رو شده‌اند. تفاوت میان این دو گزاره مهم است، اما ریسک عرض‌های که از تمرکز فعلی توقف پالایشگاه‌ها ایجاد شده نیز قابل چشم‌پوشی نیست.

موجودی‌های ذخیره‌شده یا نقاط تأمین دورتر تهیه کنند. اگر توقف NORSI ادامه پیدا کند، ممکن است حمل زمینی بیشتری مورد نیاز قرار گیرد و فاصله حمل ریلی یا کامیونی افزایش یابد. چنین شرایطی می‌تواند اختلاف قیمت تحویلی بین مناطق مختلف را بیشتر کند، حتی اگر قیمت قیر درب پالایشگاه در نقاط دیگر تغییر محسوسی نداشته باشد. توقف هم‌زمان Perm و Volgograd جایگزینی عرضه را پیچیده‌تر می‌کند. خریداری که در شرایط عادی کاهش عرضه نیژنی نووگورود را با تأمین از یک پالایشگاه دیگر لوکاوایل جبران می‌کرد، ممکن است اکنون گزینه‌های آماده کمتری در اختیار داشته باشد. سایر تولیدکنندگان روسیه همچنان می‌توانند بازار را تأمین کنند و هیچ مدرکی وجود ندارد که تولید قیر در سطح ملی متوقف شده باشد، اما تمرکز چند توقف پالایشی به‌طور هم‌زمان اهمیت موجودی‌ها، لجستیک منطقه‌ای و نرخ بهره‌برداری پالایشگاه‌های خارج از شبکه لوکاوایل را افزایش می‌دهد. اثر این توقف بر تجارت صادراتی پیچیده‌تر است. NORSI در سال‌های گذشته ظرفیت

رشد ۶۵ درصدی حاشیه بخش قیر پوما انرژی با افزایش حجم فروش در استرالیا و بازارهای شرق دور

حجم فروش و شرایط قیمت‌گذاری را به‌عنوان عوامل عملیاتی مطرح کرده است. پوما انرژی رقم مطلق سود ناخالص بخش قیر را به‌طور جداگانه اعلام نکرده و مشخص نکرده است چه مقدار از افزایش حاشیه دقیقاً از اختلالات مرتبط با خاورمیانه ناشی شده است.

عملکرد سه‌ماهه دوم همچنین ادامه بهبود قابل‌توجهی است که در سه ماه نخست ۲۰۲۶ مشاهده شده بود. در نتایجی که در ۲۷ مه ۲۰۲۶ منتشر شد، پوما انرژی اعلام کرد حاشیه بخش قیر نسبت به دوره مشابه ۲۰۲۵ بیش از دو برابر شده و نسبت به سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۵ نیز ۳۵ درصد افزایش یافته است. رشد ۶۵ درصدی دیگری که برای سه‌ماهه دوم گزارش شده نشان می‌دهد بهبود این بخش ادامه یافته و شتاب گرفته است و نمی‌توان آن را یک رویداد محدود به یک فصل دانست.

استرالیا بخش مهمی از این تحول را تشکیل می‌دهد. پوما انرژی شبکه گسترده‌ای برای توزیع و ذخیره‌سازی قیر در این کشور دارد و قیرهای جاده‌ای، محصولات اصلاح‌شده پلیمری و سایر مواد تخصصی مورد استفاده در زیرساخت‌های جاده‌ای را به بازار استرالیا عرضه می‌کند. شبکه محلی این شرکت شامل چندین نقطه واردات و ذخیره‌سازی است که برای تأمین تقاضای ساخت و نگهداری راه‌ها در مناطق مختلف کشور طراحی شده‌اند.

بنابراین افزایش حجم فروش در استرالیا فقط یک رشد ساده منطقه‌ای محسوب نمی‌شود. استرالیا به میزان قابل‌توجهی به قیر وارداتی متکی است، زیرا تعطیلی پالایشگاه‌های داخلی در سال‌های گذشته اهمیت حمل‌دریایی، پایانه‌های ذخیره‌سازی و شبکه‌های قابل اعتماد توزیع را افزایش داده است. برای تأمین‌کنندگانی که زیرساخت وارداتی تثبیت‌شده و دسترسی به حمل تخصصی قیر دارند، تغییر در دسترسی بین‌المللی به محصول، شرایط فریت و اختلاف قیمت میان مناطق می‌تواند مستقیماً بر فرصت‌های فروش و حاشیه تجاری اثر بگذارد. اشاره پوما انرژی به افزایش حجم فروش در بازارهای شرق دور نیز بعد دیگری به این عملکرد اضافه می‌کند. شرکت کشورهای مشخصی را که عامل این افزایش در شرق دور بوده‌اند اعلام نکرده است؛ بنابراین نباید از نتایج سه‌ماهه دوم برای نتیجه‌گیری درباره جهش تقاضا در یک بازار مشخص آسیایی استفاده کرد. با این حال، این داده نشان می‌دهد افزایش فعالیت تنها به استرالیا محدود نبوده و بازارهای آسیایی نیز از رشد این بخش حمایت کرده‌اند.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، حاشیه بخش قیر شرکت پوما انرژی در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ نسبت به سه‌ماهه نخست ۶۵ درصد افزایش یافت و یکی از معدود شواهد مستقیم را ارائه کرد که نشان می‌دهد افزایش حجم فروش منطقه‌ای، شرایط مساعد قیمت‌گذاری و اختلال در جریان جهانی محصولات چگونه می‌توانند مستقیماً بر عملکرد تجاری یک تأمین‌کننده بین‌المللی قیر اثر بگذارند.

این شرکت در ۲۶ اوت ۲۰۲۶ نتایج مالی سه‌ماهه منتهی به ۳۰ ژوئن ۲۰۲۶ را منتشر کرد و اعلام کرد سود ناخالص بخش قیر نسبت به فصل‌های قبلی افزایش قابل‌توجهی داشته است. رشد ۶۵ درصدی حاشیه این بخش عمده‌تأ از افزایش حجم فروش در استرالیا و بازارهای شرق دور و همچنین شرایط مساعد قیمت‌گذاری حمایت شده است. پوما انرژی همچنین پس از ورود اخیر خود به بازار گواتمالا، توسعه فعالیت بخش قیر در این کشور را ادامه داده است.

این نتیجه برای صنعت قیر اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا بحث درباره اختلال بازار را از مرحله تحلیل نظری درباره ریسک حمل و زنجیره تأمین فراتر می‌برد. پوما انرژی اعلام کرده است که تنش‌های ژئوپلیتیکی خاورمیانه در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ مسیرهای کشتیرانی و جریان جهانی محصولات را مختل کرد و فرصت‌هایی برای ایجاد حاشیه اضافی و غیرتکرارشونده فراهم کرد که عمدتاً در بخش‌های تأمین و قیر مشاهده شد.

این اعلام شرکت شواهد تجاری مستقیمی ارائه می‌دهد که نشان می‌دهد اختلال در لجستیک انرژی می‌تواند تغییر قابل‌اندازه‌گیری در اقتصاد تجارت قیر ایجاد کند. با این حال، نمی‌توان تمام رشد ۶۵ درصدی حاشیه بخش قیر را به اختلالات خاورمیانه نسبت داد. پوما انرژی افزایش حجم فروش در استرالیا و بازارهای شرق دور و همچنین شرایط مساعد قیمت‌گذاری را از عوامل مهم عملکرد این بخش معرفی کرده است و حاشیه اضافی ناشی از اختلال مسیرهای حمل و جریان محصولات نیز یکی دیگر از عوامل مؤثر بوده است.

این تفاوت اهمیت زیادی دارد. افزایش ۶۵ درصدی حاشیه به این معنا نیست که پوما انرژی ۶۵ درصد قیر بیشتری فروخته یا قیمت قیر ۶۵ درصد افزایش یافته است. شرکت تغییر حاشیه سودآوری این بخش نسبت به فصل قبل را گزارش کرده و در کنار آن، افزایش

داشت و سود خالص نیز از ۲۷ میلیون دلار به ۱۴۴ میلیون دلار افزایش یافت. پوما انرژی بخش‌های تامین و قیر را از عوامل مهم تقویت حاشیه واحد معرفی کرده است. با این حال، برای بازار قیر مهم‌ترین عدد افزایش سود کلی گروه نیست. رشد متوالی ۶۵ درصدی حاشیه بخش قیر اهمیت بیشتری دارد، زیرا شواهد مستقیمی از یک فعال بزرگ بازار ارائه می‌دهد که نشان می‌دهد تقاضای منطقه‌ای، شرایط قیمت‌گذاری و اختلال لجستیکی اکنون بر اقتصاد تجاری قیر اثر قابل‌اندازه‌گیری گذاشته‌اند.

این نتیجه همچنین اهمیت نگاه فراتر از قیمت اسمی FOB قیر را تقویت می‌کند. ممکن است سودآوری یک تأمین‌کننده به میزان قابل‌توجهی تغییر کند، بدون آنکه قیمت پایه محصول به همان نسبت جابه‌جا شود. مسیر حمل، موقعیت موجودی، دسترسی به کشتی، دسترسی به پایانه و توان انتقال عرضه میان مناطق مختلف همگی می‌توانند حاشیه‌ای را که میان تأمین از پالایشگاه و تحویل نهایی ایجاد می‌شود تعیین کنند. این مسئله در دوره‌های اختلال پیرامون خاورمیانه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. مشکلات کشتیرانی لزوماً قیر فیزیکی را از بازار جهانی حذف نمی‌کنند. در عوض، می‌توانند محل دسترسی به محصول، سرعت رسیدن آن به خریدار و توان تأمین‌کنندگان برای پوشش موقت کمبودهای منطقه‌ای را تغییر دهند. چنین تحولاتی می‌توانند هم هزینه خریداران را افزایش دهند و هم برای شرکت‌هایی که امکان تأمین جایگزین دارند حاشیه بیشتری ایجاد کنند.

ارقام سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ پوما انرژی شواهد قابل‌اندازه‌گیری از همین سازوکار ارائه می‌کنند. حاشیه بخش قیر شرکت نسبت به سه‌ماهه نخست ۶۵ درصد افزایش یافت، در حالی که حجم فروش در استرالیا و بازارهای شرق دور رشد کرد، شرایط قیمت‌گذاری مساعد باقی ماند و اختلال در مسیرهای حمل و جریان محصولات فرصت‌های تجاری غیرتکرارشونده دیگری ایجاد کرد. این نتیجه نباید به این معنا تفسیر شود که اختلالات ژئوپلیتیکی به‌تدریج سودآوری بخش قیر را افزایش داده‌اند. اهمیت اصلی گزارش در نکته دیگری قرار دارد: حاشیه تجارت قیر به‌طور هم‌زمان از تقاضای واقعی، رشد فروش منطقه‌ای، شرایط قیمت‌گذاری و توان تأمین‌کننده برای مدیریت لجستیک مختل‌شده تأثیر می‌پذیرد. در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶، ترکیب این عوامل به نفع بخش قیر پوما انرژی عمل کرده است.

بخش لجستیکی این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد. قیر با همان انعطاف نفت خام یا فرآورده‌های متعارف پالایشی در سامانه جهانی انرژی جابه‌جا نمی‌شود. محموله‌های فله به ذخیره‌سازی گرم، پایانه‌های مناسب و کشتی‌هایی نیاز دارند که بتوانند دمای لازم برای جابه‌جایی محصول را در طول سفر حفظ کنند. فعالیت قیر پوما انرژی حمل دریایی، پایانه‌ها، توزیع کانتینری و لجستیک زمینی را با یکدیگر ترکیب می‌کند و همین ساختار باعث می‌شود عملکرد تجاری شرکت مستقیماً از تغییر دسترسی به حمل و اختلالات منطقه‌ای عرضه تأثیر بپذیرد.

هنگامی که جریان‌های تثبیت‌شده محصولات مختل می‌شوند، اثر تجاری می‌تواند از چند مسیر ایجاد شود. خریداران ممکن است مجبور شوند محصول را از پالایشگاه‌های دورتر تهیه کنند، کشتی‌ها مسیرهای طولانی‌تری طی کنند، ارزش موجودی‌های ذخیره‌شده افزایش یابد و تأمین‌کنندگانی که ظرفیت حمل یا ذخیره‌سازی در اختیار دارند بتوانند از فرصت‌هایی استفاده کنند که در شرایط عادی وجود ندارند. چنین تغییراتی می‌تواند بدون افزایش متناسب قیمت قیر در پالایشگاه، حاشیه تجارت را افزایش دهد.

نتایج سه‌ماهه دوم نمونه‌ای از مشاهده همین سازوکار در عملکرد مالی یک شرکت را ارائه می‌کند. تنش‌های خاورمیانه مسیرهای کشتیرانی و جریان جهانی محصولات را تغییر دادند و قابلیت‌های یکپارچه تأمین و لجستیک پوما انرژی به شرکت امکان داد عرضه به مشتریان را حفظ کند و از فرصت‌های تجاری اضافی استفاده کند. شرکت حاشیه حاصل از این شرایط را غیرتکرارشونده توصیف کرده است و این نکته برای تفسیر نتیجه اهمیت زیادی دارد. حاشیه غیرتکرارشونده را نمی‌توان به‌طور خودکار سطح جدید و دائمی سودآوری بخش قیر در نظر گرفت. اگر مسیرهای مختل‌شده کشتیرانی عادی شوند، جریان محصولات منطقه‌ای کارآمدتر شود یا رقابت در عرضه افزایش یابد، بخشی از حاشیه استثنایی ایجادشده در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ ممکن است در همان سطح ادامه پیدا نکند. در نتیجه باید عملکرد پایه بخش قیر را از حاشیه‌ای که شرایط غیرمعمول بازار ایجاد کرده است جدا بررسی کرد.

در عین حال، توسعه فعالیت پوما انرژی در گواتمالا نشان می‌دهد شرکت تنها به نوسانات موقت بازار متکی نیست. گسترش فعالیت بخش قیر در یک بازار جدید آمریکای مرکزی در کنار موقعیت تثبیت‌شده شرکت در استرالیا و آسیا، به یک راهبرد گسترده‌تر برای توسعه جغرافیایی این کسب‌وکار اشاره می‌کند.

نتایج کلی مالی شرکت نیز ابعاد بهبود عملکرد در سه‌ماهه دوم را نشان می‌دهد. حجم فروش کل گروه نسبت به دوره مشابه سال قبل ۳ درصد افزایش یافت و سود ناخالص بر مبنای pro forma با رشد ۵۲ درصدی به ۴۱۷ میلیون دلار رسید. EBITDA به ۲۴۲ میلیون دلار رسید که نسبت به سه‌ماهه دوم ۲۰۲۵ معادل ۱۰۹ درصد افزایش



اختلال در یک‌دهم ظرفیت پالایش جهان؛ فشار بر فرآورده‌های سنگین عمیق‌تر می‌شود

فرآورش نفت خام در پالایشگاه‌های جهان در ژوئیه به حدود ۸۰.۹ میلیون بشکه در روز رسید که نزدیک به ۵ میلیون بشکه در روز کمتر از مدت مشابه سال قبل بود. آژانس بین‌المللی انرژی انتظار دارد نرخ پالایش جهانی در کل سال ۲۰۲۶ به‌طور متوسط حدود ۲.۵ میلیون بشکه در روز کاهش پیدا کند. صادرات فرآورده‌های خاورمیانه همچنان محدود است، پالایشگاه‌های روسیه با آسیب‌های مکرر روبه‌رو شده‌اند و تعدادی از پالایشگاه‌های آسیایی نیز با نرخ پایین‌تر فعالیت کرده‌اند.

تفاوت شرایط فعلی با مراحل قبلی بحران در این است که سامانه جهانی پالایش بخشی از ظرفیت پشتیبان خود را از دست داده است. توقف موقت یک پالایشگاه زمانی قابل مدیریت است که پالایشگاه‌های دیگر ظرفیت آزاد داشته باشند، موجودی‌ها در سطح مناسبی قرار گرفته باشند و فرآورده جایگزین بتواند آزادانه میان مناطق مختلف جابه‌جا شود. اما زمانی که چند مرکز پالایشی به‌طور هم‌زمان با محدودیت روبه‌رو باشند و واحدهای باقی‌مانده نیز با نرخ بالا فعالیت کنند، همان توقف می‌تواند پیامد بسیار شدیدتری ایجاد کند.

ایالات متحده نمونه روشنی از این فشار را نشان می‌دهد. نرخ استفاده از ظرفیت پالایشگاه‌های این کشور برای بیش از ۱۱ هفته متوالی بالاتر از ۹۵ درصد باقی‌مانده که طولانی‌ترین دوره در بیش از ۲۵ سال گذشته محسوب می‌شود. پالایشگاه‌های آمریکا برای جبران کمبود سایر مناطق، فرآورش نفت خام و صادرات سوخت را افزایش داده‌اند، اما فعالیت طولانی‌مدت در حداکثر ظرفیت خطر خرابی تجهیزات و تعمیرات اضطراری را نیز افزایش می‌دهد. بخشی از تعمیرات برنامه‌ریزی شده نیز به‌اواخر ۲۰۲۶ یا حتی ۲۰۲۷ منتقل شده است. این وضعیت اهمیت دارد، زیرا تولید پالایشگاهی جهان از قبل پایین‌تر از تقاضای فرآورده قرار گرفته است. واحدهایی که همچنان عملکرد بالایی دارند، بیش از گذشته مجبور شده‌اند ظرفیت از دست‌رفته سایر مناطق را جبران کنند. در نتیجه، اگر پالایشگاه بزرگ دیگری به‌طور ناگهانی متوقف شود، حاشیه اطمینان بسیار کمتری برای جبران آن وجود خواهد داشت.

برای صنعت قیر، اهمیت این شرایط در بخش سنگین پالایشگاه دیده می‌شود. قیر به‌طور مستقل از سایر محصولات پالایشگاهی تولید نمی‌شود. جریان‌های سنگین مناسب، به‌ویژه وکیوم باتوم، بسته به نوع پالایشگاه و اقتصاد محصولات می‌توانند برای

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، بازار جهانی نفت وارد مرحله خطرناک‌تری شده است که در آن اختلال دیگر فقط به یک تولیدکننده، یک مجموعه پالایشی یا یک مسیر کشتیرانی محدود نمی‌شود. کشورهایی که در سال ۲۰۲۶ تحت تأثیر جنگ، تحریم یا اختلال عمده عرضه قرار گرفته‌اند، بر اساس میزان تولید سال ۲۰۲۵ بیش از ۴۳ درصد نفت جهان را تولید می‌کردند و جنگ‌های خلیج فارس و اوکراین نیز حدود یک‌دهم ظرفیت پالایش جهانی را مختل کرده‌اند. در نتیجه، صنعت پالایش با ظرفیت آزاد کمتر، موجودی پایین‌تر و رقابت شدیدتری برای نحوه استفاده از هر بشکه خوراک در دسترس روبه‌رو شده است.

رقم ۴۳ درصد به یک توضیح مهم نیاز دارد. این عدد به این معنا نیست که ۴۳ درصد تولید نفت جهان از بازار حذف شده است. کشورهای تحت تأثیر جنگ خلیج فارس، جنگ روسیه و اوکراین، بی‌ثباتی لیبی و محدودیت‌های اعمال‌شده بر ونزوئلا، بر اساس داده‌های سال ۲۰۲۵ در مجموع حدود ۴۵ میلیون بشکه در روز نفت تولید می‌کردند. بخش قابل‌توجهی از این تولید همچنان به بازار می‌رسد. اهمیت این عدد در آن است که سهم غیرمعمول بزرگی از عرضه جهانی اکنون از کشورهایی می‌آید که تولید، پالایش، صادرات یا لجستیک آنها در معرض اختلال ناشی از بحران‌های سیاسی و نظامی قرار دارد.

اختلال فعلی در عرضه نفت خلیج فارس حدود ۵ تا ۷ میلیون بشکه در روز برآورد می‌شود. عربستان و دیگر صادرکنندگان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله خطوط لوله و نقاط بارگیری خارج از تنگه هرمز را افزایش داده‌اند و بخشی از محموله‌ها نیز از روش‌های دریایی با شفافیت کمتر منتقل می‌شوند. این اقدامات مانع از حذف حجم بسیار بیشتری از نفت خام از بازار شده‌اند، اما نمی‌توانند ظرفیت پالایش و صادرات فرآورده‌ای را که آسیب دیده یا محدود شده است، به‌طور کامل جایگزین کنند.

این تفاوت برای قیر اهمیت اساسی دارد. رسیدن یک بشکه نفت خام به بازار به‌طور خودکار عرضه گازوئیل، سوخت جت، نفت کوره یا قیر جاده‌ای را بازیابی نمی‌کند. نفت خام ابتدا باید به پالایشگاهی فعال برسد که نوع خوراک، تجهیزات تبدیل و امکانات لجستیکی آن برای تولید محصولات موردنیاز مناسب باشند. اکنون ظرفیت مؤثر کمتری در جهان برای انجام این فرآیند در دسترس قرار دارد.

این وضعیت رفتار پالایشگاه‌ها را تغییر می‌دهد. زمانی که موجودی فراوان باشد، پالایشگر یا تریدر آزادی بیشتری دارد که به تدریج ترکیب تولید را بهینه کند. اما وقتی ذخایر کاهش می‌یابد و فرآورده‌های میان‌تقطیر کمیاب می‌شوند، فشار بیشتری برای تولید محصولاتی ایجاد می‌شود که بازار فوراً به آنها نیاز دارد. به همین دلیل، حاشیه سود گازوئیل همچنان برای بازار قیر اهمیت زیادی دارد. حاشیه سود بسیار بالای فرآورده‌های میان‌تقطیر این پیام مالی را به پالایشگاه می‌دهد که استفاده از ظرفیت برای تولید سوخت‌های حمل‌ونقل ارزش بیشتری پیدا کرده است. میزان اثر در هر پالایشگاه متفاوت خواهد بود، اما جهت‌انگیزه اقتصادی مشخص است. هرچه فشار بر عرضه گازوئیل و سوخت جت بیشتر شود، ارزش اقتصادی انعطاف در تبدیل برش‌های سنگین نیز افزایش پیدا می‌کند.

این وضعیت از سه مسیر می‌تواند بر قیر اثر بگذارد. مسیر نخست به تولید خوراک مربوط می‌شود. کاهش کل فرآورش نفت خام معمولاً حجم کمتری از برش‌های باقی‌مانده اتمسفریک و وکیوم تولید می‌کند. این رابطه دقیقاً یک‌به‌یک نیست، اما کاهش فرآورش نفت خام می‌تواند پایه خوراک بالقوه‌ای را که قیر از آن تولید می‌شود، کوچک‌تر کند.

مسیر دوم به تخصیص خوراک مربوط می‌شود. حتی زمانی که وکیوم باتوم کافی در دسترس باشد، پالایشگاه می‌تواند کاربردهای دیگری برای آن داشته باشد. افزایش ارزش نفت کوره یا جذاب‌تر شدن حاشیه سود واحدهای تبدیل می‌تواند رقابت میان تولید قیر جاده‌ای و سایر مسیرهای استفاده از برش سنگین را افزایش دهد. مسیر سوم به هزینه تأمین جایگزین مربوط می‌شود. اگر عرضه قیر در بازار آزاد از یک مرکز پالایشی کاهش پیدا کند، خریدار ممکن است مجبور شود محصول را از مبدأ دورتری تهیه کند. افزایش مسافت دریایی، مراحل بیشتر جابه‌جایی و محدودیت نفتکش‌های تخصصی می‌تواند قیمت تحویل‌شده را افزایش دهند، حتی اگر قیمت FOB در مبدأ جایگزین جذاب به نظر برسد.

تولید قیر جاده‌ای، نفت کوره یا فرآوری بیشتر استفاده شوند. پالایشگاه‌های پیچیده مجهز به واحدهای کک‌سازی، هیدروکراکر، ویسبریکر یا سایر واحدهای ارتقا می‌توانند با تبدیل برش‌های سنگین به محصولات سبک‌تر، ارزش بیشتری از این مواد ایجاد کنند. زمانی که حاشیه سود گازوئیل و سایر سوخت‌های حمل‌ونقل بسیار بالا باشد، نگهداشتن مواد سنگین مناسب برای تولید قیر می‌تواند هزینه فرصت بیشتری برای پالایشگاه ایجاد کند. اگر تجهیزات پالایشگاه اجازه دهند، فرآورش یا ترکیب این مواد در مسیرهای دیگر ممکن است بازده بیشتری ایجاد کند.

البته این شرایط ثابت نمی‌کند تولید قیر به همان نسبت ظرفیت پالایشی جهان کاهش یافته است. اختلال ۱۰ درصدی در ظرفیت پالایش را نمی‌توان به کاهش ۱۰ درصدی تولید جهانی قیر تبدیل کرد. نوع پالایشگاه‌ها تفاوت زیادی دارد و تمام پالایشگاه‌هایی که تحت تأثیر بحران فعلی قرار گرفته‌اند الزاماً تولیدکننده عمده قیر جاده‌ای نیستند. نتیجه قابل‌دفاع‌تر این است که انعطاف سامانه کاهش یافته است. زمانی که پالایشگاه‌های کمتری فعالیت می‌کنند، هر منبع باقی‌مانده وکیوم باتوم و خوراک سنگین اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اگر سوخت‌های حمل‌ونقل حاشیه سود بالاتری داشته باشند، قیر باید در سامانه‌ای که از قبل برای به حداکثر رساندن تولید گازوئیل، بنزین و سوخت جت تحت فشار قرار گرفته است، برای دریافت خوراک رقابت کند.

وضعیت موجودی‌ها این شرایط را دشوارتر می‌کند. موجودی قابل‌مشاهده جهانی نفت در ژوئیه ۶۹ میلیون بشکه دیگر کاهش یافت و به کمتر از ۷.۹ میلیارد بشکه رسید. از زمان آغاز جنگ خلیج فارس، موجودی‌ها در مجموع حدود ۴۱۰ میلیون بشکه کاهش یافته‌اند که معادل برداشت متوسط حدود ۲.۷ میلیون بشکه در روز است. ذخایر اضطراری نیز بخش بزرگی از فشار بازار را جذب کرده‌اند. کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی در مارس توافق کردند ۴۰۰ میلیون بشکه از ذخایر اضطراری خود را در بزرگ‌ترین آزادسازی هماهنگ‌شده تاریخ این نهاد وارد بازار کنند. تا اوت، بخش عمده این آزادسازی انجام شده بود، در حالی که موجودی‌های جهانی همچنان به کاهش ادامه می‌دادند.



شاخص ناقص‌تری برای ارزیابی بازار تبدیل شده است. ممکن است برنت کاهش پیدا کند، اما اقتصاد پالایش همچنان بسیار قوی بماند. جریان نفت خام می‌تواند بخشی از ظرفیت ازدست‌رفته را بازیابی کند، در حالی که موجودی فرآورده‌ها همچنان کاهش یابد. پالایشگاه ممکن است دوباره خوراک دریافت کند، اما همچنان گازوئیل یا سوخت جت را نسبت به فرآورده‌های سنگین در اولویت قرار دهد. بنابراین شاخص‌هایی مانند نرخ فعالیت پالایشگاه، توقف واحدها، حاشیه سود گازوئیل، ارزش نفت کوره، اقتصاد وکیوم باتوم، نوع پالایشگاه و سطح موجودی منطقه‌ای فرآورده‌ها اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

هنوز هیچ مدرکی از کاهش ۱۰ درصدی متناظر در تولید جهانی قیر وجود ندارد و چنین نتیجه‌ای قابل‌دفاع نیست. ریسک اصلی این است که جهان مسیرهای عملیاتی کمتری برای تولید، جایگزینی و حمل قیر در زمان محدود شدن یک بازار در اختیار دارد. کاهش همین انعطاف می‌تواند باعث شود قیمت قیر جاده‌ای نسبت به آنچه فقط از حرکت نفت خام انتظار می‌رود، مقاوم‌تر باقی بماند. اگر فعالیت پالایش در خلیج فارس بازیابی شود، تولید روسیه ثابت پیدا کند و موجودی جهانی دوباره افزایش یابد، بخشی از فشار بر فرآورده‌های سنگین می‌تواند کاهش پیدا کند. پالایشگاه‌ها آزادی بیشتری برای بهینه‌سازی ترکیب تولید خواهند داشت و خریداران نیز دوباره به منابع جایگزین بیشتری دسترسی پیدا خواهند کرد. اما اگر این شرایط بهبود پیدا نکنند، بازار جهانی قیر ممکن است بیش از گذشته وارد شرایطی شود که خود ظرفیت پالایش نیز ارزش ناشی از کمیابی پیدا کند.

بنابراین داده‌های جدید به تغییر گسترده‌تری در بازار اشاره می‌کنند. مسئله دیگر فقط این نیست که آیا نفت کافی وجود دارد یا خیر. جهان باید تعداد کافی پالایشگاه فعال، در مناطق مناسب و با تجهیزات متناسب داشته باشد تا نفت خام را به محصولاتی تبدیل کند که مصرف‌کنندگان واقعاً به آنها نیاز دارند. برای قیر، این شرایط باعث می‌شود رقابت بر سر برش‌های سنگین دقیقاً در زمانی اهمیت بیشتری پیدا کند که سامانه جهانی پالایش توان کمتری برای جذب یک شوک جدید دارد.

این اثر می‌تواند در آسیا و خاورمیانه اهمیت بیشتری داشته باشد. خریداران در هند، آسیای جنوب شرقی و شرق آفریقا به‌طور سنتی امکان مقایسه چند مبدا نزدیک در خلیج فارس و آسیا را داشته‌اند. محدودیت هم‌زمان پالایش در خلیج فارس، روسیه و بخش‌هایی از آسیا تعداد منابعی را که بتوانند سریعاً کمبود یک بازار را جبران کنند، کاهش می‌دهد.

قیر فله همچنین با محدودیت لجستیکی دیگری مواجه است. محموله گرم را نمی‌توان با هر نفتکش نفتی موجود حمل کرد. کشتی مناسب باید سامانه گرمایش، مخازن سازگار و تجهیزات پمپاژ لازم را داشته باشد. بنابراین محدود شدن ظرفیت پالایشی جهانی با بازاری برای حمل‌ونقل روبه‌رو شده است که از ابتدا انعطاف کمتری نسبت به نفت خام یا فرآورده‌های متعارف داشته است.

قیر بسته‌بندی‌شده در بشکه، جامبوگ و کانتینر گزینه‌های بیشتری برای انتخاب مسیر ایجاد می‌کند، اما از اقتصاد اصلی تولید جدا نیست. پالایشگاه همچنان باید ابتدا قیر را تولید کند تا امکان بسته‌بندی و صادرات آن وجود داشته باشد. به همین دلیل، فشار فعلی بر فرآورده‌های سنگین ساختاری‌تر می‌شود؛ نه به این دلیل که جهان نفت خام کافی ندارد، بلکه به این دلیل که زنجیره میان تولید نفت خام و عرضه محصول نهایی بخشی از ظرفیت پشتیبان عملیاتی خود را از دست داده است. این تفاوت اهمیت دارد. در برخی موارد، تولید میدان نفتی می‌تواند پس از رفع محدودیت صادرات نسبتاً سریع بازیابی شود، اما تعمیر واحدهای آسیب‌دیده پالایشگاهی ممکن است ماه‌ها یا سال‌ها طول بکشد. تهیه تجهیزات جایگزین نیز به‌ویژه در بازارهای تحت تحریم دشوار است و ساخت ظرفیت پالایشی کاملاً جدید به سرمایه‌گذاری بالا و زمان طولانی نیاز دارد.

همین اصل درباره موجودی نیز صدق می‌کند. خط لوله یا نفتکش می‌تواند جریان نفت خام را نسبتاً سریع بازگرداند، اما ذخایر کاهش‌یافته گازوئیل، نفت کوره یا قیر باید از طریق تولید واقعی پالایشگاه دوباره ساخته شوند. این فرآیند به زمان نیاز دارد و هم‌زمان با مصرف جاری رقابت می‌کند.

همین مسئله تحول جدید را از این گزاره قبلی که «پالایش محدود شده است» متفاوت می‌کند. داده‌های تازه مقیاس سامانه در معرض اختلال را نشان می‌دهند؛ حدود ۴۳ درصد تولید جهانی نفت در کشورهای تحت تأثیر بحران قرار دارد، نزدیک به یک‌دهم ظرفیت پالایش جهان در اثر جنگ‌های خلیج فارس و اوکراین مختل شده و کل سامانه با موجودی بسیار کمتری فعالیت می‌کند.

برای تریدرهای قیر، این شرایط به این معناست که قیمت نفت خام به‌تنهایی به



فشار بازار قیر چین از معاملات آتی به عرضه فیزیکی منتقل شد

۶۹.۰۲ درصد برنامه ماهانه محسوب می‌شود. چند واحد همچنان متوقف هستند یا با نرخ پایین فعالیت می‌کنند و احتمال دارد کل تولید اوت به برنامه اولیه نرسد. دلتای رود یانگ‌تسه روشن‌ترین نمونه از انتقال محدودیت تولید به بازار فیزیکی است. تولید پایین برخی پالایشگاه‌های اصلی در کنار محدود بودن موجودی تجاری، حجم محصول قابل‌دسترس را کاهش داده است. برخی واحدها ارسال زمینی را متوقف کرده و تحویل قراردادهای دریایی قبلی را در اولویت قرار داده‌اند و در نتیجه محصول کمتری برای خریدارانی باقی مانده است که به تحویل فوری نیاز دارند.

این تفاوت برای تولیدکنندگان آسفالت اهمیت زیادی دارد. ممکن است یک پالایشگاه همچنان قیر تولید و ارسال کند، اما بازار نقدی محلی با کمبود روبه‌رو باشد، زیرا بخش عمده محصول موجود از قبل در قراردادهای قبلی فروخته شده است. دسترسی در بازار نقدی فقط به حجم کل تولید بستگی ندارد و مقدار قیری که بدون تعهد قبلی می‌تواند فوراً در اختیار خریدار قرار گیرد نیز اهمیت دارد.

داده‌های موجودی نیز همین وضعیت را تأیید می‌کنند. موجودی ۵۴ پالایشگاه مورد بررسی در آخرین ارزیابی حدود ۷۳۱ هزار تن بوده که ۴.۸۲ درصد نسبت به هفته قبل کاهش یافته است. موجودی تجاری در ۱۰۴ محل ذخیره‌سازی نمونه نیز حدود ۸۹۸ هزار تن بوده که ۱.۶۴ درصد نسبت به هفته قبل کاهش یافته و تقریباً ۵۱.۵ درصد پایین‌تر از مدت مشابه سال گذشته قرار دارد.

کاهش سالانه موجودی تجاری اهمیت ویژه‌ای دارد. پایین بودن ذخایر، حاشیه اطمینانی را که معمولاً در زمان کاهش موقت تولید پالایشگاه‌ها وجود دارد، محدود می‌کند. زمانی که مخازن تجاری پر باشند، تریدرها و تولیدکنندگان آسفالت می‌توانند توقف کوتاه‌مدت پالایشگاه را مدیریت کنند، اما وقتی ذخایر از قبل بیش از نصف کاهش یافته باشند، همان اختلال تولید اثر بسیار بزرگ‌تری بر قیمت منطقه‌ای ایجاد می‌کند.

بنابراین چین وارد مرحله‌ای شده است که کاهش تولید و پایین بودن موجودی یکدیگر را تقویت می‌کنند. تولید پایین اجازه نمی‌دهد ذخایر دوباره افزایش پیدا کنند و پایین بودن ذخایر نیز هر کاهش جدید تولید را سریع‌تر در قیمت‌های منطقه‌ای نشان می‌دهد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، بازار قیر چین از مرحله رشد شاخص‌های مالی عبور کرده و وارد شرایط بسیار محدودتری در عرضه فیزیکی شده است. قیمت نقدی داخلی در ۲۴ اوت ۲۰۲۶ دوباره افزایش یافت، در حالی که نرخ فعالیت پالایشگاه‌ها در سطحی غیرمعمول پایین باقی مانده، موجودی‌ها به کاهش ادامه داده و چند تولیدکننده نیز تولید خود را محدود یا متوقف کرده‌اند.

میانگین مرجع بازار فیزیکی قیر چین در ۲۴ اوت به حدود ۴ هزار و ۷۵۴ یوان در هر تن رسید که ۳۱ یوان نسبت به ارزیابی قبلی افزایش داشت. افزایش روزانه در سطح ملی نسبتاً محدود بود، اما تغییرات منطقه‌ای فشار بسیار شدیدتری را نشان دادند. در دلتای رود یانگ‌تسه (Yangtze River Delta)، معاملات اصلی به حدود ۴ هزار و ۷۸۰ تا ۴ هزار و ۹۵۰ یوان در هر تن رسید و سطح قیمت منطقه در یک روز تا ۱۳۵ یوان افزایش یافت.

تحول جدید اهمیت دارد، زیرا با افزایش قبلی شاخص‌های بورسی و معیارهای معاملاتی چین تفاوت دارد. قیمت قراردادهای آتی و شاخص‌های مرتبط با CFD می‌توانند انتظارات بازار را نشان دهند، اما الزاماً قیمتی نیستند که خریدار بتواند با آن قیر جاده‌ای فیزیکی را از پالایشگاه، پایانه یا مخزن تجاری خریداری کند. حرکت جدید بسیار مستقیم‌تر تحت تأثیر دسترسی واقعی به محصول قرار گرفته است.

مشکل اصلی همچنان در سمت عرضه قرار دارد. نرخ فعالیت پالایشگاه‌های تولید قیر چین در آخرین ارزیابی هفتگی به حدود ۲۳.۴۳ درصد کاهش یافته است. تولید قیر کشور حدود ۳۹۱ هزار تن گزارش شده که ۲.۷۴ درصد کمتر از هفته قبل و تقریباً ۳۳.۵ درصد پایین‌تر از مدت مشابه سال گذشته است. این ارقام نشان می‌دهند کمتر از یک‌چهارم ظرفیت نمونه مورد بررسی برای تولید قیر در حال فعالیت بوده و در نتیجه بازار فیزیکی نسبت به شرایط عادی انعطاف بسیار کمتری دارد.

برنامه تولید اوت نیز از زمان‌بندی عقب مانده است. پالایشگاه‌ها برای این ماه حدود ۱.۷۰۱ میلیون تن تولید قیر برنامه‌ریزی کرده بودند، اما تا آخرین مقطع گزارش‌شده فقط حدود ۱.۱۷۴ میلیون تن تولید شده است که معادل



حمایت کرده است، اما بازار چین هم‌زمان با ترکیبی از کاهش تولید، افت موجودی و بهبود تقاضا روبه‌رو شده است. زمانی که هر سه عامل در یک جهت حرکت کنند، قیمت نقدی حتی در صورت کاهش موقت نفت خام نیز می‌تواند مقاوم باقی بماند.

اقتصاد پالایش نیز بخش مهم دیگری از مشکل عرضه را تشکیل می‌دهد. قیر برای استفاده از خوراک پالایشگاهی با سایر مسیرهای مصرف برش‌های سنگین رقابت می‌کند. برآوردهای اخیر نشان می‌دهند حاشیه سود تولید نفت کوره و برخی فرآورده‌های پالایشی بالاتر از قیر قرار گرفته است. زمانی که محصولات جایگزین بازده بیشتری ایجاد کنند، پالایشگاه انگیزه کمتری برای به حداکثر رساندن تولید قیر جاده‌ای خواهد داشت.

البته هر پالایشگاه چینی نمی‌تواند خوراک قیر را مستقیماً به گازوئیل یا بنزین تبدیل کند. نوع پالایشگاه تعیین می‌کند و کیوم باتوم و دیگر جریان‌های سنگین چگونه قابل استفاده هستند. برخی واحدها ظرفیت تبدیل محدودی دارند و در زمان فعالیت همچنان قیر تولید خواهند کرد. پالایشگاه‌های پیچیده‌تر انعطاف بیشتری دارند تا مواد سنگین را به سمت نفت کوره، کک‌سازی یا فرآورده‌های ارتقای دیگر هدایت کنند. با این حال، داده نرخ فعالیت فعلی نشان می‌دهد تولید خود قیر ضعیف است. نرخ فعالیت ملی نزدیک به ۲۳.۴ درصد یک شاخص فیزیکی بازار محسوب می‌شود و فقط انتظار معامله‌گران بازار مالی را نشان نمی‌دهد. وقتی این عدد در کنار تولید هفتگی حدود ۳۹۱ هزار تن و عقب‌ماندن برنامه تولید ماهانه قرار گیرد، توصیف بازار به‌عنوان بازاری با عرضه محدود پشتوانه بسیار قوی‌تری پیدا می‌کند.

شرایط در تمام مناطق چین یکسان نیست. در شاندونگ، قیمت‌های اصلی به حدود ۴ هزار و ۶۰۰ تا ۴ هزار و ۷۲۰ یوان در هر تن رسیدند و محدود شدن عرضه پالایشگاه‌ها از بازار حمایت کرد، هرچند بخشی از منابع ارزان‌تر همچنان وارد بازار شدند. قیمت در شمال چین حدود ۴ هزار و ۶۸۰ تا ۴ هزار و ۷۸۰ یوان بود و در شمال شرق به حدود ۴ هزار و ۷۳۰ تا ۴ هزار و ۷۵۰ یوان رسید. قیمت‌های شمال غرب نیز در محدوده حدود ۴ هزار و ۸۲۰ تا ۴ هزار و ۸۵۰ یوان باقی ماندند.

دلتای رود یانگ‌تسه همچنان شدیدترین فشار را دارد و معاملات ۴ هزار و ۷۸۰ تا ۴ هزار و ۹۵۰ یوانی محدودیت ویژه عرضه را نشان می‌دهند. در برخی موارد قیمت‌های حمل زمینی و دریایی پالایشگاه‌ها حدود ۱۷۰ تا ۲۰۰ یوان در هر تن افزایش یافته‌اند. این تغییرات نشان می‌دهند میانگین ملی ۴ هزار و ۷۵۴ یوان، تفاوت قابل‌توجه توازن عرضه در مناطق مختلف را پنهان می‌کند.

در بخش‌هایی از کشور تقاضا نیز در حال بهبود است. مجموع ارسال پالایشگاه‌ها در آخرین هفته حدود ۳۲۷ هزار و ۳۰۰ تن بوده که اندکی بیشتر از دوره قبل است. فعالیت تولید قیر اصلاح‌شده نیز افزایش یافته و کاهش اثر برخی اختلالات جوی در کنار نزدیک شدن به فصل سنتی راه‌سازی، از تقاضای بازارهای جنوبی حمایت بیشتری کرده است.

این موضوع باعث می‌شود افزایش فعلی اهمیت بیشتری از یک رشد صرفاً ناشی از هزینه خوراک داشته باشد. افزایش قیمت نفت خام از هزینه پالایش

پالایشگاه‌ها با نرخ پایین فعالیت می‌کنند، تولید ماهانه از برنامه عقب مانده، موجودی تجاری بیش از ۵۰ درصد پایین‌تر از سال قبل قرار دارد و برخی خریداران منطقه‌ای با تعداد کمتری محموله قابل‌تحويل فوری روبه‌رو هستند.

البته بازار بدون مقاومت تقاضا نمی‌تواند به‌طور نامحدود افزایش پیدا کند. قیمت بالا از هم‌اکنون برخی خریداران پایین‌دستی را محتاط‌تر کرده است، به‌ویژه در مناطق شمالی که بارندگی‌های متوالی اجرای پروژه‌ها را کند کرده‌اند. کاهش قیمت نفت خام نیز می‌تواند بخشی از حمایت هزینه‌ای را از بین ببرد. بنابراین انتظار نمی‌رود بازار فیزیکی بدون توقف و به‌صورت خطی افزایش یابد. اما بازسازی عرضه نیز سریع انجام نمی‌شود. راه‌اندازی مجدد واحدهای پالایشگاهی، افزایش نرخ تولید قیر و پرشدن دوباره مخازن تجاری همگی به‌زمان نیاز دارند. حتی اگر به دلیل مقاومت خریداران در برابر قیمت بالا، تقاضای نقدی برای مدتی کاهش پیدا کند، موجودی پایین می‌تواند بازار را در زمان تقویت دوباره تقاضای راه‌سازی مستعد جهش دیگری کند.

برای خریداران قیر در آسیا، مهم‌ترین علامت بنابراین عبور قیمت چین از یک سطح مشخص نیست. مسئله اصلی این است که سامانه فیزیکی عرضه پشت این قیمت انعطاف کمتری پیدا کرده است.

با نرخ فعالیت پالایشگاه‌ها در حدود ۲۳.۴ درصد، تولید هفتگی نزدیک به ۳۹۱ هزار تن، عقب‌بودن تولیدات از برنامه و موجودی تجاری تقریباً نصف سطح سال گذشته، چین واردبازاری شده است که حتی افزایش نسبتاً محدود تقاضای می‌تواند اثر بسیار بزرگ‌تری بر قیمت ایجاد کند.

بنابراین رشد بازار قیر چین دیگر فقط روی صفحه معاملات آتی دیده نمی‌شود. فشار اکنون در درب پالایشگاه‌ها، مخازن تجاری و معاملات فیزیکی منطقه‌ای قابل مشاهده است و همین موضوع محدودیت بازار چین را برای کل بازار قیر آسیا بسیار مهم‌تر می‌کند.

اثر این شرایط به بازار داخلی راه‌سازی چین محدود نمی‌شود. چین در تمام بازارهای آسیا تأمین‌کننده اصلی صادراتی قیر نیست، اما تغییر در دسترسی فیزیکی این کشور می‌تواند جریان تجارت منطقه‌ای را تحت تأثیر قرار دهد. زمانی که قیمت داخلی چین بالا باشد و موجودی‌ها کاهش یافته باشند، پالایشگاه‌ها و تریدرها انگیزه کمتری برای آزادکردن محصول جهت صادرات دارند. این وضعیت می‌تواند درست در زمانی یکی از منابع جایگزین را از بازار کم کند که خریداران سایر کشورهای آسیا به دنبال محموله‌های جدید هستند.

هند نمونه مناسبی است. خریداران هندی در سال ۲۰۲۶ و در شرایطی که دسترسی به برخی مسیرهای سنتی دشوار شده بود، چند محموله کوچک با منشأ جنوب چین دریافت کرده‌اند. اگر قیمت نقدی داخلی چین نزدیک به ۵ هزار یوان باقی بماند و موجودی محلی پایین باشد، اقتصاد آزادکردن محموله‌های بیشتر برای صادرات جذابیت کمتری خواهد داشت.

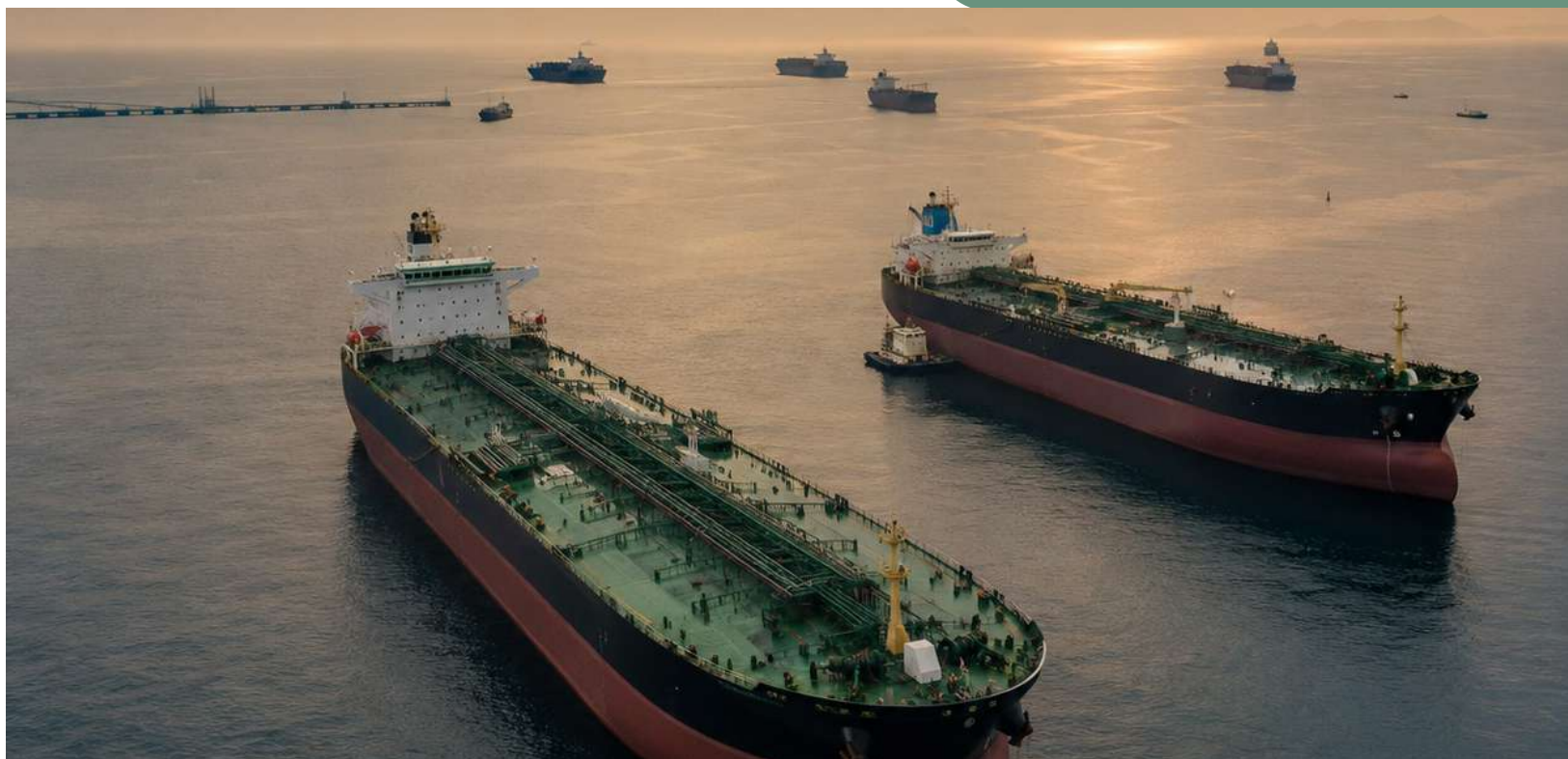
آسیای جنوب شرقی نیز می‌تواند با محاسبه مشابهی روبه‌رو شود. خریداران ویتنام، اندونزی، مالزی و سایر بازارها عرضه چین را با سنگاپور، کره جنوبی و دیگر مبادی منطقه مقایسه می‌کنند. محدودترشدن توازن داخلی چین می‌تواند هزینه تأمین جایگزین در آسیا را افزایش دهد، حتی اگر چین به صادرکننده غالب قیر تبدیل نشود.

تفاوت میان بازار آتی و عرضه فیزیکی همچنان بسیار مهم است. قراردادهای قیر بورس شانگهای قابلیت تحويل فیزیکی دارند و یکی از معیارهای مهم بازار چین محسوب می‌شوند، اما قیمت قراردادهای آتی همچنان تحت تأثیر انتظارات، موقعیت معامله‌گران و فضای گسترده‌تر بازار نفت خام قرار می‌گیرد. میانگین نقدی ۴ هزار و ۷۵۴ یوان و معاملات منطقه‌ای نزدیک به ۵ هزار یوان نشان می‌دهند خریداران در بازار واقعی با چه سطحی از قیمت مواجه هستند.

به همین دلیل، تحولات ۲۴ اوت مرحله متفاوتی از رشد بازار چین را نشان می‌دهند. در مرحله قبلی، مسئله اصلی افزایش benchmark بود. اکنون



واشنگتن کشتیرانی را در مرکز تحریم‌های ایران قرار داد؛ تجارت خلیج فارس با فشار تازه مقرراتی روبه‌رو شد



قرار گرفتند. شبکه‌های موردنظر شامل واسطه‌ها، شرکت‌ها و کشتی‌های مرتبط با ناوگان غیرشفاف بودند که از طریق امارات، هنگ کنگ، چین، سنگاپور، سوئیس، اروپا و مناطق دیگر در انتقال نفت ایران یا جابه‌جایی درآمدهای مرتبط فعالیت می‌کردند. چند شرکت بین‌المللی مرتبط با انتقال و فروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایران نیز در این اقدامات قرار گرفتند.

با این حال، تغییر مهم‌تر برای تجارت بین‌المللی ممکن است مربوط به مرحله بعدی اجرای تحریم‌ها باشد. مقام‌های آمریکایی اعلام کرده‌اند برای توقف برخی فعالیت‌های مشخص مرتبط با ایران مهلت‌هایی در نظر گرفته خواهد شد و شرکت‌هایی که به دورزدن تحریم یا پول‌شویی کمک کنند ممکن است دسترسی خود به نظام مالی آمریکا را از دست بدهند. واشنگتن همچنین هشدار داده است دامنه فعالیت‌هایی که می‌توانند در آینده در معرض تحریم‌های ثانویه قرار گیرند، گسترده‌تر خواهد شد.

این اقدامات هنوز به معنی ممنوعیت عمومی تمام شرکت‌های خارجی از تجارت با ایران نیستند. بانک‌های بزرگ چینی که احتمال داده می‌شود در برخی پرداخت‌های مربوط به نفت

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، آمریکا کشتیرانی را در مرکز کارزار گسترده‌تر تحریم علیه ایران قرار داده و لایه تازه‌ای از ریسک را برای مالکان کشتی، اجاره‌کنندگان، بانک‌ها، تریدرها و شرکت‌های لجستیکی درگیر در تجارت ایران ایجاد کرده است. اقدامات اعلام‌شده در ۲۴ اوت ۲۰۲۶، بخش کشتیرانی ایران را رسماً تحت یک اختیار تحریمی جدید قرار دادند و هم‌زمان دامنه احتمالی تحریم‌های ثانویه علیه شرکت‌ها و کانال‌های مالی فعال از طریق کشورهای ثالث را گسترش دادند.

اقدام جدید فقط یک دور دیگر از اضافه‌کردن کشتی‌ها به فهرست تحریم نیست. بر اساس تصمیمی که تحت فرمان اجرایی ۱۳۹۰۲ صادر شد، بخش کشتیرانی در کنار هوانوردی، دارایی‌های دیجیتال، طلا و فناوری به بخش‌هایی از اقتصاد ایران اضافه شد که فعالیت در آنها می‌تواند مبنایی برای اعمال تحریم باشد. این تصمیم از ۲۴ اوت اجرایی شده است و اختیار حقوقی بیشتری برای هدف قرار دادن اشخاص خارجی مرتبط با چنین فعالیت‌هایی در اختیار آمریکا قرار می‌دهد. هم‌زمان نزدیک به ۶۰ شخص، شرکت و کشتی در چند حوزه قضایی مختلف هدف تحریم

بازرسی کشتی، تعمیر، سوخت‌رسانی و پهلوگیری را از حوزه‌هایی می‌دانند که در صورت حمایت از فعالیت مشمول تحریم ایران می‌توانند ریسک ایجاد کنند. مؤسسات مالی خارجی نیز در صورت تسهیل آگاهانه برخی تراکنش‌های قابل تحریم ممکن است با پیامدهای جدی روبه‌رو شوند. گسترش جدید درست در زمانی اهمیت این ارتباطات را بیشتر می‌کند که کشتیرانی خلیج فارس از قبل با ریسک‌های امنیتی و بیمه‌ای غیرعادی مواجه است.

برای تریدرهای قیر، بانک می‌تواند به اندازه کرایه حمل اهمیت پیدا کند. محموله‌های دارای منشأ ایران مدت‌ها از سازوکارهای جایگزین پرداخت و واسطه‌هایی خارج از تسویه معمول دلاری استفاده کرده‌اند، اما افزایش بررسی کانال‌های مالی کشورهای ثالث باعث می‌شود انتقال پول از طریق یک کشور دیگر به‌طور خودکار ریسک تحریم مرتبط با ایران را از بین نبرد. تحریم شبکه‌هایی در امارات، چین، هنگ‌کنگ، سنگاپور و دیگر مراکز تجاری نیز همین موضوع را تأیید می‌کند.

چین در مرکز این معادله قرار دارد، زیرا مهم‌ترین مقصد نفت خام ایران و یکی از بخش‌های اصلی شبکه گسترده تجارت فرآورده‌های نفتی این کشور بوده است. جریان نفت ایران به چین حتی پیش از اقدامات جدید کاهش یافته بود و پرداخت‌ها نیز در بسیاری از موارد از طریق واسطه‌ها و روش‌های غیر دلاری انجام می‌شد. تحریم‌کردن فوری بانک‌های بزرگ چین نشان می‌دهد واشنگتن در تلاش است فشار را افزایش دهد، بدون اینکه در همان مرحله نخست شوک بزرگی به نظام مالی گسترده‌تر وارد کند.

با این حال، خود عدم قطعیت می‌تواند پیش از اجرای تحریم‌های بیشتر رفتار خریداران را تغییر دهد. خریداران قیر در چین، هند، آسیای جنوب شرقی و آفریقا ممکن است در مقابل پذیرش پرداخت‌های پیچیده‌تر، زمان تسویه طولانی‌تر، گزینه‌های کمتر برای کشتی، هزینه بیشتر بررسی مقرراتی یا احتمال خروج یک شرکت لجستیکی از معامله، تخفیف بیشتری مطالبه کنند. همچنین ممکن است در شرایطی که تداوم دسترسی به بانک یا شرکت حمل برای چند هفته بعد مشخص نیست، قراردادهای نقدی کوتاه را به برنامه‌های تأمین بلندمدت ترجیح دهند.

هنوز مدرکی وجود ندارد که نشان دهد اقدامات ۲۴ اوت تخفیف مشخص و قابل‌اندازه‌گیری جدیدی برای قیر ایران ایجاد کرده‌اند و نباید چنین اثری را قطعی اعلام کرد. تحول فوری افزایش عدم قطعیت مقرراتی و هزینه بالقوه انجام معامله است و نه تغییر تأییدشده در قیمت فیزیکی قیر. واکنش واقعی بازار تا حد زیادی به نحوه برخورد بانک‌ها، مالکان کشتی، بیمه‌گران و خریداران با شرایط جدید بستگی خواهد داشت.

ایران نقش داشته باشند، در نخستین مجموعه تحریم‌ها قرار نگرفتند و هنوز تمام کشورها، بانک‌ها یا شرکت‌هایی که ممکن است در مراحل بعد هدف قرار گیرند مشخص نشده‌اند. تا ۲۵ اوت، پیام اصلی این بود که ادامه برخی فعالیت‌های مرتبط با ایران می‌تواند ریسک تحریم ثانویه بیشتری ایجاد کند و نه اینکه تمام تراکنش‌ها به‌طور خودکار ممنوع شده باشند.

این تفاوت برای بازار قیر اهمیت زیادی دارد. هیچ‌یک از اقدامات ۲۴ اوت اعلام نمی‌کنند که تمام محموله‌های قیر جاده‌ای ایران در سراسر جهان مشمول یک ممنوعیت جدید شده‌اند و تجارت فرآورده‌های نفتی ایران از قبل نیز با محدودیت‌های گسترده آمریکا روبه‌رو بوده است. ریسک حقوقی و تجاری هر محموله همچنان به طرف‌های معامله، کشتی، بانک‌ها، خدمات مورد استفاده، حوزه قضایی و مقررات تحریمی مرتبط با همان معامله بستگی دارد.

آنچه به شکل روشن‌تری تغییر کرده، ریسک پیرامون زنجیره حمل است. یک شرکت کشتیرانی خارجی دیگر نمی‌تواند بررسی خود را فقط به این موضوع محدود کند که آیا یک کشتی یا طرف ایرانی مشخص در فهرست تحریم قرار دارد یا خیر، زیرا فعالیت در بخش کشتیرانی ایران اکنون می‌تواند تحت تصمیم جدید مبنایی برای تحریم ایجاد کند. این موضوع اهمیت نحوه تفسیر خدمات ارائه‌شده به تجارت دریایی ایران را افزایش می‌دهد، به‌ویژه زمانی که معامله با شبکه‌های نفتی تحریم‌شده، اشخاص مسدودشده یا سازوکارهای دورزدن تحریم ارتباط داشته باشد.

برای قیر فله، این تغییر حتی بدون ممنوعیت رسمی محموله می‌تواند به سرعت اهمیت تجاری پیدا کند. قیر گرم به نفتکش‌های تخصصی دارای مخازن عایق، سامانه گرمایش و تجهیزات مناسب پمپاژ نیاز دارد و تعداد این شناورها بسیار کمتر از ناوگان جهانی حمل نفت خام یا فرآورده‌های معمول است. اگر مالکان کشتی به این نتیجه برسند که فعالیت مرتبط با ایران احتمال تحریم آینده، مشکل بانکی یا محدودیت بیمه‌ای را افزایش داده است، کاهش دوطرفه ریسک می‌تواند به تنهایی بخشی از ناوگان را از بازار خارج کند.

چنین تغییری می‌تواند حتی در صورت ثابت ماندن تولید پالایشگاه‌های ایران، کرایه حمل را افزایش دهد. مالک کشتی هنگام بررسی قرارداد حمل قیر ایران باید ریسک تحریم را در کنار بیمه خطر جنگ، امکان عبور از هرمز، سابقه شناور و امنیت بندر ارزیابی کند و هم‌زمان بررسی کند که مدیر کشتی، شرکت پرچم، مؤسسه رده‌بندی، تأمین‌کننده سوخت، بیمه‌گر و بانک تأمین‌کننده مالی حاضر به ادامه همکاری هستند یا خیر. بنابراین اثر تحریم کشتیرانی می‌تواند بسیار فراتر از خود شناور در کل معامله گسترش پیدا کند.

دستورالعمل‌های تحریمی موجود از قبل خدماتی مانند ارائه نفتکش، پرچم، رده‌بندی،

نیز در دسترس باقی بماند، اما اگر کشتی، بانک، بیمه‌گر یا واسطه لازم برای تکمیل معامله حاضر به پذیرش ریسک نباشد، هیچ‌یک از این عوامل به‌تنهایی تجارت را تضمین نمی‌کنند.

مرحله بعدی به نحوه اجرای تحریم‌ها بستگی خواهد داشت. اگر فشار عمدتاً بر شبکه‌های مشخص دوزدن تحریم و شرکت‌های تعیین‌شده متمرکز بماند، تریدرهای باتجربه ممکن است در مواردی که مسیرهای قانونی و قابل‌قبول وجود دارند، فعالیت خود را ادامه دهند. اما اگر تحریم‌های ثانویه به بانک‌های بزرگ خارجی، شرکت‌های کشتیرانی یا ارائه‌دهندگان خدماتی گسترش پیدا کنند که ارتباط قابل‌توجهی با تجارت ایران دارند، اثر آن بر تجارت نفت و قیر می‌تواند بسیار گسترده‌تر شود.

اقدامات ۲۴ اوت هنوز به معنی توقف عمومی صادرات قیر ایران نیستند، اما تعداد شرکت‌هایی را افزایش می‌دهند که در هر معامله باید به‌طور مستقل تصمیم بگیرند آیا ادامه تجارت با ایران ارزش پذیرش ریسک را دارد یا خیر. در بازاری که از قبل با محدودیت عبور از هرمز، هزینه بالای بیمه و تعداد محدود نفتکش‌های تخصصی گرم‌شونده روبه‌رو است، همین فشار مقرراتی می‌تواند نقش لجستیک را در تصمیم نهایی خریدار پررنگ‌تر کند.

قیر ایران ممکن است همچنان در مبدا قدرت رقابتی داشته باشد، اما قیمت FOB به‌تنهایی تعیین نخواهد کرد که یک محموله به خریدار برسد یا خیر. مسئله مهم‌تر این است که چه تعداد بانک، بیمه‌گر، مالک کشتی و شرکت لجستیکی همچنان حاضر خواهند بود تأمین مالی، بیمه، حمل و تحویل این محصول را در محیط جدید تحریم‌ها انجام دهند.

قیر بسته‌بندی‌شده با مجموعه متفاوت اما مرتبطی از فشارها روبه‌رو می‌شود. شبکه و جامبوگ به نفتکش‌های تخصصی گرم‌شونده وابسته نیستند و می‌توانند از شبکه کانتینری یا کشتی‌های عمومی استفاده کنند، بنابراین صادرکننده نسبت به قیر فله گزینه‌های لجستیکی بیشتری دارد. با این حال، خطوط کانتینری، شرکت‌های حمل، پایانه‌ها و بانک‌ها نیز بررسی تحریم انجام می‌دهند و افزایش تمرکز بر کشتیرانی ایران می‌تواند بر پذیرش بار، اسناد، ترانشیپمنت و پرداخت اثر بگذارد. منشأ محموله نیز اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد. محصولی که از طریق یک کشور ثالث بازاریابی می‌شود، در صورتی که منشأ واقعی، فروشنده، زنجیره پرداخت یا خدمات لجستیکی آن همچنان به ایران متصل باشند، به‌طور خودکار ریسک تحریمی مرتبط با ایران را از دست نمی‌دهد. در مقابل، محصول غیرایرانی نیز نباید فقط به دلیل استفاده از بخشی از زیرساخت ایران، بدون بررسی منشأ، فروشنده و مسیر پرداخت، ایرانی تلقی شود.

این شرایط احتمالاً فشار بیشتری بر بررسی اسناد ایجاد خواهد کرد. خریداران ممکن است گواهی پالایشگاه، گواهی مبدأ، سابقه مالکیت کشتی، بارنامه، اطلاعات زنجیره پرداخت و مدارک شرکت‌های واسطه را پیش از پذیرش محموله مطالبه کنند. برای تریدرهایی که به معاملات سریع بازار نقدی عادت دارند، افزایش این بررسی‌ها می‌تواند هم زمان معامله و هم هزینه اداری را بیشتر کند. در نتیجه، اثر تحریم‌ها بر قیمت تحویل‌شده می‌تواند مهم‌تر از تغییر خود FOB باشد.

قیمت FOB ایران ممکن است روی کاغذ همچنان جذاب باقی بماند، اما افزایش کرایه حمل، کاهش پذیرش توسط مالکان کشتی، هزینه‌های بانکی، محدودیت بیمه و تأخیرهای مقرراتی می‌توانند این مزیت را کاهش دهند یا کاملاً از بین ببرند. خریدار در نهایت هزینه کل زنجیره تأمین را پرداخت می‌کند و نه فقط قیمت محصول در نقطه بارگیری را.

همین اصل می‌تواند بر کل لجستیک خلیج فارس نیز اثر بگذارد. شرکت‌های کشتیرانی که حضور خود در تجارت ایران را کاهش دهند ممکن است بخشی از شناورها را به محموله‌های امارات، عربستان، عراق یا سایر بازارهای منطقه منتقل کنند و در نتیجه دسترسی به کشتی و اختلاف کرایه میان مسیرها تغییر کند. در مقابل، اگر بررسی مقرراتی تمام سفرهای خلیج فارس سخت‌تر شود، برخی مالکان بین‌المللی ممکن است نسبت به کل منطقه محتاط‌تر شوند.

اقدام جدید آمریکا برای بازار قیر اهمیت دارد، زیرا سازوکاری را هدف می‌گیرد که تولید پالایشگاه را به عرضه قابل‌صادرات تبدیل می‌کند. ایران ممکن است همچنان قیر تولید کند، خریداران ممکن است همچنان به دنبال محموله باشند و قیمت FOB رقابتی



فشار کمبود سوخت بر آسیا تشدید شد؛ حاشیه سود گازوئیل سنگاپور ۲۲۶ درصد جهش کرد

میان تقطیر حاشیه سود بسیار بالایی دارند، ارزش اقتصادی افزایش تولید گازوئیل و سوخت جت بیشتر می‌شود. بسته به نوع پالایشگاه، ترکیب نفت خام ورودی و تجهیزات تبدیل موجود، این وضعیت می‌تواند ارزش اقتصادی جریان‌های سنگین پالایشگاهی را تغییر دهد و انگیزه برای به حداکثر رساندن تولید قیر را کاهش دهد.

البته حاشیه سود ۷۱ دلاری گازوئیل به‌طور خودکار به معنی کاهش تولید قیر نیست. رابطه میان این محصولات پیچیده‌تر است. پالایشگاه‌های ساده که ظرفیت محدودی برای تبدیل برش‌های سنگین دارند ممکن است حتی در شرایط سود بالای گازوئیل همچنان حجم قابل‌توجهی وکیوم باتوم و سایر مواد سنگین تولید کنند. پالایشگاه‌های پیچیده‌تر که به واحدهای کک‌سازی، هیدروکراکر یا دیگر تجهیزات تبدیل مجهز هستند، انعطاف بیشتری برای تبدیل جریان‌های سنگین به محصولات با ارزش بالاتر دارند.

بنابراین تحولات جدید آسیای جنوب شرقی بُعد تازه‌ای به چشم‌انداز قیر اضافه می‌کنند. مسئله دیگر فقط محدودیت ظرفیت پالایش جهانی نیست. داده‌های جدید نشان می‌دهند این کمبود در کدام بازارها فشار تجاری بیشتری ایجاد کرده و پالایشگاه‌ها در چه شرایطی انگیزه قوی‌تری برای اولویت‌دادن به سوخت‌های حمل‌ونقل دارند.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، کمبود فرآورده‌های پالایشی در آسیا بیش از گذشته در آسیای جنوب شرقی نمایان شده است و واردات فرآورده‌های سبک و میان‌تقطیر به‌شدت کاهش یافته، در حالی که حاشیه سود پالایش همچنان در سطوح بسیار بالایی قرار دارد. برآورد می‌شود واردات گازوئیل، سوخت جت، بنزین و فرآورده‌های مرتبط در آسیای اوت ۲۰۲۶ به حدود ۵.۵۹ میلیون بشکه در روز برسد که ۲۱ درصد کمتر از متوسط ۷.۰۸ میلیون بشکه در روز در سه ماه منتهی به فوریه است. این کمبود دیگر به‌طور یکسان میان کشورهای منطقه توزیع نمی‌شود و اندونزی و فیلیپین با برخی از شدیدترین کاهش‌ها روبه‌رو شده‌اند.

واردات فرآورده‌های سبک و میان‌تقطیر اندونزی در اوت حدود ۴۳۲ هزار بشکه در روز برآورد شده که پایین‌ترین سطح در ۱۳ ماه گذشته است و فاصله قابل‌توجهی با متوسط حدود ۵۳۳ هزار بشکه در روز پیش از اختلال جریان انرژی منطقه دارد. فیلیپین نیز حدود ۲۵۷ هزار بشکه در روز دریافت می‌کند، در حالی که متوسط قبلی نزدیک به ۳۶۲ هزار بشکه بود. در مقابل، استرالیا توانسته واردات خود را نزدیک به سطوح قبلی حفظ کند، هرچند تأمین این حجم اکنون هزینه بسیار بیشتری دارد. این تفاوت یکی از ویژگی‌های مهم بازار فعلی انرژی آسیا را نشان می‌دهد. مسئله فقط این نیست که آیا نفت خام کافی وجود دارد یا خیر، بلکه پالایشگاه‌ها باید به‌گراید مناسب نفت خام، ظرفیت عملیاتی کافی و انگیزه اقتصادی لازم برای تولید فرآورده‌های موردنیاز هر بازار دسترسی داشته باشند.

حاشیه سود پالایش نشان می‌دهد این معادله تا چه اندازه تغییر کرده است. حاشیه سود تولید یک بشکه گازوئیل در پالایشگاه سنگاپور در ۲۱ اوت به حدود ۷۱.۲۹ دلار رسید. این رقم از رکورد ۸۵.۶۳ دلاری ثبت‌شده در ۳۰ مارس پایین‌تر بود، اما همچنان ۲۲۶ درصد بالاتر از ۲۱.۹۰ دلار ثبت‌شده در ۲۷ فوریه قرار داشت. حاشیه سود بنزین نیز به‌شدت افزایش یافته و به ۲۰.۷۴ دلار در هر بشکه رسیده است، در حالی که پیش از شروع درگیری حدود ۸ دلار بود.

این ارقام برای صنعت قیر اهمیت دارند، زیرا پالایشگاه‌ها هر محصول را به‌طور مستقل از سایر محصولات بهینه نمی‌کنند. زمانی که فرآورده‌های



سامانه گسترده‌تر پالایش جهانی همچنان با محدودیت روبه‌رو است. فرآورش نفت

خام در پالایشگاه‌های جهان در ژوئیه به حدود ۸۰.۹ میلیون بشکه در روز رسید که نزدیک به ۵ میلیون بشکه در روز کمتر از مدت مشابه سال قبل بود. صادرات فرآورده از خاورمیانه همچنان با اختلال روبه‌رو است، فعالیت پالایشگاه‌های روسیه بارها در اثر حملات آسیب دیده و پالایشگاه‌های آسیا نیز نتوانسته‌اند صادرات بیشتری را در حدی افزایش دهند که تمام کمبود را جبران کنند. صادرات گازوئیل روسیه، خاورمیانه و تأمین‌کنندگان اصلی آسیا حدود ۱.۳ میلیون بشکه در روز کمتر از سال قبل بوده است که معادل حدود یک‌پنجم تجارت دریایی جهانی گازوئیل محسوب می‌شود.

این فشار، نقش اقتصاد پالایش در قیمت‌گذاری قیر را تغییر می‌دهد. در شرایط عادی، خریدار قیر ممکن است بیشتر بر قیمت نفت خام، هزینه تولید پالایشگاه و تقاضای فصلی راه‌سازی تمرکز کند. در شرایط فعلی، ارزش فرصت استفاده از ظرفیت پالایشگاه اهمیت بسیار بیشتری پیدا می‌کند. ممکن است یک تولیدکننده خوراک مناسب در اختیار داشته باشد، اما همچنان برای فروش قیر قیمت بالاتری مطالبه کند، زیرا همان سامانه پالایشی قادر است از تولید سوخت حمل‌ونقل بازده بسیار بالایی کسب کند. وکیوم باتوم در مرکز این محاسبه قرار دارد. این ماده می‌تواند به قیر تبدیل شود، وارد ترکیب نفت کوره شود یا در پالایشگاه‌های مجهز به واحدهای مناسب بیشتر فرآوری شود. بهترین مسیر به مشخصات محصول، نوع پالایشگاه، تقاضای محلی و حاشیه سود بستگی دارد. حاشیه سود بالای گازوئیل ثابت نمی‌کند که تمام پالایشگاه‌ها و کیوم باتوم را از تولید قیر خارج کرده‌اند، اما انگیزه اقتصادی بررسی مسیرهای جایگزین را افزایش می‌دهد.

برای واردکنندگان آسیای جنوب شرقی، این شرایط می‌تواند حتی بدون ایجاد کمبود کامل قیر، هزینه تأمین جایگزین را افزایش دهد. اگر پالایشگاه‌های سنگاپور یا سایر تولیدکنندگان آسیایی محموله‌های نقدی کمتری از قیر در بازار آزاد عرضه کنند، خریداران ممکن است مجبور شوند از مبادی دورتر خرید کنند. کره جنوبی، چین، خاورمیانه و سایر مبادی می‌توانند گزینه جایگزین باشند، اما مسیرهای طولانی‌تر میزان مواجهه با کرایه حمل را افزایش می‌دهند و جذابیت نسبی قیر فله در برابر محصول بسته‌بندی‌شده را تغییر می‌دهند.



اندونزی برای بازار منطقه‌ای قیر اهمیت ویژه‌ای دارد. این کشور نیاز گسترده‌ای به راه‌سازی دارد، وابستگی زیادی به فرآورده‌های نفتی دارد و هم‌زمان سیاست‌هایی را دنبال می‌کند که هدف آنها کاهش وابستگی به قیر وارداتی از طریق استفاده بیشتر از آسفالت طبیعی بوتون است. محدودشدن بازار فرآورده‌های پالایشی می‌تواند این فشارها را افزایش دهد، زیرا تصمیم‌های پالایشگاهی بیش از گذشته باید میان بنزین، گازوئیل، سوخت جت، نفت کوره و مواد موردنیاز روسازی تعادل ایجاد کنند.

اگر پالایشگاه‌های اندونزی برای تأمین سوخت حمل‌ونقل داخلی تحت فشار بیشتری قرار گیرند، تولید قیر الزاماً متوقف نمی‌شود، اما هزینه فرصت آن می‌تواند افزایش پیدا کند. ماده‌ای که قابلیت استفاده به‌عنوان قیر جاده‌ای دارد باید در سامانه پالایشگاهی با محصولاتی رقابت کند که ممکن است حاشیه سود بسیار بیشتری ایجاد کنند یا برای امنیت انرژی داخلی اهمیت راهبردی بیشتری داشته باشند. فیلیپین با چالش ساختاری متفاوتی روبه‌رو است. ظرفیت پالایشی این کشور محدودتر است و وابستگی زیادی به واردات فرآورده‌های نفتی دارد. کاهش واردات فرآورده‌های سبک و میان‌تقطیر از حدود ۳۶۲ هزار بشکه در روز به حدود ۲۵۷ هزار بشکه در روز نشان می‌دهد دسترسی این کشور به عرضه خارجی به‌طور قابل‌توجهی محدود شده است. این داده مدرکی مبنی بر کمبود قیر در فیلیپین ارائه نمی‌کند، اما فشار گسترده‌تری را نشان می‌دهد که بازارهای واردات‌محور آسیای جنوب شرقی در تأمین فرآورده‌ها با آن روبه‌رو هستند.

برای تریدرهای قیر، این تفاوت اهمیت دارد، زیرا کمبود سوخت می‌تواند بدون تغییر فوری در تقاضای راه‌سازی، جریان تجارت منطقه‌ای را تغییر دهد. پالایشگاه‌هایی که امکان صادرات هم‌زمان سوخت حمل‌ونقل و فرآورده‌های سنگین را دارند ممکن است محموله‌هایی را در اولویت قرار دهند که بیشترین بازده اقتصادی را ایجاد می‌کنند. زمانی که حاشیه سود گازوئیل به‌شدت جذاب باشد، عرضه قیر در بازار آزاد می‌تواند برای ظرفیت پالایش، ذخیره‌سازی و لجستیک در موقعیت رقابتی ضعیف‌تری قرار گیرد.

سنگاپور در مرکز این محاسبات قرار دارد. این کشور فقط یک بازار مصرف داخلی سوخت نیست و یکی از مهم‌ترین مراکز پالایش، ذخیره‌سازی، ترکیب محصولات و تجارت انرژی آسیا محسوب می‌شود. حاشیه سود بیش از ۷۰ دلار در هر بشکه برای گازوئیل، انگیزه اقتصادی بسیار قدرتمندی را در مجموعه پالایشی منطقه نشان می‌دهد. حتی پالایشگاه‌هایی که همچنان قیر تولید می‌کنند باید بازده فروش مواد سنگین به‌عنوان قیر را با مسیرهای جایگزین فرآوری و محصولات دیگر مقایسه کنند.

را افزایش دهد، حتی اگر ظرفیت فیزیکی پالایشگاه همچنان در دسترس باشد.

مرحله بعدی به این بستگی دارد که آیا واردات سوخت آسیا بازیابی می‌شود و حاشیه سود پالایش به سطح عادی بازمی‌گردد یا خیر. اگر صادرات خاورمیانه افزایش یابد، فعالیت پالایشگاه‌های روسیه تثبیت شود و حجم بیشتری از فرآورده‌های آسیایی وارد بازار شود، حاشیه سود گازوئیل می‌تواند کاهش پیدا کند و فشار برای بهینه‌سازی پالایشگاه به سمت سوخت‌های میان‌تقطیر کمتر شود.

اگر کمبود ادامه پیدا کند، آسیای جنوب شرقی ممکن است در نیمه دوم ۲۰۲۶ با شرایط پیچیده‌تری روبه‌رو شود. اندونزی و فیلیپین در همان زمانی که بازارهای راه‌سازی آنها همچنان به قیر نیاز دارند، با سوخت وارداتی گران‌تری مواجه خواهند بود. در چنین شرایطی پالایشگاه‌ها و تریدرها باید میان دو نوع تقاضا تعادل ایجاد کنند؛ سوخت‌های ضروری حمل‌ونقل با حاشیه سود بسیار بالا و قیر جاده‌ای موردنیاز برنامه‌های زیرساختی.

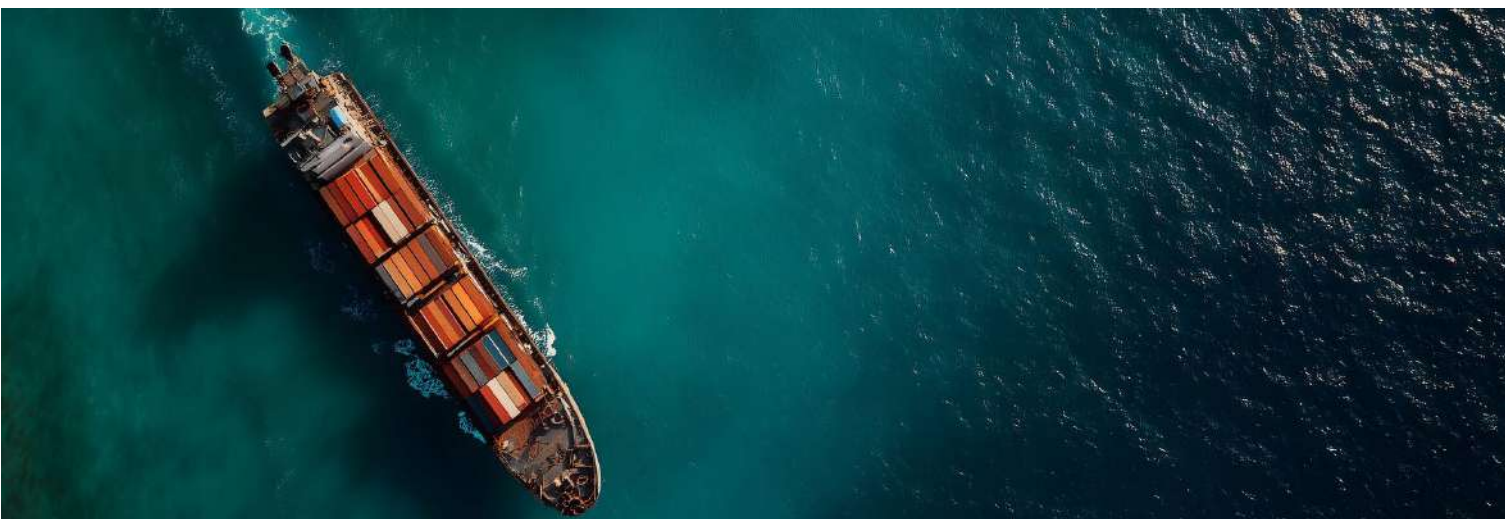
برای بازار قیر، این داستان با این گزاره ساده که «ظرفیت پالایش محدود است» تفاوت دارد. داده‌های جدید نشان می‌دهند کمبود دقیقاً در کدام بازارها فشار بیشتری ایجاد می‌کند، کسری فرآورده‌های منطقه تا چه اندازه بزرگ شده و انگیزه مالی برای اولویت‌دادن به میان‌تقطیرها تا چه حد قدرتمند است.

آسیا اکنون حدود ۱.۴۹ میلیون بشکه در روز فرآورده سبک و میان‌تقطیر کمتری نسبت به پیش از درگیری دریافت می‌کند و حاشیه سود گازوئیل سنگاپور همچنان بیش از سه برابر سطح فوریه قرار دارد. اگر این شرایط ادامه پیدا کند، لازم نیست عرضه قیر آسیای جنوب شرقی فروپاشد تا بازار محدودتر شود. کافی است قیر در رقابت برای استفاده از انعطاف محدود پالایشگاه، گزینه اقتصادی کم‌جذاب‌تری باشد.

قیر فله حساسیت بیشتری دارد، زیرا به مخازن گرم و نفتکش‌های تخصصی نیاز دارد. اگر محصول از پالایشگاهی در فاصله دورتر تهیه شود، کرایه حمل می‌تواند نسبت به ارزش خود محموله با سرعت زیادی افزایش پیدا کند. بشکه و جامبوبگ انعطاف بیشتری در انتخاب مسیر دارند، اما هزینه بسته‌بندی، کانتینر و جابه‌جایی را افزایش می‌دهند. تفاوت منطقه‌ای در واردات سوخت همچنین هشدار مهمی درباره قدرت خرید بازارها ارائه می‌کند. استرالیا توانسته واردات فرآورده‌های سبک و میان‌تقطیر خود را نزدیک به سطح قبلی حفظ کند، در حالی که اندونزی و فیلیپین کاهش بسیار بیشتری را تحمل کرده‌اند. این مسئله نشان می‌دهد در بازاری که عرضه محدود است، محصول بیشتر به سمت خریدارانی حرکت می‌کند که توان پرداخت هزینه بالاتر جایگزینی را دارند.

اگر عرضه نقدی قیر در آسیا محدودتر شود، روند مشابهی می‌تواند در بازار قیر نیز ایجاد شود. کشورهایی با قدرت خرید بیشتر یا سامانه خرید انعطاف‌پذیرتر ممکن است زودتر محموله‌ها را تأمین کنند، در حالی که پروژه‌های راه‌سازی حساس به قیمت ممکن است با زمان انتظار طولانی‌تر، استفاده از گریدهای جایگزین یا تعویق خرید روبه‌رو شوند.

در حال حاضر مدرکی وجود ندارد که نشان دهد کمبود جدید فرآورده‌های میان‌تقطیر باعث کاهش قابل‌اندازه‌گیری تولید قیر در آسیای جنوب شرقی شده است. این تفاوت باید به‌روشنی حفظ شود. داده‌ها محدودیت شدید فرآورده‌های پالایشی و حاشیه سود استثنایی پالایش را نشان می‌دهند و هنوز کمبود تأییدشده قیر جاده‌ای در کل منطقه را ثابت نمی‌کنند. اهمیت این شرایط برای قیر بیشتر اقتصادی و مربوط به آینده بازار است. پالایشگاه‌ها در بازاری فعالیت می‌کنند که سوخت‌های حمل‌ونقل بازده بسیار بالایی ایجاد می‌کنند، در حالی که کشورهای واردکننده برای حجم محدودتر فرآورده با یکدیگر رقابت می‌کنند. چنین محیطی می‌تواند هزینه فرصت تولید و عرضه قیر



فرانسه و عربستان گفت و گوهای دور زدن هرمز را به کار گروه لجستیکی تبدیل کردند

عربستان در این گفت و گوها از زیرساخت موجودی برخوردار است که از قبل مقداری انعطاف جغرافیایی ایجاد می کند. خط لوله شرق-غرب آرامکو، تأسیسات تولیدی استان شرقی عربستان را به ینبع (Yanbu) در ساحل دریای سرخ متصل می کند و امکان انتقال هیدروکربنها میان سواحل شرقی و غربی این کشور را فراهم می کند. این سامانه از نظر راهبردی اهمیت دارد، زیرا نفت خامی که به ینبع می رسد برای ورود به بازارهای جهانی نیازی به عبور از هرمز ندارد.

اما دقیقاً در همین نقطه، تحلیل اثر این طرح بر قیر پیچیده تر می شود. خط لوله نفت خام، مسیر حمل قیر نهایی نیست. نمی توان قیر جاده ای را مستقیماً وارد زیرساخت نفت خام کرد و انتظار داشت در یک پایانه دریای سرخ آماده صادرات شود. قیر نهایی به زیرساخت مستقل برای ذخیره سازی، گرمایش، جابه جایی و بارگیری نیاز دارد و محموله های فله نیز معمولاً به نفتکش های تخصصی مجهز به سامانه گرمایش وابسته هستند. قیر بسته بندی شده در بشکه، جامبو بگ یا شکل های دیگر نیز به زنجیره جداگانه ای از حمل کانتینری، عمومی، کامیونی یا ریلی نیاز دارد.

به همین دلیل، بخش مربوط به بنادر عمان ممکن است در نهایت ارتباط مستقیم تری با بازار قیر نسبت به توسعه خطوط لوله داشته باشد. عمان زیرساخت های دریایی مهمی در خارج از تنگه هرمز دارد. برای نمونه، بندر دقم (Duqm) در ساحل دریای عرب و خارج از تنگه قرار گرفته است و قابلیت جابه جایی محموله های مایع فله، کانتینری، عمومی و غیر کانتینری را دارد. پایانه مایعات فله این بندر به مجموعه پالایشی دقم متصل است و زمین بیشتری نیز برای ذخیره سازی مایعات و توسعه فعالیت های صنعتی در اختیار دارد.

این قابلیت ها باعث می شوند دقم از نظر ساختاری برای ایجاد یک زنجیره لجستیکی قیر در آینده جذاب باشد، اما ثابت نمی کنند که این بندر در حال حاضر زیرساخت اختصاصی تجاری برای جابه جایی حجم بالای قیر گرم دارد. یک مرکز واقعی قیر فله به مخازن گرم، خطوط لوله و پمپ های مناسب، تجهیزات بارگیری سازگار، سامانه کنترل دما و دسترسی به کشتی های مناسب نیاز دارد. تاکنون در ارتباط

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، فرانسه و عربستان در حال انتقال گفت و گوها درباره مسیرهای جایگزین تنگه هرمز به یک روند رسمی تر در حوزه انرژی و لجستیک هستند و بنادر عمان، توسعه خطوط لوله و ایجاد اتصالات ریلی جدید اکنون در میان گزینه های در حال بررسی قرار دارند. امانوئل مکرون، رئیس جمهور فرانسه، و محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان، قرار است در جریان سفر دو روزه ولیعهد به پاریس که از ۲۳ اوت ۲۰۲۶ آغاز می شود، این طرح ها را بررسی کنند.

مقام های ریاست جمهوری فرانسه اعلام کرده اند که پیشنهادهای شامل افزایش تجارت از طریق بنادر عمان در خارج از خلیج فارس، توسعه یا احتمالاً دوبرابر کردن ظرفیت خطوط لوله در عربستان و دیگر کشورها و ایجاد اتصالات ریلی جدید می شوند. فرانسه و عربستان همچنین یک کارگروه مشترک برای توسعه ارتباطات انرژی و لجستیک میان خاورمیانه و اروپا تشکیل داده اند. این گروه قرار است در ۲۴ اوت در سطح وزارتی جلسه داشته باشد و فعالیت آن بر شناسایی پروژه های راهبردی، تأمین مالی و تعیین نقش احتمالی شرکت های فرانسوی متمرکز خواهد بود.

اهمیت این تحول در آن است که بحث متنوع سازی مسیرهای هرمز را از اظهار نظرهای عمومی سیاسی به مرحله ای سازمان یافته تر برای انتخاب پروژه منتقل می کند. با این حال، این موضوع به معنی راه اندازی ظرفیت جدید برای دور زدن هرمز نیست. تاکنون جزئیات ظرفیت خطوط لوله، میزان سرمایه گذاری، برنامه ساخت یا فهرست نهایی پروژه ها اعلام نشده است. این ابتکار همچنان در مرحله برنامه ریزی، تأمین مالی و هماهنگی قرار دارد.

فرانسه پیش تر در نشست گروه هفت در ژوئن، موضوع متنوع سازی مسیرهای انرژی را وارد دستور کار بین المللی کرده بود. ریاست جمهوری فرانسه اعلام کرده بود کشورهای حاضر متعهد شده اند توسعه مسیرهای جایگزین برای انتقال نفت و گاز از منطقه را سرعت دهند و آسیب پذیری اقتصاد جهانی در برابر تنگه هرمز را کاهش دهند. مکرون همچنین درباره خطوط لوله ای صحبت کرده بود که بتوانند انرژی تولید شده در خلیج فارس را به سواحل جایگزین منتقل کنند و وابستگی کامل به تنگه را کاهش دهند.



با ابتکار فرانسه و عربستان، ظرفیت اختصاصی جدیدی برای قیر اعلام نشده است. این تفاوت برای فعالان بازار اهمیت زیادی دارد. اعلام اینکه حجم بیشتری از انرژی می‌تواند از عمان منتقل شود، به این معنا نیست که قیر عربستان، عراق، امارات یا دیگر کشورهای خلیج فارس بلافاصله قابلیت انتقال از یک بندر عمانی را پیدا می‌کند. بخش زمینی مسیر باید از نظر تجاری و فنی قابل اجرا باشد. ممکن است لازم باشد محصول از محل تولید خود از طریق جاده، راه‌آهن یا خط لوله اختصاصی به پایانه برسد و هر مرحله جدید نیز هزینه، الزامات عملیاتی و ریسک بیشتری ایجاد می‌کند. راه‌آهن نیز می‌تواند در آینده برای قیر بسته‌بندی‌شده و برخی محموله‌های خاص مفید باشد، اما همان اصل در اینجا نیز صدق می‌کند. ایجاد یک اتصال ریلی به‌طور خودکار مسیر قیر ایجاد نمی‌کند. صرفه اقتصادی به امکانات بارگیری، واگن یا کانتینر مناسب، تشریفات مرزی و گمرکی، ذخیره‌سازی در پایانه مقصد و هزینه انتقال محصولی بستگی دارد که ارزش هر تن آن نسبت به فشار لجستیکی حمل پایین‌تر است. عربستان از قبل در حال توسعه حمل ریلی باری و اتصال مناطق صنعتی و بنادر در برنامه گسترده لجستیکی خود است، اما اتصالات جدیدی که در گفت‌وگوهای فرانسه و عربستان مطرح شده‌اند، هنوز از نظر فنی مشخص نشده‌اند. اگر مسیرهای قابل‌استفاده عمان در نهایت توسعه پیدا کنند، مزایای بالقوه آنها برای بازار قیر می‌تواند قابل‌توجه باشد. بارگیری محموله در خارج از هرمز یک گلوگاه اصلی

را از سفر دریایی حذف خواهد کرد. برای مقاصد مانند هند، آسیای جنوب شرقی و بخش‌هایی از شرق آفریقا، یک پایانه مجهز در دریای عرب می‌تواند میزان مواجهه با عدم قطعیت هرمز را کاهش دهد و برنامه‌ریزی کشتی و قابلیت اطمینان تحویل را بهبود بخشد. با این حال، اثر نهایی بر کرایه حمل به کل مسیر بستگی خواهد داشت و فقط موقعیت جغرافیایی آن را تعیین نمی‌کند. گزینه‌های نفتکش‌های تخصصی قیر از نفتکش‌های حمل نفت خام محدودتر هستند و مالکان کشتی قیمت سفر را بر اساس دسترسی به شناور، بیمه، شرایط بندر و ریسک امنیتی تعیین می‌کنند. بنابراین محموله‌ای که هرمز را دور می‌زند ممکن است راحت‌تر کشتی پیدا کند، اما این مزیت فقط زمانی ایجاد می‌شود که پایانه جدید بتواند محصول را به‌طور مؤثر جابه‌جا کند و مالکان کشتی نیز حاضر به پهلوگیری در آن باشند. بیمه خطر جنگ نیز در مسیرهایی که واقعاً از آب‌های پیرسک دور می‌شوند می‌تواند بهبود پیدا کند، اما دورزدن هرمز تمام تهدیدهای امنیتی منطقه را حذف نمی‌کند. محموله‌ای که از عمان به سمت آسیا حرکت می‌کند می‌تواند به‌طور کامل از هرمز دور بماند، اما صادرات به اروپا همچنان ممکن است به مسیر باب‌المندب و کانال سوئز وابسته باشد، مگر اینکه کشتی دماغه امید نیک را دور بزند. محموله‌های عربستان که به یمن منتقل می‌شوند نیز هرمز را دور می‌زنند، اما مقصد نهایی مشخص می‌کند که آیا گلوگاه‌های دریایی دیگری در مسیر باقی می‌مانند یا خیر.



این مسئله اهمیت زیادی دارد، زیرا صنعت پیش تر نشان داده است که جایگزین کردن یک

گلوگاه دریایی با گلوگاهی دیگر به معنی عادی شدن کامل لجستیک نیست. مسیری که هرمز را دور می زند اما هزینه حمل زمینی، فاصله دریایی یا ریسک امنیتی دیگری را افزایش می دهد، ممکن است دسترسی فیزیکی را بهتر کند، اما الزاماً قیمت تحویل شده را کاهش نمی دهد.

شرایط سیاسی نیز یک عامل نامشخص دیگر ایجاد می کند. محسن رضایی، رئیس شورای عالی امنیت ملی ایران، در ۲۲ اوت هشدار داد اگر کشورهای همسایه در فشار اقتصادی جدید علیه تهران مشارکت کنند، مسیرهای جایگزین حمل نفت نیز ممکن است هدف قرار گیرند. این اظهارات یک تهدید محسوب می شوند و مدرکی مبنی بر حمله به زیرساخت های جایگزین ارائه نمی کنند، اما نشان می دهند ارزش تجاری مسیرهای دورزننده فقط به ظرفیت مهندسی وابسته نخواهد بود و امنیت، بیمه و پذیرش مسیر توسط مالکان کشتی نیز اهمیت خواهند داشت.

برای صادرکنندگان قیر، این شرایط به آن معناست که هر پروژه آینده باید به صورت جداگانه ارزیابی شود و نباید تمام آنها را تحت عنوان کلی «مسیرهای جایگزین هرمز» یکسان در نظر گرفت. خط لوله نفت خام به دریای سرخ، یک کریدور ریلی برای محصولات بسته بندی شده و یک پایانه مایعات فله در عمان مشکلات متفاوتی را حل می کنند. هیچ یک به طور خودکار جایگزین زنجیره حمل قیر فله گرم نمی شوند.

قوی ترین فرصت تجاری ممکن است جایی ایجاد شود که چند روش حمل به یکدیگر متصل شوند. اگر یک پالایشگاه یا مرکز تولید قیر از طریق جاده یا راه آهن قابل اعتماد به بندری در عمان متصل شود که مخازن گرم و امکانات بارگیری دریایی اختصاصی داشته باشد، یک مسیر واقعی صادرات قیر خارج از هرمز شکل خواهد گرفت. چنین سامانه ای می تواند برای جنوب آسیا و شرق آفریقا اهمیت ویژه ای باشد و وابستگی به دسترسی دریایی خلیج فارس را کاهش دهد. اما ایجاد آن به سرمایه گذاری مشخص برای قیر نیاز دارد و نمی توان صرفاً محصول را به زیرساختی که برای نفت خام یا گاز توسعه یافته است، اضافه کرد.

اهمیت کارگروه فرانسه و عربستان بنابراین کمتر در این است که هم اکنون مسیر جدیدی ایجاد کرده باشد و بیشتر در این واقعیت دیده می شود که روند تصمیم گیری درباره پروژه هایی را آغاز می کند که ممکن است تأمین مالی شوند و وارد مرحله توسعه شوند. مشارکت شرکت های دارای تجربه در حمل و نقل، زیرساخت، مهندسی و لجستیک می تواند در نهایت اهداف کلی ژئوپلیتیکی را به ظرفیت فیزیکی تبدیل کند. برای بازار قیر، آزمون اصلی زمانی آغاز خواهد شد که پروژه های مشخص معرفی شوند. تردیدها باید بدانند پایانه ها در کجا قرار دارند، چه محصولاتی را می توانند جابه جا کنند، آیا مخازن گرم در دسترس خواهند بود، حمل داخلی چگونه انجام خواهد شد، چه نوع کشتی هایی امکان پهلوگیری دارند و آیا مسیر نهایی می تواند قیمت تحویل شده رقابتی ایجاد کند.

تا زمانی که این جزئیات منتشر نشده اند، نباید این ابتکار را یک مسیر عملیاتی جدید برای دور زدن هرمز در تجارت قیر خلیج فارس توصیف کرد. آنچه تغییر کرده، سطح سازمان دهی پشت این ایده است. فرانسه و عربستان دیگر فقط درباره وابستگی به هرمز به عنوان یک آسیب پذیری ژئوپلیتیکی صحبت نمی کنند و یک سازوکار رسمی انرژی و لجستیک برای شناسایی پروژه ها، تأمین مالی و مشارکت شرکت ها ایجاد کرده اند. در مورد نفت خام، وجود خطوط لوله فعلی به این معناست که بخشی از این متنوع سازی می تواند بر زیرساخت موجود بنا شود. برای قیر، چالش دشوارتر است. این محصول به یک زنجیره اختصاصی از پالایشگاه تا مخزن، از مخزن تا بندر و از بندر تا کشتی یا کانستینر نیاز دارد.

اگر عمان به بخش جدی این زنجیره تبدیل شود، اثر آن می تواند بسیار فراتر از دورزدن یک تنگه باشد و گزینه های کرایه حمل، ریسک بیمه و قابلیت اطمینان عرضه میان خلیج فارس، آسیا و آفریقا را تغییر دهد. اما تا زمانی که ظرفیت اختصاصی ساخته یا تأیید نشده است، مسیر جایگزین هرمز برای قیر همچنان یک طرح راهبردی محسوب می شود و هنوز به مسیر عملیاتی تبدیل نشده است.

واردات قیر هند ۵۰ درصد سقوط کرد؛ درست زمانی که تقاضا دوباره در حال افزایش است

یکی از روشن‌ترین نشانه‌های این اختلال در ژوئن ظاهر شد؛ زمانی که یک پالایشگر دولتی هند برای تأمین نیاز فوری خود حدود ۵ هزار تن قیر از جنوب چین خریداری کرد. این دومین محموله با منشأ جنوب چین بود که در سال ۲۰۲۶ وارد هند شد. حجم این محموله در مقایسه با کل بازار هند کوچک است، اما اهمیت آن در تغییری دیده می‌شود که در رفتار خرید ایجاد کرده است. در شرایط عادی که قیر خلیج فارس با کرایه حمل معمول در دسترس باشد، جنوب چین نخستین گزینه تأمین برای خریداران هندی محسوب نمی‌شود. انتقال یک محموله از چین به هند شامل فاصله دریایی، ساختار کرایه حمل و روابط قیمتی منطقه‌ای متفاوتی است. روی آوردن خریداران به جنوب چین نشان می‌دهد امنیت تأمین آن‌قدر اهمیت پیدا کرده است که استفاده از یک مسیر کمتر متعارف را توجیه کند.

این موضوع به معنی آن نیست که چین قرار است جای خلیج فارس را به‌عنوان منبع اصلی خارجی قیر هند بگیرد. میزان قیر قابل‌عرضه چین به تولید پالایشگاه‌های داخلی، تقاضای راه‌سازی این کشور، اقتصاد نفت کوره و قیمت‌های منطقه‌ای وابستگی زیادی دارد. جنوب چین در برخی شرایط می‌تواند محموله صادراتی آزاد کند، اما منبع نامحدودی برای جایگزینی عرضه از دست‌رفته محسوب نمی‌شود.

محموله ژوئن بیشتر از آن جهت اهمیت دارد که نشان می‌دهد نقشه تأمین هند در حال گسترده‌تر شدن است. زمانی که دسترسی به عرضه سنتی دشوار می‌شود، تصمیم خرید از این پرسش که کدام مبدا پایین‌ترین قیمت FOB را ارائه می‌کند، به این پرسش تغییر می‌کند که کدام مبدا می‌تواند محصول مناسب را در زمان موردنیاز پروژه تحویل دهد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، توازن عرضه قیر هند در سال ۲۰۲۶ به‌شدت تغییر کرده است و واردات این کشور در ژانویه تا ژوئن به حدود ۹۰۵ هزار تن رسید که تقریباً نصف ۱.۸۱ میلیون تن ثبت‌شده در مدت مشابه سال ۲۰۲۵ است. این کاهش در سه‌ماهه دوم بسیار شدیدتر شد و واردات از ۸۵۷ هزار و ۴۱۹ تن در مدت مشابه سال قبل به ۲۷۱ هزار و ۳۵۶ تن رسید که تقریباً ۶۸ درصد افت را نشان می‌دهد. شدت کاهش در سه‌ماهه دوم اهمیت ویژه‌ای دارد. بر اساس مجموع آمار شش‌ماهه، واردات در سه‌ماهه نخست حدود ۶۳۴ هزار تن برآورد می‌شود که تقریباً ۳۳ درصد کمتر از دوره مشابه ۲۰۲۵ بود. در سه‌ماهه دوم، درصد افت سالانه بیش از دو برابر شد. این روند نشان می‌دهد کاهش واردات هند صرفاً ادامه یک شروع ضعیف در ابتدای سال نبود و با پیشرفت نیمه نخست سال، دسترسی به عرضه خارجی به‌طور محسوسی دشوارتر شد.

سامانه رسمی تجارت هند حجم واردات را در سطح کد هشت‌رقمی گمرکی، از جمله HS 27132000 برای قیر نفتی، ارائه می‌کند و داده‌ها در حال حاضر تا ژوئن ۲۰۲۶ در دسترس هستند. بنابراین آمار جدید تجارت تصویر روشن‌تری از اختلال فیزیکی بازار نسبت به تغییر قیمت‌ها به‌تنهایی ارائه می‌کند. هند همچنان توانسته است قیر وارد کند، اما حجم محصول ورودی بسیار پایین‌تر از سطحی بوده که معمولاً برای پشتیبانی از یکی از بزرگ‌ترین بازارهای راه‌سازی جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

این تغییر اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا هند در گذشته برای تکمیل تولید پالایشگاه‌های داخلی خود به حجم قابل‌توجهی قیر وارداتی متکی بوده است. تأمین‌کنندگان خلیج فارس به دلیل نزدیکی جغرافیایی، قیمت رقابتی محصول و مسیرهای تثبیت‌شده حمل قیر فله به سواحل غربی هند نقش مهمی در این توازن داشته‌اند. زمانی که استفاده از این مسیرها دشوارتر شد، هند نتوانست به‌سرعت حجم ازدست‌رفته از خلیج فارس را به‌طور کامل با منابع دیگر جایگزین کند.

آمار آوریل از قبل یک هشدار اولیه ارائه کرده بود. هند در آوریل ۲۰۲۶ حدود ۲۳۶ هزار تن قیر وارد کرد، در حالی که این رقم در آوریل ۲۰۲۵ حدود ۲۹۷ هزار تن بود. در آن مرحله، افت سالانه کمی بیش از ۲۰ درصد بود. رقم نهایی سه‌ماهه دوم نشان می‌دهد شرایط پس از آوریل به شکل قابل‌توجهی بدتر شده است.





خام الزاماً به معنی بیشترین تولید ممکن قیر نیست. پالایشگران درباره تخصیص جریان‌های سنگین، از جمله وکیوم باتوم، میان قیر جاده‌ای، نفت کوره و واحدهای تبدیل ثانویه تصمیم می‌گیرند. حاشیه سود محصولات، نوع پالایشگاه و نیاز بازار سوخت می‌توانند مستقل از میزان کل فرآورش نفت خام بر عرضه قیر داخلی اثر بگذارند. موجودی انبار نیز یکی دیگر از عوامل نامشخص است. کاهش واردات در صورتی که توزیع‌کنندگان، پالایشگاه‌ها یا پیمانکاران ذخایر کافی داشته باشند، می‌تواند برای مدتی از طریق برداشت از موجودی جبران شود، اما ذخایر فقط برای دوره محدودی قادر به پوشش کسری عرضه هستند. داده‌های عمومی هنوز تصویر کافی ارائه نمی‌کنند که مشخص شود چه میزان از کاهش واردات نیمه نخست با برداشت از موجودی و چه میزان با افزایش عرضه پالایشگاه‌های داخلی جبران شده است.

این موضوع با خروج فعالیت راهسازی از دوره اصلی مونسون اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد. مصرف قیر هند معمولاً با بهبود شرایط آب‌وهوایی و ازسرگیری پروژه‌های به‌تعویق‌افتاده آسفالت‌ریزی افزایش پیدا می‌کند. اگر واردات پایین باقی بماند و پیمانکاران دوباره پروژه‌ها را فعال کنند، ممکن است خریداران هم‌زمان با افزایش مصرف واقعی راهسازی مجبور به بازسازی موجودی خود نیز شوند.

این تفاوت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا تقاضای هند دیگر در همان جهت واردات حرکت نمی‌کند. داده‌های وزارت نفت نشان می‌دهند مصرف قیر در ژوئیه ۲۰۲۶ نسبت به ژوئیه سال قبل ۸.۵ درصد افزایش یافته و روند منفی سالانه ثبت‌شده در ماه‌های مه و ژوئن را معکوس کرده است. مصرف ژوئیه به دلیل مونسون همچنان از ژوئن پایین‌تر بود، اما بازگشت رشد سالانه نشان می‌دهد مصرف داخلی در حالی وارد مرحله بازیابی شده است که واردات نیمه نخست سال سقوط کرده بود. این مسئله تضاد اصلی بازار فعلی قیر هند را ایجاد می‌کند؛ واردات به‌شدت کاهش یافته است، اما تقاضا نشانه‌های تقویت نشان می‌دهد.

بنابراین کاهش واردات را نمی‌توان فقط با ضعف پروژه‌های راهسازی توضیح داد. بارندگی فصلی بدون تردید فعالیت آسفالت‌ریزی را در سه‌ماهه دوم محدود کرد و شرایط مونسون معمولاً مصرف قیر را پایین می‌آورد. با این حال، کاهش سالانه ۶۸ درصدی واردات در سه‌ماهه دوم و سپس افزایش ۸.۵ درصدی مصرف سالانه در ژوئیه، از وجود اختلالی در سمت عرضه حکایت می‌کند که فراتر از کاهش فصلی تقاضا است. در نتیجه، پالایشگاه‌های داخلی هند نقش مهم‌تری در حفظ توازن بازار پیدا کرده‌اند. هند ظرفیت پالایشی قابل‌توجهی دارد، اما بالا بودن حجم فرآورش نفت

بیمه یا عدم قطعیت مسیر باعث شود قیمت نهایی تحویل شده قدرت رقابتی نداشته باشد. سقوط واردات هند در نیمه نخست نشان می‌دهد نزدیکی جغرافیایی به خریدار زمانی که زنجیره لجستیک مختل شده باشد، دسترسی به بازار را تضمین نمی‌کند.

بنابراین آمار گمرکی بعدی اهمیت بسیار زیادی خواهد داشت. ارقام واردات ژوئیه و اوت نشان خواهند داد که سقوط نیمه نخست ادامه پیدا کرده، تثبیت شده یا وارد مسیر بازبایی شده است. این اعداد باید همراه با مصرف داخلی قیر، تولید پالایشگاه‌ها، رفتار موجودی انبار و کرایه حمل فله به بنادر هند بررسی شوند. اگر واردات هم‌زمان با تقویت تقاضای داخلی بازبایی شود، هند می‌تواند به

سمت توازن بهتر عرضه حرکت کند. اما اگر واردات در سطح پایین باقی بماند و مصرف همچنان افزایش یابد، بازار ممکن است وارد فصل آسفالت‌ریزی پس از مونسون شود، در حالی که توازن فیزیکی عرضه بسیار محدودتر شده است.

بنابراین مهم‌ترین علامت نیمه نخست فقط این نیست که هند قیر کمتری وارد کرده است. نکته اصلی این است که شدت کاهش واردات به تدریج بیشتر شود و در نهایت خریداران را مجبور کرد برای یافتن محموله جایگزین، محدوده جغرافیایی تأمین خود را در آسیا گسترش دهند. بازاری که در شش ماه نخست ۲۰۲۵ حدود ۱۸۱ میلیون تن قیر وارد کرده بود، در دوره مشابه ۲۰۲۶ فقط حدود ۹۰۵ هزار تن دریافت کرد. با این حال، مصرف داخلی دوباره به رشد مثبت سالانه بازگشته است. همین واگرایی باعث می‌شود مسئله عرضه قیر هند دیگر فقط یک مشکل موقت کشتیرانی نباشد و به یکی از مهم‌ترین موضوعات بازار قیر آسیا در نیمه دوم ۲۰۲۶ تبدیل شود.

چنین ترکیبی می‌تواند شرایط خرید را بسیار محدودتر از چیزی کند که فقط از آمار واردات نیمه نخست برداشت می‌شود. چالش عرضه در مناطق مختلف هند نیز یکسان نیست. سواحل غربی این کشور در شرایط معمول موقعیت مناسبی برای دریافت محموله‌های فله خاورمیانه دارند، در حالی که استفاده از مبادی جایگزین آسیایی می‌تواند مسیر دریایی طولانی‌تر و اقتصاد متفاوتی برای کرایه حمل ایجاد کند. قیر کره جنوبی، سنگاپور، مالزی یا چین زمانی که عرضه خلیج فارس محدود شود می‌تواند اهمیت تجاری بیشتری پیدا کند، اما هر گزینه جایگزین باید بر اساس قیمت تحویل شده ارزیابی شود.

این موضوع برای قیر فله اهمیت ویژه‌ای دارد. این محصول به کشتی‌های گرم و عایق‌بندی شده نیاز دارد و ناوگان تخصصی حمل قیر بسیار کوچک‌تر و کم‌انعطاف‌تر از ناوگان نفت خام یا نفتکش‌های معمول حمل فرآورده است. ممکن است یک فروشنده قیر کافی برای عرضه داشته باشد، اما همچنان در یافتن کشتی مناسب که حاضر باشد سفر را با هزینه قابل قبول انجام دهد با مشکل مواجه شود.

قیر بسته‌بندی شده انعطاف بیشتری ایجاد می‌کند، زیرا بشکه و جامبوگ می‌توانند از شبکه‌های حمل کانتینری یا عمومی استفاده کنند. با این حال، عرضه بسته‌بندی شده هزینه‌های خاص خود را شامل بسته‌بندی، دسترسی به کانتینر، عملیات بندری و توزیع داخلی ایجاد می‌کند. این روش می‌تواند بخشی از کمبودها را پوشش دهد، اما همیشه جایگزین اقتصادی مناسبی برای نیازهای بزرگ قیر فله نیست.

محموله ۵ هزار تنی جنوب چین دقیقاً همین منطق جدید خرید را نشان می‌دهد. هند تأمین‌کنندگان سنتی خود را کنار نمی‌گذارد، بلکه گزینه‌های بیشتری اضافه می‌کند، زیرا قابلیت اطمینان ارزش بیشتری پیدا کرده است. خریدارانی که پیش‌تر عمدتاً بر قیمت خلیج فارس تمرکز می‌کردند، اکنون مجبورند دسترسی به محصول را در بازار گسترده‌تری از آسیا مقایسه کنند.

این تغییر می‌تواند برای عرضه‌کنندگان کره جنوبی، سنگاپور، مالزی و چین نیز اهمیت پیدا کند، به‌ویژه اگر هند پیش از عادی شدن لجستیک خلیج فارس وارد یک دوره خرید قوی پس از مونسون شود. حتی محموله‌های جایگزین نسبتاً کوچک نیز زمانی که چند خریدار هندی برای حجم محدود موجود در بازار نقدی رقابت کنند، می‌توانند بر جریان تجارت منطقه‌ای اثر بگذارند.

برای صادرکنندگان خلیج فارس نیز ریسک روشن است. قیمت پایین FOB بخش زیادی از مزیت تجاری خود را از دست می‌دهد اگر دسترسی به کشتی، کرایه حمل،





تناقض بازار قیر آذربایجان؛ صادرات دو برابر شد، اما تولید ۴۲.۲ درصد سقوط کرد

این حال، جهت حرکت بازار برای تجارت منطقه‌ای قیر اهمیت دارد.

پرسش اصلی این نیست که آیا صادرات افزایش یافته است یا خیر؛ داده‌ها این افزایش را به‌وضوح نشان می‌دهند. مسئله مهم این است که آذربایجان چگونه در شرایطی که تولید با چنین شدت زیادی کاهش یافته، توانسته فروش خارجی خود را افزایش دهد. آمار موجود توضیح قطعی برای این وضعیت ارائه نمی‌کنند. چند سازوکار می‌توانند بدون ایجاد تناقض چنین الگویی ایجاد کنند؛ تولیدکنندگان ممکن است از موجودی‌های انباشته‌شده قبلی استفاده کرده باشند، مصرف داخلی ممکن است کاهش یافته باشد، زمان‌بندی تولید و صادرات در ماه‌های مختلف با یکدیگر تفاوت داشته باشد یا سهم بیشتری از محصول موجود به خریداران خارجی اختصاص یافته باشد. بدون در اختیار داشتن داده‌های ماهانه تولید، مصرف داخلی و تغییر موجودی که با محموله‌های صادراتی تطبیق داده شده باشند، هیچ‌یک از این توضیحات را نمی‌توان قطعی دانست.

به همین دلیل، موجودی انبار باید با دقت بیشتری دنبال شود. رقم ۱۴ هزار و ۷۰۰ تن ثبت‌شده در ابتدای اوت، میان تولید و مصرف فوری یک حاشیه اطمینان ایجاد می‌کند، اما موجودی انبار با عرضه پایدار جدید یکسان نیست. ذخایر می‌توانند برای مدتی از تعهدات صادراتی حمایت کنند، حتی زمانی که تولید جاری ضعیف‌تر شده است، اما برداشت مستمر از موجودی در نهایت به جایگزینی محصول نیاز دارد. اگر تولید پایین باقی بماند و صادرات نیز با سرعت قوی نیمه نخست ادامه پیدا کند، رابطه میان ذخایر، تقاضای داخلی راه‌سازی و میزان محصول قابل‌عرضه برای صادرات اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد.

آذربایجان ظرفیت نصب‌شده قابل‌توجهی برای تولید قیر دارد. واحد مدرن قیر پالایشگاه نفت حیدر علی‌اف برای تولید سالانه ۴۰۰ هزار تن طراحی شده است؛ ظرفیتی که از سطح قبلی ۲۵۰ هزار تن افزایش یافته و تولید آن بر قیر جاده‌ای باکیفیت در محدوده نفوذ 60\40 متمرکز است. هدف اعلام‌شده از ایجاد این ظرفیت، در درجه اول تأمین نیازهای داخلی بود. به همین دلیل، تولید ۸۱ هزار و ۷۰۰ تنی در هفت ماه نخست ۲۰۲۶ قابل‌توجه است، هرچند نباید ظرفیت اسمی را با تولید واقعی یکسان دانست. تعمیرات، برنامه عملیاتی، بهینه‌سازی پالایشگاه و نحوه تخصیص خوراک می‌توانند فاصله زیادی میان ظرفیت طراحی‌شده و تولید واقعی ایجاد کنند.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، بازار قیر آذربایجان دو علامت کاملاً متفاوت ارسال می‌کند. تولید قیر نفتی در ژانویه تا ژوئیه ۲۰۲۶ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۲.۲ درصد کاهش یافت و به ۸۱ هزار و ۷۰۰ تن رسید، در حالی که داده‌های گمرکی نیمه نخست سال نشان می‌دهند صادرات بیش از دو برابر شده و به ۸ هزار و ۱۰۹ تن رسیده است. این تضاد قابل‌توجه است؛ آذربایجان در مقایسه با سال قبل قیر بسیار کمتری تولید می‌کند، اما هم‌زمان حجم بیشتری از این محصول را به بازارهای خارجی می‌فرستد.

کاهش تولید قیر حتی در مقایسه با سایر داده‌های صنعت پالایش آذربایجان نیز چشمگیر است. ارزش کل تولید فرآورده‌های نفتی در این دوره هفت‌ماهه ۴.۹ درصد کاهش یافت، اما تغییرات تولید محصولات مختلف یکسان نبود. تولید بنزین ۲.۳ درصد، کک نفتی ۱۰ درصد، روغن‌های روان‌کننده ۲۰.۱ درصد و نفت کوره ۳۱.۱ درصد افزایش یافت. در مقابل، تولید گازوئیل فقط ۱.۹ درصد کاهش پیدا کرد و تولید نفت سفید و سوخت جت ۲۰.۳ درصد افت کرد. بنابراین کاهش ۴۲.۲ درصدی قیر یکی از شدیدترین افت‌های ثبت‌شده میان فرآورده‌های پالایشگاهی این کشور در دوره مورد بررسی بود.

داده‌های جدید موجودی انبار نیز لایه دیگری به این وضعیت اضافه می‌کنند. در اول اوت، ۱۴ هزار و ۷۰۰ تن قیر نفتی در انبار واحدهای صنعتی موجود بود. این رقم در مقایسه با کل ۸ هزار و ۱۰۹ تن قیری که در شش ماه نخست ۲۰۲۶ صادر شده، قابل‌توجه است. این موضوع نشان می‌دهد اگرچه افزایش صادرات از نظر درصدی بسیار چشمگیر بوده، اما حجم فیزیکی صادرات همچنان بخش نسبتاً کوچکی از کل سامانه قیر آذربایجان را تشکیل می‌دهد. این کشور بخش عمده تولید خود را صادر نمی‌کند، بلکه جریان صادراتی نسبتاً کوچکی از یک پایه پایین با سرعت زیادی افزایش یافته است.

درک این تفاوت اهمیت زیادی دارد. آذربایجان در ژانویه تا ژوئن ۲۰۲۶ نسبت به مدت مشابه ۲۰۲۵ حدود ۴ هزار و ۲۷۷ تن قیر بیشتری صادر کرد و حجم صادرات نیمه نخست سال به ۸ هزار و ۱۰۹ تن رسید. درآمد صادرات نیز به حدود ۲.۳ میلیون دلار رسید و تقریباً ۲.۳ برابر شد که اندکی سریع‌تر از رشد حجم فیزیکی صادرات بود. با این حال، قیر همچنان فقط حدود ۰.۱ درصد از کل صادرات آذربایجان را تشکیل می‌دهد و بنابراین این تحول به معنی تغییر عمده در ساختار کل تجارت هیدروکربنی این کشور نیست. با

این شرایط به آن معنا نیست که آذربایجان در حال تبدیل شدن به یک صادرکننده بزرگ جهانی قیر است. صادرات ۸ هزار و ۱۰۹ تنی در نیمه نخست سال در مقایسه با جریان‌های عمده تجارت قیر در آسیا و خاورمیانه همچنان محدود محسوب می‌شود. اهمیت اصلی در تفاوت جهت و مقیاس دو شاخص دیده می‌شود؛ صادرات درست در زمانی به شدت افزایش یافته که تولید داخلی با افت شدیدی مواجه شده است. این وضعیت نمونه مناسبی است که نشان می‌دهد داده‌های تولید و آمار گمرکی نباید جدا از یکدیگر تفسیر شوند.

برای واردکنندگان کشورهای همسایه، پیام فوری این نیست که عرضه قیر آذربایجان در حال ناپدید شدن است. این کشور در ابتدای اوت همچنان موجودی قابل توجهی داشت و ظرفیت نصب شده تولید آن بسیار بالاتر از مقدار تولید ثبت شده در هفت ماه نخست بود. مسئله مهم‌تر این است که آیا کاهش تولید ادامه پیدا خواهد کرد یا خیر. اگر تولید بازیابی شود، رشد صادرات نیمه نخست می‌تواند آغاز حضور فعال‌تر آذربایجان در تجارت منطقه‌ای باشد. اما اگر تولید ضعیف باقی بماند، حفظ رشد صادرات بدون کاهش ذخایر یا محدود کردن محصول موجود برای بازار داخلی دشوارتر خواهد شد.

به همین دلیل، مجموعه بعدی آمار اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت. تولید اوت و سپتامبر، تغییر موجودی انبارها و آمار صادرات گمرکی در سه ماهه سوم نشان خواهند داد که واگرایی فعلی موقت است یا به یک روند ساختاری تبدیل می‌شود. بازیابی تولید همراه با ادامه رشد صادرات، موقعیت آذربایجان را به عنوان یک تأمین‌کننده منطقه‌ای تقویت خواهد کرد. در مقابل، ادامه تولید پایین همراه با کاهش ذخایر، از محدود تر شدن توازن عرضه حکایت خواهد داشت.

برای بازار قیر، نتیجه روشن است. دو برابر شدن صادرات در نگاه اول علامتی مثبت برای عرضه محسوب می‌شود و افت ۴۲.۲ درصدی تولید در نگاه اول علامتی منفی است. هر دو گزاره درست هستند، اما هیچ‌یک به تنهایی تصویر کامل بازار را نشان نمی‌دهند. آذربایجان وارد نیمه دوم ۲۰۲۶ شده است، در حالی که قیر بیشتری از مرزهای آن خارج می‌شود، محصول کمتری تولید می‌شود و مقدار مشخصی موجودی انبار میان این دو روند قرار گرفته است.

پایداری همین ترکیب مسیر بعدی بازار را مشخص خواهد کرد. آذربایجان ظرفیت بالایش و موقعیت جغرافیایی لازم برای باقی ماندن به عنوان یک منبع مفید قیر جاده‌ای برای بازارهای نزدیک را دارد، اما رشد صادرات در نهایت باید از تولید یا موجودی انبار پشتیبانی شود. اگر فاصله میان رشد صادرات و کاهش تولید همچنان بیشتر شود، موفقیت اخیر این کشور در افزایش صادرات می‌تواند در نهایت به چالشی برای مدیریت عرضه تبدیل شود.

در حال حاضر هیچ توضیح رسمی وجود ندارد که نشان دهد کاهش تولید ناشی از دست رفتن دائمی ظرفیت تولید قیر بوده است. این تفاوت برای خریداران اهمیت دارد. کاهش موقت عملیاتی می‌تواند چشم‌انداز کاملاً متفاوتی نسبت به توقف ساختاری واحد تولید ایجاد کند. اگر فعالیت پالایشگاه به سطح معمول بازگردد، ظرفیت نصب شده آذربایجان امکان افزایش قابل توجه تولید را فراهم می‌کند. اما اگر تولید پایین‌تر نتیجه تغییری طولانی‌تر در اقتصاد پالایش یا نحوه تخصیص برش‌های سنگین باشد، عرضه قابل صادرات می‌تواند محدودتر شود.

قیر در اقتصاد پالایش جایگاه مهمی دارد، زیرا جریان‌های سنگینی که برای تولید آن استفاده می‌شوند، کاربردهای جایگزین دیگری نیز دارند. وکیوم باتوم و سایر مواد سنگین بسته به نوع پالایشگاه و حاشیه سود محصولات می‌توانند به تولید قیر، نفت کوره یا فرآورده‌های تبدیل بیشتر اختصاص یابند. تولید نفت کوره آذربایجان در ژانویه تا ژوئیه ۳۱.۱ درصد افزایش یافت، در حالی که تولید قیر ۴۲.۲ درصد کاهش پیدا کرد. آمار عمومی به‌تنهایی ثابت نمی‌کنند که خوراک عمده از تولید قیر به سمت نفت کوره منتقل شده است و چنین نتیجه‌ای به اطلاعات عملیاتی پالایشگاه نیاز دارد. با این حال، تفاوت روند این دو محصول باعث می‌شود نحوه تخصیص برش‌های سنگین به یکی از شاخص‌هایی تبدیل شود که باید در ادامه زیر نظر قرار گیرد.

تقاضای داخلی بخش دیگر این معادله است. ظرفیت تولید قیر آذربایجان تا حد زیادی برای پشتیبانی از نیازهای داخلی راه‌سازی و ساخت‌وساز توسعه یافته است. فعالیت قوی پروژه‌های آسفالت و راه‌سازی می‌تواند حتی در شرایط مناسب تولید، مازاد قابل صادرات را کاهش دهد، در حالی که اجرای ضعیف‌تر پروژه‌ها ممکن است به‌طور موقت محصول بیشتری برای بازار خارجی آزاد کند. بنابراین برای صادرکنندگان و خریداران منطقه‌ای، عدد تعیین‌کننده فقط کل تولید نیست، بلکه میزان محصولی است که پس از تأمین تعهدات داخلی باقی می‌ماند.

افزایش صادرات در نیمه نخست سال می‌تواند از موقعیت جغرافیایی آذربایجان نیز بهره برده باشد. این کشور میان منطقه خزر، قفقاز جنوبی و مسیرهای زمینی به سمت گرجستان و ترکیه قرار گرفته و به بازارهای نزدیکی دسترسی دارد که تقاضای فصلی راه‌سازی می‌تواند برای آنها فرصت خرید ایجاد کند. هزینه حمل قیر نسبت به ارزش واحد محصول اهمیت زیادی دارد و به همین دلیل، نزدیکی جغرافیایی در برخی معاملات می‌تواند به اندازه قیمت اسمی FOB اهمیت داشته باشد. عرضه‌کننده‌ای که بتواند بازارهای همسایه را از مسیرهای کوتاه‌تر تأمین کند، حتی با حجم صادرات نسبتاً پایین نیز ممکن است قدرت رقابتی خود را حفظ کند.

حمله به اورسک یک تولیدکننده قیر روسیه را تا شش ماه از مدار خارج می کند!

است. این پالایشگاه در مارس ۲۰۲۱ در شرایطی که حدود ۳۵۳ هزار تن خوراک فرآورش کرد، نزدیک به ۱۹ هزار تن قیر تولید کرد. نمی توان از این رقم تاریخی برای تخمین تولید ماهانه فعلی استفاده کرد، زیرا نوع فعالیت پالایشگاه، نرخ فرآورش و اقتصاد محصولات در طول زمان تغییر می کنند. با این حال، این داده تأیید می کند که این مجموعه پیش تر قیر جاده ای را در حجم تجاری قابل توجه تولید کرده است و قیر فقط یک محصول ثانویه و گاه به گاه در فهرست تولیدات آن نبوده است.

زمان این توقف نیز اهمیت دارد، زیرا هم زمان با کاهش گسترده تر فعالیت پالایشگاه های روسیه رخ داده است. نرخ فرآورش در این کشور تحت تأثیر حملات مکرر به ظرفیت های پالایشی، به سطوحی نزدیک شده است که در حدود دو دهه گذشته مشاهده نشده بود. کمبود سوخت در چند منطقه روسیه دوباره ظاهر شده و مقام ها با محدودیت صادرات، کاهش برخی الزامات کیفی سوخت و واردات فرآورده های نفتی برای کنترل وضعیت واکنش نشان داده اند. منطقه اورنبورگ نیز یکی از مناطقی بوده است که با فشار بر عرضه مواجه شده است.

با این حال، بازار قیر باید از بحران بنزین جدا بررسی شود. اولویت فوری سیاست گذاران روسیه حفظ عرضه سوخت حمل و نقل، به ویژه بنزین و گازوئیل است. این مسئله می تواند به طور غیرمستقیم بر قیر اثر بگذارد، زیرا زمانی که سوخت های ضروری کمیاب می شوند، نحوه بهینه سازی پالایشگاه ها نیز تغییر می کند. جریان های سنگینی مانند وکیوم باتوم بسته به نوع پالایشگاه، حاشیه سود و نیاز عملیاتی می توانند به مسیرهای مختلفی اختصاص پیدا کنند. پالایشگاهی که تلاش می کند تولید سوخت حمل و نقل را به حداکثر برساند، ممکن است درباره تخصیص مواد سنگین تصمیم متفاوتی نسبت به شرایط عادی بگیرد.

این موضوع در اورسک اهمیت بیشتری دارد، زیرا این پالایشگاه هم قیر و هم نفت کوره تولید می کند. وقتی کل زنجیره فرآورش مختل می شود، هر دو جریان محصول ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند. با این حال، زمانی که واحدهای مختلف به تدریج فعالیت خود را از سر بگیرند، لزوماً ترکیب محصولات با همان سرعت به حالت عادی باز نمی گردد. راه اندازی مجدد تقطیر نفت خام به معنی بازگشت کامل تولید قیر نیست، همان طور که راه اندازی یک واحد مرتبط با قیر نیز به معنی بازگشت کل پالایشگاه به ظرفیت عادی نخواهد بود.

توقف اورسک می تواند فراتر از بازار فوری اورنبورگ نیز اهمیت داشته باشد. شرکت فورته اینوست اعلام کرده است که محصولات پالایشگاه اورسک علاوه بر بازار داخلی روسیه،

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، روسیه پس از توقف فرآورش در پالایشگاه اورسک نفت اورگسینتز (Orsknefteorgsintez) در منطقه اورنبورگ در پی حمله پهپادی ۱۱ اوت ۲۰۲۶، تولید یکی از پالایشگاه هایی را از دست داده است که مستقیماً قیر جاده ای تولید می کند. این اختلال برای بازار قیر اهمیت بیشتری نسبت به توقف یک پالایشگاه معمولی دارد، زیرا سبد محصولات تأیید شده اورسک شامل قیر جاده ای، نفت کوره و جریان های سنگین پالایشگاهی است که اقتصاد تولید قیر بر پایه آنها شکل می گیرد. بر اساس اعلام دولت منطقه ای، تعمیر زیرساخت های آسیب دیده ممکن است تا شش ماه طول بکشد، هر چند این برآورد نباید به معنی تأیید تعطیلی کامل پالایشگاه برای تمام این دوره در نظر گرفته شود.

پالایشگاه اورسک نفت اورگسینتز ظرفیت فرآورش سالانه حدود ۵.۷۶ میلیون تن، معادل تقریباً ۱۱۵ هزار و ۲۰۰ بشکه در روز را دارد. این پالایشگاه در سال ۲۰۲۴ حدود ۴.۲ میلیون تن نفت خام فرآورش کرد و حجم قابل توجهی گازوئیل، بنزین، قیر و نفت کوره تولید کرد. اسناد رسمی محصولات خود پالایشگاه نیز تولید قیر جاده ای نفتی ویسکوز در گریدهای ۶۰/۹۰ BND و ۷۰/۱۰۰ BND را در کنار نفت کوره و مواد سنگین پالایشگاهی تأیید می کنند. بنابراین ارتباط میان توقف این پالایشگاه و عرضه قیر مستقیم است و فقط بر یک تحلیل نظری تکیه ندارد.

پالایشگاه پس از آن فرآورش را متوقف کرد که حمله به واحدهای عملیاتی آسیب رساند و آتش سوزی ایجاد کرد. مقام های منطقه اورنبورگ در ۱۳ اوت خسارت وارده شده به زیرساخت های اصلی را شدید توصیف کردند و هشدار دادند که برای بازسازی ممکن است به تجهیزات وارداتی نیاز باشد که تهیه آنها تحت تحریم های موجود دشوار است. مدت تعمیرات تا شش ماه برآورد شده است. این زمان بندی همچنان یک برآورد محسوب می شود و تاریخ قطعی راه اندازی مجدد نیست، اما احتمال می دهد که فعالیت اورسک در بخش قابل توجهی از فصل راه سازی روسیه و حتی ورود به ماه های سرد با محدودیت روبرو باقی بماند.

برای بازار قیر روسیه، مسئله اصلی فقط ظرفیت اسمی فرآورش نفت خام این پالایشگاه نیست. هیچ پالایشگاهی تمام نفت خام ورودی را به قیر تبدیل نمی کند و تاکنون رقم تأیید شده ای منتشر نشده است که نشان دهد توقف اورسک دقیقاً چند تن تولید قیر را از بازار حذف کرده است. نتیجه دقیق تر این است که یک پالایشگاه فعال با سابقه تأیید شده تولید قیر جاده ای، فرآورش را متوقف کرده و بازگشت آن ممکن است چند ماه طول بکشد. داده های عملیاتی تاریخی نشان می دهند قیر یک محصول حاشیه ای در اورسک نبوده



به مشتریانی در کشورهای نزدیک و دور از جمله قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، مغولستان، افغانستان، چین و بلاروس عرضه می‌شوند. این شرکت مشخص نکرده است که قیر به تمام این کشورها صادر می‌شود و بنابراین نباید این فهرست را نقشه مقاصد صادراتی قیر اورسک تلقی کرد. با این حال، این داده نشان می‌دهد پالایشگاه در یک شبکه تجاری فعالیت می‌کند که بسیار فراتر از منطقه محل استقرار آن امتداد دارد.

این موقعیت منطقه‌ای اهمیت دارد، زیرا بازارهای زمینی قیر به فاصله حمل بسیار حساس هستند. برخلاف فرآورده‌های پالایشی با ارزش بالاتر، قیر جاده‌ای نسبت به ارزش هر تن خود هزینه لجستیکی بالایی دارد. هزینه حمل کامیونی یا ریلی می‌تواند به سرعت اقتصاد خرید از یک عرضه‌کننده جایگزین را تغییر دهد. اگر خریدارانی که معمولاً از منطقه اورال یا نقاط نزدیک روسیه تأمین می‌شوند مجبور شوند محصول را از پالایشگاه‌های دورتر تهیه کنند، ممکن است قیر جایگزین موجود باشد، اما الزاماً با همان هزینه قابل تهیه نخواهد بود.

این اثر برای پروژه‌های راه‌سازی دارای بودجه ثابت یا نسبتاً ثابت می‌تواند شدیدتر باشد. یک تولیدکننده آسفالت فقط به دسترسی فیزیکی به قیر نیاز ندارد، بلکه باید گرید مناسب را در زمان مشخص و با قیمت تحویل‌شده سازگار با اقتصاد پروژه دریافت کند. سبد رسمی محصولات اورسک شامل BND 60 / 90 و BND 70 / 100 است که در کاربردهای راه‌سازی استفاده می‌شوند. حذف یک منبع تثبیت‌شده برای این گریدها می‌تواند خریداران را مجبور به تغییر مسیرهای تأمین کند، حتی اگر روسیه در مجموع همچنان حجم زیادی قیر تولید کند.

همچنین باید میان فشار بر عرضه داخلی و میزان محصول قابل‌صادرات تفاوت قائل شد. اگر مقام‌های روسیه در شرایط محدودیت فعالیت پالایشگاه‌ها، تأمین سوخت و نیازهای ساخت‌وساز داخلی را در اولویت قرار دهند، ممکن است دسترسی صادرکنندگان به برخی فرآورده‌های پالایشی کاهش پیدا کند، حتی اگر محدودیت رسمی برای صادرات قیر وضع نشده باشد. در حال حاضر مدرکی وجود ندارد که چنین سیاستی را به‌طور مشخص برای قیر تأیید کند و بنابراین توصیف توقف اورسک به‌عنوان ممنوعیت صادرات یا کمبود سراسری قیر روسیه زود هنگام خواهد بود. ریسک تجاری در این است که کاهش تعداد مراکز فعال عرضه، انعطاف بازارهای منطقه‌ای را کمتر کند.

جغرافیای روسیه نیز این مسئله را تشدید می‌کند. پالایشگاه‌هایی که اورال، منطقه ولگا، سیبری و غرب روسیه را تأمین می‌کنند، منابع کاملاً قابل‌جایگزین با یکدیگر نیستند. زیرساخت حمل، دسترسی به واگن‌های ریلی، ذخیره‌سازی، نیاز به گرمایش و فاصله می‌تواند اختلاف قابل توجهی در قیمت تحویل‌شده ایجاد کنند. بنابراین نمی‌توان فرض کرد تولید از دست‌رفته در اورنبورگ با ارسال همان مقدار محصول از پالایشگاهی در فاصله چند هزار کیلومتری و با همان هزینه جایگزین خواهد شد.

این توقف می‌تواند بر اقتصاد فرآورده‌های سنگین نیز اثر بگذارد. اورسک در کنار قیر جاده‌ای نفت کوره تولید می‌کند و اسناد رسمی آن وجود مواد سنگین پالایشگاهی را نیز در سبد محصولات تأیید می‌کنند. زمانی که پالایشگاهی که توانایی عرضه چند جریان سنگین را دارد از بازار خارج می‌شود، توازن منطقه‌ای نفت کوره، مواد سنگین و قیر می‌تواند هم‌زمان محدودتر شود. این موضوع به معنی حرکت یکسان قیمت همه این محصولات نیست، اما رقابت برای تأمین جایگزین را افزایش می‌دهد.

تحریم‌ها نیز می‌توانند روند بازگشت پالایشگاه را پیچیده‌تر کنند. هشدار درباره دشواری تهیه برخی تجهیزات جایگزین اهمیت تجاری دارد، زیرا تعمیر یک پالایشگاه فقط به بازسازی سازه‌های آسیب‌دیده محدود نمی‌شود. تجهیزات تخصصی، سامانه‌های کنترلی و قطعات فنی می‌توانند سرعت بازگشت واحدهای مختلف را تعیین کنند. طولانی شدن روند تعمیر به این معنا خواهد بود که بازار باید مدت بیشتری بدون بخشی از تولید اورسک فعالیت کند.

به همین دلیل، برای خریداران قیر مهم‌ترین شاخص فقط اعلام راه‌اندازی مجدد پالایشگاه نخواهد بود، بلکه ترتیب بازگشت واحدها به فعالیت اهمیت بیشتری خواهد داشت. نرخ فرآورش نفت خام، دسترسی به وکیوم باتوم و تولید واقعی قیر جاده‌ای باید بازیابی شوند تا اورسک دوباره به‌عنوان یک منبع کاملاً فعال قیر در نظر گرفته شود.

بازار پالایش روسیه در حال حاضر انعطاف کمتری نسبت به شرایط عادی دارد. خارج شدن یک تولیدکننده تأییدشده قیر جاده‌ای از چنین سامانه‌ای، در دوره‌ای که نرخ فعالیت پالایشگاه‌ها به‌شدت کاهش یافته است، محدودیت دیگری ایجاد می‌کند. این خبر ثابت نمی‌کند که روسیه وارد کمبود سراسری قیر شده است و هنوز داده کافی برای محاسبه دقیق حجم تولید از دست‌رفته وجود ندارد. آنچه با اطمینان می‌توان گفت این است که پالایشگاهی با سابقه تولید BND 60 / 90 و BND 70 / 100 فرآورش را متوقف کرده است و تعمیر آن ممکن است به‌جای چند روز، چند ماه طول بکشد.

همین تفاوت برای بازارهای منطقه‌ای قیر جاده‌ای اهمیت کافی دارد. تعطیلی اورسک یکی از منابع عرضه را از سامانه‌ای حذف کرده است که پیش از این نیز تحت فشار شدید پالایشی قرار داشت. اگر دوره تعمیرات به سقف برآورد فعلی نزدیک شود، اثر آن فقط با کاهش ظرفیت فرآورش اندازه‌گیری نخواهد شد و فاصله بیشتر تأمین، هزینه لجستیک جایگزین و قیمت تحویل‌شده برای ادامه پروژه‌های راه‌سازی نیز اهمیت بیشتری پیدا خواهند کرد.

امارات تجارت و مبادلات مالی با ایران را متوقف کرد؛ این تصمیم چه اثری بر تجارت قیر ایران دارد؟



نمی‌کند که ساختار صادرات قیر ایران برای همیشه تغییر کرده است. برای تریدرهای قیر، نخستین حوزه‌ای که نیاز به توجه دارد، بخش مالی معامله است. محموله‌های قیر فقط از مسیر لجستیک فیزیکی معامله نمی‌شوند. روش پرداخت، ارتباطات بانکی، اسناد تجاری، بررسی‌های انطباق، بیمه و شرایط قرارداد میان خریدار و فروشنده همگی بخشی از زنجیره تأمین هستند. بنابراین توقف تراکنش‌های مالی می‌تواند حتی در شرایطی که قیر در مبدأ موجود است، توانایی نهایی کردن معاملات جدید را دشوارتر کند.

این تفاوت برای صادرکنندگان ایرانی اهمیت ویژه‌ای دارد. ممکن است یک محموله تولید شده و از نظر تجاری آماده عرضه باشد، اما پرداخت، اسناد یا ساختار لجستیکی مرتبط با آن دشوارتر شود. در چنین شرایطی، اثر بازار الزاماً به شکل کمبود قیر ظاهر نمی‌شود. ممکن است اثر اصلی در افزایش زمان انجام معامله، کنترل‌های بیشتر انطباقی، تغییر ساختار پرداخت یا نیاز به بررسی دقیق‌تر مقصد و ساختار واسطه‌ها دیده شود.

حوزه دوم، لجستیک است. امارات تنها مقصد نهایی کالاهای ایرانی نیست، بلکه بنادر و شبکه لجستیکی این کشور در تجارت منطقه‌ای نیز نقش داشته‌اند. بنابراین هرگونه اختلال در مسیر ایران و امارات باعث می‌شود صادرکنندگان و تریدرها مسیر حمل را برای هر محموله به‌صورت جداگانه بررسی کنند.

برای قیر بسته‌بندی‌شده، از جمله بشکه و جامبوبگ، لجستیک کانتینری می‌تواند نسبت به تغییرات در پذیرش بندری، فرآیندهای گمرکی، ترانشیپمنت و دسترسی به کانتینر حساس باشد. در مورد قیر فله، ملاحظات متفاوت است. دسترسی به کشتی‌های گرم‌کن‌دار تخصصی، شرایط اجاره کشتی، الزامات بیمه، نحوه بارگیری و پذیرش در بندر مقصد اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. به همین دلیل، تصمیم امارات نباید به یک نتیجه یکسان برای تمام صادرات قیر ایران تبدیل شود. محموله‌های فله و بسته‌بندی‌شده ممکن است با شرایط عملیاتی متفاوتی روبرو شوند و بازارهای مقصد مختلف نیز امکانات لجستیکی و الزامات انطباق متفاوتی دارند.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، امارات متحده عربی تمام تجارت، مبادلات تجاری و تراکنش‌های مالی با ایران را تا اطلاع ثانوی متوقف کرده است. این تصمیم یک موضوع جدید در حوزه انطباق تجاری و لجستیکی برای شرکت‌هایی ایجاد می‌کند که در مسیر تجاری ایران و امارات فعالیت دارند. امارات پس از آن این تصمیم را اعلام کرد که سامانه‌های دفاعی این کشور شناسایی دو موشک بالستیک را که به گفته مقام‌های اماراتی از ایران به سوی این کشور شلیک شده بودند، گزارش کردند. امارات اعلام کرد بر اساس ارزیابی این کشور، موشک‌ها تردد دریایی را هدف گرفته بودند و هر دو در دریا سقوط کردند. مقام‌های ایرانی این ادعا را بی‌اساس دانستند.

برای بازار قیر ایران، این تحول اهمیت دارد، اما نباید آن را به‌صورت خودکار به معنای توقف صادرات قیر ایران تفسیر کرد. در حال حاضر هیچ مدرک عمومی و قابل اتکایی وجود ندارد که نشان دهد تولید قیر ایران متوقف شده یا تمام محموله‌های قیر ایران متوقف شده‌اند. تغییر قطعی و تأییدشده در حال حاضر در سطح مجوزهای تجاری، تراکنش‌های مالی، مبادلات تجاری و فضای گسترده‌تر انطباق و کنترل معاملات میان دو کشور ایجاد شده است.

امارات در سال‌های گذشته یکی از مسیرهای مهم تجاری و لجستیکی برای شرکت‌های ایرانی بوده است. جبل‌علی (Jebel Ali) و سایر زیرساخت‌های لجستیکی امارات در جابه‌جایی کالا، فعالیت‌های صادرات مجدد، تسویه‌های مالی و ارتباط میان تأمین‌کنندگان ایرانی و مشتریان سایر بازارها نقش داشته‌اند. مقام‌های تجاری ایران در ژوئن نیز از ازرگیری ترخیص کالا و تجارت دریایی از مسیر جبل‌علی پس از اختلالات منطقه‌ای قبلی خبر داده بودند. این موضوع نشان می‌دهد که این مسیر پیش از تصمیم جدید توانسته بود در مدت نسبتاً کوتاهی دوباره فعالیت خود را آغاز کند.

این سابقه برای صنعت قیر اهمیت زیادی دارد. تصمیم جدید یک اختلال تازه در مسیری ایجاد می‌کند که پیش از آن نشانه‌هایی از بازگشت فعالیت را نشان داده بود. بنابراین این تصمیم برای معاملات موجود و جدید ابهام ایجاد می‌کند، اما به‌تنهایی ثابت

شود. میزان تولید پالایشگاه به عواملی مانند دسترسی به نفت خام، ساختار پالایشگاه، نحوه تخصیص ته‌مانده، اقتصاد محصولات سوختی، تقاضای داخلی و فرصت‌های صادراتی بستگی دارد. اختلال در یک مسیر تجاری می‌تواند دسترسی صادراتی را تحت تأثیر قرار دهد، بدون آنکه الزاماً ظرفیت تولید پالایشگاه را کاهش دهد.

برای تریدرها، واکنش عملی در چنین شرایطی بیشتر به معنای افزایش دقت در معاملات است تا خروج فوری از بازار قیر ایران. هر محموله باید از نظر روش پرداخت، طرف‌های معامله، اسناد، بیمه، پذیرش کشتی، دسترسی بندری و مقصد نهایی بررسی شود. خریداران و فروشندگان همچنین ممکن است نیاز داشته باشند بندهای قرارداد مربوط به فورس‌ماژور، تغییرات انطباقی و شرایط حمل را دوباره ارزیابی کنند.

تصمیم امارات یک متغیر جدید نیز به فضای رقابتی قیر ایران اضافه می‌کند. عرضه‌کنندگان منطقه‌ای ممکن است در بازارهایی که قیر ایران با اصطکاک تجاری بیشتری مواجه می‌شود، برای جذب مشتری تلاش کنند. در عین حال، صادرکنندگان ایرانی که روابط تجاری تثبیت‌شده‌ای در بازارهای آسیایی، آفریقایی یا سایر مقاصد دارند، می‌توانند در مواردی که معامله از نظر عملیاتی و قانونی امکان‌پذیر باقی می‌ماند، همچنان بر کیفیت محصول، دسترسی و قیمت رقابت کنند.

بنابراین پیام اصلی برای صنعت قیر ایران پیچیده‌تر از یک تیتیر صرفاً منفی است. سیاست جدید امارات اصطکاک تجاری و مالی را افزایش می‌دهد و بررسی دقیق‌تر معاملات را ضروری می‌کند، اما بر اساس شواهد موجود، توقف کامل تولید قیر ایران یا توقف عمومی صادرات قیر ایران را اثبات نمی‌کند.

بازار همچنین باید بررسی کند که این تعلیق چه مدت ادامه خواهد داشت و آیا دستورالعمل‌های اجرایی، وضعیت قراردادهای موجود، محموله‌های در حال حمل، تعهدات بانکی، عملیات بندری و گروه‌های مجاز تجاری را روشن خواهند کرد یا خیر. این جزئیات ممکن است برای تریدرهای قیر اهمیت بیشتری از خود اعلام سیاسی اولیه داشته باشند. در شرایط فعلی، صادرکنندگان قیر ایران با محیط تجاری پیچیده‌تری روبرو هستند، اما شواهد موجود از توصیف بازار به‌عنوان یک بازار بسته حمایت نمی‌کند. عرضه، تقاضا و لجستیک باید همچنان به‌صورت جداگانه بررسی شوند. به‌ویژه تریدرها باید میان یک مانع مالی یا انطباقی در مسیر امارات و کاهش واقعی ظرفیت تولید قیر ایران تفاوت قائل شوند. سیگنال بعدی بازار بنابراین باید بیشتر عملیاتی باشد تا سیاسی: آیا محموله‌های موجود می‌توانند تکمیل شوند، طرف‌های معامله چگونه روش‌های پرداخت و لجستیک خود را تنظیم می‌کنند و آیا مسیرهای تجاری منطقه‌ای جایگزین می‌توانند بخشی از معاملاتی را که پیش‌تر به شبکه امارات متکی بودند، پوشش دهند یا خیر. برای خریداران و فروشندگان، این شرایط اهمیت اسناد دقیق، برنامه‌ریزی منعطف لجستیکی و تحلیل دقیق قیمت تمام‌شده تحویل‌شده را بیشتر می‌کند.

این تحولات همچنین اهمیت تفکیک فعالیت تجاری دبی از کل شبکه لجستیکی امارات را بیشتر می‌کند. امارات در ماه‌های اخیر مسیرهای لجستیکی جایگزینی را توسعه داده است که وابستگی آن به تنگه هرمز را کاهش می‌دهد. فجیره و خورفکان در سمت دریای عمان به بخش‌های مهم‌تری از شبکه دریایی و لجستیکی این کشور تبدیل شده‌اند و گمرک دبی نیز اقداماتی برای تسهیل انتقال کالا میان بنادر جایگزین و جبل‌علی انجام داده است. این موارد به‌معنای آن نیست که قیر ایران تحت تصمیم جدید می‌تواند به‌صورت خودکار از این مسیرها عبور کند، اما نشان می‌دهد شبکه لجستیکی منطقه از چندین دروازه تجاری برخوردار است و در زمان تغییر شرایط می‌تواند از مسیرهای مختلف استفاده کند.

برای صادرکنندگان قیر ایران، این وضعیت اهمیت برنامه‌ریزی مسیر را بیشتر می‌کند، نه اینکه الزاماً بازار را غیرقابل دسترس کند. سؤال اصلی برای هر محموله این خواهد بود که آیا فروشنده، خریدار، بانک، بیمه‌گر، شرکت حمل، بندر و واسطه‌های تجاری می‌توانند معامله را در شرایط فعلی از نظر قانونی و عملیاتی تکمیل کنند یا خیر.

اثر این تصمیم بر قیمت‌ها نیز باید با احتیاط بررسی شود. در حال حاضر شواهد تأییدشده کافی وجود ندارد که نشان دهد تصمیم امارات به‌تنهایی باعث افزایش یا کاهش مشخص قیمت FOB قیر ایران شده است. همچنین نمی‌توان فرض کرد که افزایش اصطکاک لجستیکی حتماً باعث افزایش قیمت خود محصول می‌شود. قیمت قیر به عوامل مختلفی مانند اقتصاد پالایشگاه، هزینه خوراک، عرضه منطقه‌ای، کرایه حمل، بیمه، بسته‌بندی، دسترسی به کشتی و تقاضای بازار مقصد وابسته است.

بنابراین اگر اثر قیمتی ایجاد شود، احتمال دارد ابتدا در ساختار قیمت تحویل‌شده ظاهر شود، نه در ارزش پایه محصول در پالایشگاه. اگر یک محموله به ساختار لجستیکی متفاوت، جابه‌جایی بیشتر، مسیر طولانی‌تر یا بیمه گران‌تر نیاز داشته باشد، نتیجه تجاری آن می‌تواند تغییر کند، حتی اگر قیمت اسمی FOB صادرکننده تقریباً ثابت باقی بماند. این موضوع برای بازارهایی که در گذشته بخشی از قیر خود را از طریق شبکه‌های تجاری و لجستیکی منطقه‌ای دریافت کرده‌اند اهمیت زیادی دارد. خریدار در نهایت قیمت تمام‌شده تحویل‌شده را مقایسه می‌کند، نه فقط عدد اولیه FOB را. بنابراین یک محموله قیر ایران می‌تواند در یک مقصد همچنان رقابتی باقی بماند، اما در مقصد دیگری به دلیل شرایط حمل، پرداخت و لجستیک جذابیت کمتری داشته باشد.

همچنین باید میان تصمیم فعلی امارات و موجودی فیزیکی محصولات نفتی ایران تفاوت قائل شد. تصمیم امارات مربوط به تجارت، مبادلات تجاری و تراکنش‌های مالی با ایران است. این تصمیم به خودی خود مدرکی برای توقف تولید قیر در پالایشگاه‌های ایران، کاهش شدید و قطعی خوراک ته‌مانده خلأ یا نبود موجودی قیر ایران ارائه نمی‌کند. این موارد نیاز به بررسی مستقل دارند.

به همین دلیل، اثر تصمیم جدید بر تولید قیر ایران نباید بیش از اندازه بزرگ‌نمایی

افزایش شدید نرخ حمل نفتکش‌ها؛ چرا قیمت تمام شده قیر می‌تواند بالا برود حتی اگر FOB تغییر زیادی نکند؟

خلیج عمان افزایش یافته است. این موضوع نشان می‌دهد بازار از نظر عملیاتی در حال سازگار شدن با شرایط جدید است و صرفاً متوقف نشده است.

این تفاوت برای تریدرهای قیر ایران اهمیت زیادی دارد. افزایش نرخ حمل لزوماً رقابت‌پذیری قیر ایران را از بین نمی‌برد. در عوض، اهمیت انتخاب ساختار درست لجستیکی برای هر مقصد را بیشتر می‌کند. یک محموله ممکن است در مبنای FOB جذاب باشد، اما پس از اضافه شدن کرایه حمل، بیمه، هزینه‌های بندری، زمان انتظار و سایر هزینه‌های حمل، اقتصاد متفاوتی پیدا کند.

در حمل قیر فله، دسترسی به کشتی یکی از مهم‌ترین متغیرهاست. قیر مذاب باید در دمای مناسب در طول حمل نگهداری شود و به همین دلیل به شناورهای با تجهیزات گرمایش و عایق‌کاری تخصصی نیاز دارد. کشتی‌های تخصصی قیر بنابراین جایگزین کامل نفتکش‌های معمولی یا نفتکش‌های خام نیستند. اطلاعات فنی مربوط به این کشتی‌ها نیز نشان می‌دهد که طراحی آنها بر اساس حمل محموله‌های با دمای بالا، مخازن تخصصی، عایق‌کاری و سیستم‌های گرمایش انجام می‌شود.

این موضوع یک نکته مهم برای بازار ایجاد می‌کند. افزایش شدید درآمد نفتکش‌ها ممکن است به صورت غیرمستقیم دسترسی به برخی شناورهای مناسب برای حمل قیر را محدودتر کند، به خصوص زمانی که مالکان کشتی فرصت‌های جایگزین جذابی در بازارهای دیگر داشته باشند. اما گفتن اینکه «کمبود VLCC به معنی کمبود کشتی قیر است» دقیق نیست. این دو بازار فقط بخشی از ظرفیت خود را با هم به اشتراک می‌گذارند و دسترسی به کشتی مناسب قیر باید بر اساس مسیر، مشخصات کشتی و نیازهای بندر بررسی شود.

بیمه نیز بخش مهم دیگری از محاسبه است. هزینه بیمه خطر جنگ برای کشتی‌های فعال در محدوده تنگه هرمز در جریان درگیری منطقه‌ای به‌طور محسوسی افزایش یافته است و ارزیابی‌های صنعت بیمه نشان می‌دهد حق بیمه‌های اضافی در برخی دوره‌ها به چند درصد ارزش کشتی رسیده و بسیار بالاتر از شرایط عادی قرار گرفته‌اند. ارزیابی‌های تخصصی همچنین نشان داده‌اند که هزینه بالای بیمه می‌تواند برای نفتکش‌های کوچک‌تر و کشتی‌های حمل محصولات نفتی فشار بیشتری ایجاد کند، زیرا سهم بیمه از اقتصاد حمل این شناورها بالاتر است.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، بازار حمل نفتکش‌ها در پی رقابت صادرکنندگان نفت خلیج فارس برای تأمین ظرفیت کشتی و افزایش ریسک فعالیت از مسیر تنگه هرمز و مسیرهای پیرامونی، وارد دوره‌ای از نوسان بسیار شدید شده است. تا ۲۰ اوت ۲۰۲۶، درآمد روزانه برخی نفتکش‌های بزرگ از ۵۵۰ هزار دلار عبور کرده و ارزش کشتی‌ها نیز به بالاترین سطح از سال ۲۰۰۸ رسیده است. اثر فوری این تحول در بازار حمل نفت خام دیده می‌شود، اما پیامدهای آن به بازارهای دیگری نیز گسترش می‌یابد، زیرا کرایه حمل، بیمه، دسترسی به کشتی و مسیر حمل به بخش مهم‌تری از قیمت نهایی کالاهای انرژی تبدیل شده‌اند.

با این حال، اثر این شرایط بر بازار قیر باید با دقت بررسی شود. افزایش درآمد نفتکش‌های VLCC به این معنا نیست که کرایه حمل قیر نیز دقیقاً به همان نسبت افزایش یافته است. نفت خام عمدتاً با نفتکش‌های بزرگ حمل می‌شود، در حالی که قیر مذاب با شناورهای تخصصی مجهز به سیستم گرمایش حمل می‌شود و قیر بسته‌بندی شده نیز بیشتر در کانتینر یا تجهیزات مناسب حمل کالا جابه‌جا می‌شود. این دو بازار از نظر نوع کشتی، نیازهای محموله و زیرساخت پایانه‌ای با یکدیگر تفاوت دارند. در حال حاضر نیز شاخص عمومی و قابل اتکایی وجود ندارد که نشان دهد نرخ حمل کشتی‌های تخصصی قیر به همان نسبت درآمد VLCC ها افزایش یافته است. نتیجه مهم‌تر این است که محیط حمل و نقل منطقه‌ای گران‌تر و پیش‌بینی‌ناپذیرتر شده است. این شرایط می‌تواند از چند مسیر بر قیر اثر بگذارد، به‌ویژه در معاملاتی که به بارگیری از خلیج فارس، دسترسی به کشتی تخصصی، بیمه خطر جنگ، طولانی‌تر شدن مسیر، ترانشیپمنت یا یک بازه زمانی محدود برای بارگیری و تخلیه وابسته هستند.

آخرین داده‌های بازار حمل نفت نشان‌دهنده ابعاد این شوک گسترده در هزینه حمل است. نرخ حمل یک سفر VLCC از عمان به چین در اوت ۲۰۲۶ حدود ۱۴۰ هزار دلار در روز ارزیابی شده است، در حالی که در شرایط عادی پیش از درگیری حدود ۳۰ تا ۴۰ هزار دلار در روز بود. همین داده‌ها نشان می‌دهند که افزایش نرخ حمل، حاشیه درآمد روزانه بسیار بیشتری را برای کشتی‌هایی که در این مسیر فعالیت می‌کنند ایجاد کرده است.

همزمان، ساختار تقاضا برای نفتکش‌ها نیز در حال تغییر است، زیرا صادرکنندگان نفت خلیج فارس تلاش می‌کنند برنامه‌های صادراتی خود را حفظ کنند. بخشی از کشتی‌ها از پرریسک‌ترین نقاط عبور می‌کنند و برخی محموله‌ها از مناطق جایگزین خارج از خلیج بارگیری می‌شوند؛ از جمله آب‌های نزدیک عمان و فجیره. انتقال کشتی به کشتی نیز در

یافته است. سؤال کاربردی‌تر این است که چه مقدار از شوک کرایه حمل و بیمه واقعاً به قیمت تحویل‌شده یک گرید و یک محموله مشخص قیر منتقل می‌شود.

این شرایط می‌تواند زمینه استفاده از استراتژی‌های تجاری دقیق‌تر را نیز فراهم کند. خریداران ممکن است بیش از گذشته قیمت قیر فله خلیج فارس را با گزینه‌های بسته‌بندی‌شده، بنادر مختلف بارگیری، انواع مختلف کشتی و مسیرهای متفاوت مقایسه کنند. فروشنده‌گانی که بتوانند زمان بارگیری مطمئن، اسناد شفاف و ساختار تحویل منعطف ارائه دهند، حتی در شرایط افزایش نرخ‌های حمل نیز می‌توانند رقابتی باقی بمانند.

بازار فعلی همچنین نشان می‌دهد که نباید درآمدهای بالای نفتکش‌های بزرگ را مستقیماً به اقتصاد حمل هر محموله قیر تعمیم داد. کشتی نفت خامی که بیش از ۵۰۰ هزار دلار در روز درآمد دارد، در بازاری بسیار متفاوت از یک کشتی تخصصی قیر فعالیت می‌کند. ارزش حمل یک محموله قیر به حجم محموله، نوع کشتی، دمای بارگیری، سازگاری پایانه، طول مسیر، بیمه و شرایط قراردادی بستگی دارد.

تا ۲۰ اوت ۲۰۲۶، شواهد موجود بنابراین از یک نتیجه محتاطانه اما سازنده حمایت می‌کنند. بازار جهانی نفتکش‌ها به شدت فشرده شده و کرایه حمل به بخش مهم‌تری از اقتصاد تجارت انرژی تبدیل شده است، اما این شرایط به معنای از دست رفتن خودکار رقابت‌پذیری قیر ایران نیست. اثر آن بر اساس مبدأ، مقصد، شکل محموله و ساختار لجستیکی می‌تواند تفاوت زیادی داشته باشد.

برای بازار قیر ایران، موضوع اصلی حرکت از یک مقایسه ساده FOB به سمت محاسبه دقیق‌تر قیمت تمام‌شده تحویل‌شده است. کرایه حمل، بیمه، دسترسی به کشتی، دسترسی بندر و قابلیت اطمینان تحویل باید در کنار قیمت اسمی محصول بررسی شوند. در برخی بازارها این شرایط ممکن است فشار بیشتری بر حاشیه سود ایجاد کند و در برخی دیگر، مسیر منعطف‌تر یا استفاده از بسته‌بندی مناسب می‌تواند رقابت‌پذیری را حفظ کند.

از این رو، مرحله بعدی بازار باید از طریق نرخ‌های واقعی حمل، دسترسی به کشتی و قیمت‌های معامله‌شده در مقصد بررسی شود، نه فقط بر اساس تیت‌های مربوط به درآمد نفتکش‌های خام. برای تولیدکنندگان، تریدرها و خریداران، فشار موجود بر بازار حمل لزوماً به معنای بسته‌شدن بازار نیست. این شرایط فقط نشان می‌دهد که لجستیک به بخش مهم‌تری از معادله تجاری تبدیل شده است و در برخی معاملات، رقابتی‌ترین محموله همان محموله‌ای خواهد بود که با کمترین قیمت تمام‌شده و بیشترین قابلیت اطمینان به دست خریدار می‌رسد.

برای قیر، این موضوع اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا این محصول اغلب با کشتی‌های کوچک‌تر و تخصصی‌تر از نفت خام حمل می‌شود. بنابراین هزینه بیمه را نمی‌توان صرفاً یک هزینه فرعی در نظر گرفت. بسته به مسیر، اثر تجاری نهایی می‌تواند شامل بیمه اضافی خطر جنگ، محدودیت‌های مسیر، زمان انتظار، تغییر شرایط قرارداد اجاره کشتی و الزامات بیشتر خریدار یا تأمین‌کننده مالی باشد.

عامل دیگر، طول مسیر است. هنگامی که کشتی‌ها از یک گلوگاه دریایی دوری می‌کنند یا به نقاط بارگیری جایگزین می‌روند، فقط مسافت بیشتر مطرح نیست. مسیر طولانی‌تر به این معنی است که هر کشتی مدت بیشتری درگیر یک محموله باقی می‌ماند. بنابراین تعداد سفرهایی که یک کشتی می‌تواند در یک دوره مشخص انجام دهد کاهش پیدا می‌کند و ظرفیت مؤثر بازار محدودتر می‌شود، حتی اگر تعداد اسمی کشتی‌ها تغییری نکرده باشد. داده‌های اخیر حمل نفت خلیج فارس نیز نشان می‌دهد که برخی کشتی‌ها به مسیرهای طولانی‌تر منتقل شده‌اند و زمان انتظار و عدم قطعیت بیشتری را تجربه می‌کنند. برای تریدرهای قیر، این شرایط اهمیت مقایسه ساختارهای مختلف تحویل را افزایش می‌دهد. قیر فله همچنان می‌تواند برای خریداران بزرگ که مخازن گرم و زیرساخت مناسب تخلیه دارند، از نظر اقتصادی مناسب‌ترین گزینه باشد. در مقابل، قیر بسته‌بندی‌شده مانند بشکه و جامبوبگ می‌تواند انعطاف بیشتری ایجاد کند، زیرا به همان زیرساخت گرم برای دریافت محموله نیاز ندارد و می‌تواند از طریق شبکه کانتینری یا حمل عمومی جابه‌جا شود.

این موضوع به آن معنا نیست که بشکه یا جامبوبگ با افزایش نرخ نفتکش‌ها به صورت خودکار ارزان‌تر می‌شوند. هزینه بسته‌بندی، حمل، جابه‌جایی و کانتینر همچنان وجود دارد و هزینه بندری و دسترسی به تجهیزات کانتینری نیز می‌تواند تغییر کند. مزیت اقتصادی هر روش به مقصد، حجم محموله، مسیر حمل و زیرساخت دریافت بستگی دارد.

در مورد قیر ایران، حساسیت هزینه حمل باید برای هر بازار جداگانه بررسی شود. یک صادرکننده که بازار هند، جنوب شرق آسیا، شرق آفریقا یا مقصد دیگری را هدف قرار داده است، ممکن است با ترکیب متفاوتی از کرایه حمل، بیمه و مسیر روبه‌رو شود. بنابراین یک قیمت FOB یکسان می‌تواند قیمت تحویل‌شده متفاوتی در مقصدهای مختلف ایجاد کند.

بازار عمومی نفت نیز نشان می‌دهد که کرایه حمل باید از قیمت خود محصول جدا بررسی شود. قیمت نفت برنت در ۲۰ اوت ۲۰۲۶ حدود ۹۱.۸۷ دلار به ازای هر بشکه بود و بازار همچنان تحولات مربوط به هرمز و دسترسی پالایشگاه‌ها به نفت خام را دنبال می‌کرد. هم‌زمان، ذخایر نفت خام آمریکا در هفته منتهی به ۱۴ اوت ۴.۴ میلیون بشکه افزایش یافت. این موضوع نشان می‌دهد که افزایش ریسک ژئوپلیتیکی الزاماً تمام شاخص‌های فیزیکی بازار را به یک شکل حرکت نمی‌دهد.

بنابراین برای بازار قیر، سؤال اصلی فقط این نیست که نرخ نفتکش‌ها چقدر افزایش

عراق یک سازوکار سه ماهه برای دورزدن هرمز تصویب کرد؛ آیا تجارت قیر این کشور نیز در مرحله بعد از خلیج فارس خارج می شود؟



این تفاوت بسیار مهم است، زیرا زیرساخت صادرات نفت خام با زیرساخت صادرات قیر یکسان نیست. خط لوله ای که نفت خام عراق را به سمت مدیترانه منتقل می کند نمی تواند به سادگی برای انتقال قیر نهایی راه سازی مورد استفاده قرار گیرد و یک قرارداد صادرات نفت خام نیز به طور خودکار یک مسیر جایگزین برای قیر بسته بندی شده یا فله ایجاد نمی کند. در عین حال، هر سازوکاری که راه های بیشتری برای خروج نفت خام از عراق فراهم کند می تواند فشار موجود در سایر بخش های زنجیره نفت را کاهش دهد. به همین دلیل، تصمیم ۱۸ آگوست برای بازار قیر اهمیت دارد، حتی اگر خود قیر هنوز رسماً وارد این طرح نشده باشد.

این سیاست پس از ماه ها اختلال شدید در سیستم سنتی صادرات عراق تصویب شده است. پیش از درگیری های منطقه ای، معمولاً حدود ۳.۴ میلیون بشکه در روز نفت خام عراق از شبکه صادراتی جنوب و پایانه های بصره خارج می شد و مسیر خلیج فارس نقش اصلی را در اقتصاد نفتی این کشور ایفا می کرد. زمانی که دسترسی نفتکش ها کاهش یافت و ظرفیت ذخیره سازی تحت فشار قرار گرفت، تولید میادین جنوبی نیز ناچار به کاهش شد، زیرا عراق دیگر نمی توانست همان حجم نفت را وارد بازار بین المللی کند. بغداد در پاسخ، گزینه های شمالی را دوباره فعال کرد، حمل جاده ای را افزایش داد و بار دیگر مسیرهای ترکیه، سوریه و سایر مناطق همسایه را بررسی کرد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، عراق تلاش برای یافتن جایگزین تنگه هرمز را از برنامه ریزی اضطراری به سمت یک سازوکار تجاری مشخص برده است. هیئت وزیران عراق در ۱۸ آگوست ۲۰۲۶ ترتیبات جدیدی را تصویب کرد که بر اساس آن نفت خام عراق می تواند از طریق شرکت های تخصصی داخلی و بین المللی و با استفاده از چندین مبدا صادراتی عرضه شود. قراردادهای این سازوکار قرار است از ۱ سپتامبر آغاز شوند و در مرحله نخست سه ماه ادامه داشته باشند. اهمیت تجاری این تصمیم در آن است که بغداد دیگر فقط درباره متنوع سازی به عنوان یک هدف زیرساختی در آینده صحبت نمی کند و در حال ایجاد یک سیستم قراردادی زمان بندی شده برای انتقال واقعی نفت از بیش از یک کانال است.

اطلاعیه هیئت وزیران همچنان چند سؤال مهم را بدون پاسخ گذاشته است. دولت هنوز اعلام نکرده است کدام شرکت ها قراردادها را دریافت خواهند کرد، چه مقدار نفت خام به هر مبدا اختصاص خواهد یافت یا دقیقاً از چه نقاط صادراتی استفاده خواهد شد. همچنین هیچ تأیید رسمی وجود ندارد که قیر، نفت کوره، باقیمانده برج خلأ یا سایر محصولات سنگین نفتی نیز وارد همین سازوکار سه ماهه شوند. بنابراین برای صنعت قیر، اهمیت فوری تصمیم بیشتر به اثر احتمالی آن بر کل سیستم تولید، پالایش، ذخیره سازی و صادرات عراق مربوط می شود و به تصمیمی تأیید شده برای انتقال قیر نهایی از مسیرهای جدید از اول سپتامبر مربوط نمی شود.

این مدل بعداً نشان داد که می‌تواند عراق را حتی به خریداران دوردست متصل کند. نفت کوره با مبدأ عراق که از بانیاس حرکت کرده بود به مشتریان مدیترانه‌ای و حتی ایالات متحده رسید و چند نفتکش Aframax محموله عراقی را از بندر سوریه بارگیری کردند. اهمیت این اتفاق برای بازار قیر در آن نیست که نفت کوره و قیر الزاماً می‌توانند از تجهیزات یکسان استفاده کنند، زیرا چنین فرضی درست نیست. اهمیت آن در این است که عراق ساختار تجاری یک مسیر جایگزین برای یک محصول سنگین را عملاً اجرا کرده است؛ محصول در داخل عراق تحویل گرفته می‌شود، از کشور همسایه عبور می‌کند، در یک بندر خارجی جمع می‌شود و سپس وارد بازار بین‌المللی دریایی می‌شود.

قیر بسته‌بندی شده از نظر نظری راحت‌تر از قیر فله می‌تواند با چنین جغرافیایی سازگار شود. بشکه و جامبوبگ می‌توانند از راه جاده منتقل شوند و به زنجیره گرمایش پیوسته‌ای که برای قیر داغ فله لازم است وابسته نیستند. اگر مراحل گمرکی، الزامات تحریمی، اسناد تجاری، ذخیره‌سازی و عبور مرزی قابل اجرا باشند، این محصولات می‌توانند از طریق کشورهای همسایه منتقل و در تأسیسات کانتینری، بار عمومی یا بار غیرکانتینری بارگیری شوند. اما ایجاد یک مسیر مدیترانه‌ای برای قیر فله بسیار پیچیده‌تر خواهد بود و به تانکرهای جاده‌ای گرم‌شونده یا سیستم حمل مناسب دیگری، مخازن گرم در مقصد، خطوط انتقال عایق‌شده، تفکیک کیفیت و کشتی‌های تخصصی حمل قیر نیاز خواهد داشت.

در حال حاضر هیچ مدرکی وجود ندارد که نشان دهد سازوکار سه‌ماهه مصوب ۱۸ آگوست شامل چنین ترتیبی برای قیر است. بنابراین باید آن را دقیقاً یک سازوکار صادرات نفت خام دانست و نه برنامه جدید صادرات قیر عراق. با این حال، ارتباط آن با بازار آسفالت از رابطه میان صادرات نفت خام، فشار ذخیره‌سازی، فعالیت میادین و ثبات پالایشگاه‌ها ناشی می‌شود. اگر عراق بتواند از چند مبدأ نفت خام بیشتری خارج کند، احتمال کاهش اجباری تولید صرفاً به دلیل پرشدن مخازن یا محدودیت مسیر سنتی کمتر خواهد شد.

تفاوت تصمیم جدید در ساختار تجاری این تلاش است. عراق به جای اتکا صرف به پروژه‌های زیرساختی دولتی یا اقدامات اضطراری جداگانه، اکنون به شرکت‌های تخصصی داخلی و بین‌المللی اجازه می‌دهد در یک مدل صادراتی چندمبدأ و برای دوره‌ای مشخص مشارکت کنند. سه ماهی که از اول سپتامبر آغاز می‌شود می‌تواند عملاً به یک آزمون تجاری تبدیل شود که در آن بغداد هزینه حمل، بیمه، ظرفیت بارگیری، حاشیه سود واسطه‌ها، میزان پذیرش خریداران و قابلیت اطمینان مبادی جایگزین را اندازه‌گیری کند. اگر این سیستم عملکرد مناسبی داشته باشد، داده‌ها و تجربه‌ای که طی این دوره به دست می‌آید ممکن است حتی پس از پایان قراردادهای اولیه نیز بر سیاست صادراتی عراق اثر بگذارد.

یکی از مسیرهای جایگزین موجود هم‌اکنون هم ظرفیت و هم محدودیت‌های متنوع‌سازی را نشان می‌دهد. عراق و ترکیه در اوایل آگوست برای ادامه استفاده از خط لوله عراق-ترکیه به سمت جیهان (Ceyhan) به توافق رسیدند و در این توافق از ظرفیت حداکثر ۷۵۰ هزار بشکه در روز صحبت شده است. با این حال، جریان واقعی بسیار پایین‌تر از ظرفیت اسمی باقی مانده و در زمان توافق حدود ۱۷۰ هزار بشکه در روز از این سیستم عبور می‌کرد. بنابراین جیهان یک مبدأ فعال در مدیترانه برای نفت خام عراق فراهم می‌کند، اما در حال حاضر فاصله زیادی با جایگزینی چند میلیون بشکه در روز صادرات سنتی جنوب دارد.

جیهان برای بازار قیر همچنین نمونه خوبی است که نشان می‌دهد چرا نباید زیرساخت نفت خام را بیش از حد به قیر تعمیم داد. خط لوله عراق-ترکیه نفت خام حمل می‌کند و برای انتقال قیر نهایی طراحی نشده است. افزایش صادرات نفت خام به سمت جیهان می‌تواند فشار روی ذخیره نفت عراق را کاهش دهد و به ثبات تولید بالادستی کمک کند، اما به‌طور خودکار یک خط صادرات قیر به مدیترانه ایجاد نمی‌کند. قیر نهایی همچنان به حمل جاده‌ای یا ریلی جداگانه، ذخیره‌سازی مناسب، تجهیزات اختصاصی و تأسیسات دریایی سازگار با محصول بسته‌بندی شده یا محموله گرم فله نیاز دارد.

مسیر سوریه نمونه مرتبط‌تری برای محصولات سنگین نفتی ارائه می‌کند. از ماه آوریل، عراق حجم قابل‌توجهی نفت کوره را با تانکرهای جاده‌ای از خاک سوریه به بندر بانیاس (Baniyas) در مدیترانه منتقل کرده است. قراردادهای اولیه حدود ۶۵۰ هزار تن در ماه را شامل می‌شدند و تا ژوئن، این پایانه بنا بر گزارش‌ها توان تخلیه حدود ۹۰۰ تانکر جاده‌ای در روز را داشت. نفت کوره عراق در مخازنی که به امکانات بارگیری دریایی متصل بودند جمع می‌شد و سپس دوباره صادر شد و به این ترتیب عراق نشان داد می‌تواند یک فرآورده سنگین پالایشگاهی را بدون استفاده از هرمز به بازار بین‌المللی برساند.





موضوع می‌تواند برای قیمت‌گذاری قیر اهمیت زیادی داشته باشد. بازار ممکن است به تدریج از ارزیابی هر محموله عراق صرفاً بر اساس یک عدد FOB فاصله بگیرد و بیشتر به قیمت تحویل‌شده، قیمت در پایانه خارجی یا پرمیوم مشخص برای اجرای لجستیک توجه کند. فروشنده‌ای که بتواند محصول را در نقطه‌ای خارج از هرمز و با دسترسی قابل اتکا عرضه کند ممکن است قیمت اسمی بالاتری نسبت به محصول ارزان‌تری داشته باشد که در یک نقطه پریسک یا دشوار برای دسترسی قرار دارد. در این صورت خریدار هزینه نهایی تحویل و ریسک اجرای معامله را مقایسه خواهد کرد و نه فقط قیمت مبدأ را.

تجربه عراق در صادرات نفت کوره از طریق سوریه از همین حالا نشان می‌دهد که تغییر جغرافیای صادرات تا چه اندازه می‌تواند شرایط تجاری را تغییر دهد. قراردادهای پیشین برای انتقال زمینی نفت کوره به سوریه با تخفیف قابل توجه در داخل عراق همراه بودند، زیرا تاجران باید هزینه و دشواری مسیر زمینی را می‌پذیرفتند. اما زمانی که هزینه کامیون، عبور مرزی، ذخیره‌سازی، هزینه پایانه و کرایه دریایی اضافه شود، تخفیف بزرگ در مبدأ الزاماً به قیمت تحویل‌شده پایین منجر نمی‌شود. همین منطق در صورت ایجاد مسیرهای خارجی برای قیر بسته‌بندی‌شده یا فله نیز قابل اعمال خواهد بود.

این موضوع برای گریدهای راه‌سازی عراق مانند 60\70 اهمیت ویژه‌ای دارد. خریدار هنگام مقایسه محصول عراق با قیر ایران، امارات، عربستان، سنگاپور یا سایر مبادی باید بیش از گذشته بررسی کند که محموله در کدام نقطه واقعاً در دسترس قرار می‌گیرد و نه فقط اینکه در دروازه پالایشگاه چه قیمتی دارد. قیمت پایین FOB در داخل خلیج فارس می‌تواند در صورت محدودبودن پذیرش کشتی، بالا بودن بیمه خطر جنگ یا نامطمئن بودن عبور، مزیت خود را از دست بدهد. در مقابل، پیشنهاد گران‌تری که زنجیره تحویل تأییدشده‌ای خارج از هرمز دارد ممکن است ریسک تجاری کمتری ایجاد کند.

چنین وضعیتی می‌تواند به مرور محیط عملیاتی پالایشگاه‌های عراق را نیز باثبات‌تر کند. ایجاد توازن بهتر میان تولید بالادستی، فضای ذخیره و ظرفیت صادرات، حفظ جریان منظم نفت خام در سیستم داخلی را آسان‌تر می‌کند. با این حال، هنوز هیچ مدرکی وجود ندارد که نشان دهد تصمیم ۱۸ آگوست فعالیت پالایشگاه‌های عراق را به مقدار مشخصی افزایش خواهد داد یا از اول سپتامبر تولید قیر بیشتر خواهد شد. میزان تولید پالایشگاه همچنان به تعمیرات، سهمیه نفت خام، نیاز داخلی به سوخت، نوع تجهیزات و اقتصاد قیر، نفت کوره و سایر فرآورده‌ها وابسته خواهد بود.

پیامد مهم دوم به قیمت‌گذاری مربوط می‌شود. در شرایط عادی، صادرات نفت خام و محصولات سنگین عراق را می‌توان تا حد زیادی از منظر FOB بررسی کرد و سؤال اصلی این است که محصول در نقطه مبدأ چه ارزشی دارد. اختلال هرمز کارایی این روش را کاهش داده است، زیرا هزینه حمل، بیمه، زمان انتظار، دسترسی به کشتی و امکان عبور از مسیر می‌توانند قیمت نهایی را بسیار بیشتر از تغییرات متعارف خود محصول جابه‌جا کنند. ممکن است یک محموله در داخل عراق ارزان به نظر برسد، اما در زمانی که به نقطه بارگیری قابل قبول برای خریدار بین‌المللی می‌رسد، دیگر ارزان نباشد.

مبادی جایگزین این محاسبه را پیچیده‌تر می‌کنند. اگر یک تاجر تخصصی محصول عراقی را تحویل بگیرد، حمل زمینی را سازمان‌دهی کند، آن را در یک پایانه خارجی تجمع و سپس وارد بازار بین‌المللی کند، معامله دیگر فقط شامل ارزش اولیه محصول نیست. هزینه حمل، ذخیره‌سازی، عملیات مرزی، هزینه پایانه، ریسک اجرای معامله و ارزش دسترسی به یک نقطه بارگیری تجاری همگی وارد قیمت نهایی می‌شوند. در چنین بازاری، شرکتی که کنترل زنجیره لجستیک را در اختیار دارد در عمل علاوه بر محصول نفتی، اطمینان از تأمین و اجرای معامله را نیز می‌فروشد.

اگر در آینده مدل‌های مشابه به محصولات سنگین عراق گسترش پیدا کنند، این

حمل زمینی محصولات را توسعه داد، مسیر بانیاس را فعال کرد و پروژه‌های بزرگ‌تر آینده را مورد بررسی قرار داد. تصمیم ۱۸ آگوست عنصر متفاوتی به این روند اضافه می‌کند، زیرا متنوع‌سازی را به یک سازوکار تجاری مصوب هیئت وزیران با تاریخ شروع مشخص، دوره سه‌ماهه، حضور شرکت‌های داخلی و بین‌المللی و چند مبدا صادراتی تبدیل می‌کند. این تحول عراق را از مرحله جست‌وجوی راه‌حل به سمت آزمایش یک مدل سازمان‌یافته صادرات چندمسیره حرکت می‌دهد.

برای نفت خام، نتایج نخستین این تصمیم می‌تواند پس از اول سپتامبر قابل مشاهده باشند. برای قیر، هر تغییری کندتر خواهد بود، زیرا خط لوله نفت خام نمی‌تواند محصول نهایی راه‌سازی را حمل کند، پایانه نفت کوره الزاماً تجهیزات گرم موردنیاز قیر فله را ندارد و ناوگان حمل قیر تخصصی‌تر و محدودتر است. با این حال، عراق از قبل نشان داده است که می‌تواند یک فرآورده سنگین نفتی را از سیستم خلیج فارس خارج کند، از خاک کشور همسایه عبور دهد و از مدیریتانه به بازار جهانی برساند. همین سابقه از نظر تجاری اهمیت زیادی دارد، حتی اگر قیر هنوز به‌طور مستقیم از همان مسیر حرکت نکرده باشد.

سؤال اصلی اکنون این است که آیا سازوکار سه‌ماهه جدید فقط یک راه‌حل موقت برای نفت خام باقی خواهد ماند یا به پایه یک سیستم گسترده‌تر تجارت فرآورده‌های نفتی عراق با چند مبدا صادراتی تبدیل خواهد شد. اگر این مدل موفق شود، بغداد می‌تواند کنترل بیشتری بر فشار ذخیره‌سازی، انعطاف صادرات و شرایط تجاری ورود نفت خود به بازارهای بین‌المللی به دست آورد. در بلندمدت، چنین تغییری می‌تواند بر شیوه بازاریابی، حمل و قیمت‌گذاری محصولات سنگین و قیر نیز اثر بگذارد.

در حال حاضر، باید اول سپتامبر را آغاز یک آزمون سه‌ماهه برای صادرات نفت خام دانست و نه شروع یک کریدور جدید قیر. اما برای بازار محصولات سنگین عراق، این تحول می‌تواند نخستین گام به سمت تغییری ساختاری‌تر باشد؛ مدلی که در آن ارزش محصول عراق فقط بر اساس قیمت آن در پالایشگاه یا پایانه مبدأ تعیین نمی‌شود و محل و قابلیت اطمینان تحویل آن به خریدار بین‌المللی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای پیدا می‌کند. اگر این مدل از نفت خام فراتر برود، تجارت قیر عراق نیز ممکن است ناچار شود هم مسیرهای صادراتی خود و هم معنای سنتی قیمت FOB را دوباره تعریف کند.

سازوکار جدید هیئت وزیران از این جهت نیز اهمیت دارد که راه‌حل‌های بزرگ زیرساختی عراق هنوز سال‌ها با تکمیل فاصله دارند. طرح یک سیستم جدید انتقال نفت میان عراق و سوریه از طریق حدیثه به بانیاس به‌عنوان یکی از گزینه‌های مهم آینده برای کاهش وابستگی به هرمز مطرح شده است، اما برآوردهای فعلی نشان می‌دهند چنین پروژه‌ای ممکن است حدود چهار سال زمان و دست‌کم ۱۵ میلیارد دلار سرمایه نیاز داشته باشد. خط قدیمی کرکوک-بانیاس نیز برای ایجاد ظرفیت موردنیاز بیش از حد فرسوده و آسیب‌دیده ارزیابی شده است و بدون بازسازی گسترده یا جایگزینی نمی‌تواند راه‌حل موردنیاز عراق را فراهم کند. بنابراین بغداد به گزینه‌هایی نیاز دارد که اکنون قابل استفاده باشند و نمی‌تواند فقط منتظر یک پروژه بزرگ خط لوله بماند.

به نظر می‌رسد سازوکار سپتامبر دقیقاً بر اساس همین واقعیت طراحی شده است. عراق تلاش می‌کند از مبادی موجود، شرکت‌های تجاری و زیرساخت در دسترس استفاده کند و به یک کریدور ایده‌آل و واحد وابسته نباشد. اگر چند مسیر از نظر تجاری کارایی خود را اثبات کنند، ممکن است حتی با بهبود شرایط هرمز نیز انگیزه‌ای برای حفظ آنها ایجاد شود. در نتیجه، این دوره سه‌ماهه هرچند از نظر حقوقی موقت است، می‌تواند پیامدهای بلندمدت‌تری برای تاب‌آوری صادرات عراق داشته باشد.

برای تاجران قیر، سه ماه آینده باید با دقت دنبال شود. هویت شرکت‌هایی که قراردادهای دریافت می‌کنند اهمیت دارد، زیرا یک تاجر بین‌المللی با شبکه ذخیره‌سازی، کشتیرانی و پایانه‌ای می‌تواند گزینه‌های کاملاً متفاوتی نسبت به یک شرکت محلی متمرکز بر حمل جاده‌ای ایجاد کند. محل واقعی بارگیری‌ها نیز اهمیت خواهد داشت، زیرا مشخص می‌کند کدام مبادی از نظر تجاری واقعاً کار می‌کنند و کدام مسیرها فقط در سطح طرح باقی مانده‌اند. همچنین باید دید آیا سازوکارهای مشابه به نفت کوره، سایر محصولات سنگین یا در نهایت خود قیر گسترش پیدا می‌کنند یا خیر.

رفتار قیمت‌های قیر عراق نیز یک شاخص مهم خواهد بود. اگر عرضه‌کنندگان شروع کنند ساختارهای بیشتری بر مبنای تحویل، نقاط بارگیری خارجی یا پرمیوم‌های لجستیکی ارائه کنند، می‌توان نتیجه گرفت که جغرافیای جدید صادرات بر شکل‌گیری قیمت نیز اثر گذاشته است. اما اگر معاملات همچنان تقریباً به‌طور کامل بر مبنای FOB خلیج فارس باقی بمانند، تأثیر کوتاه‌مدت سازوکار جدید بر قیر محدودتر خواهد بود. برای WPB، این تفاوت بسیار مهم‌تر از آن است که هر تصمیم مربوط به نفت خام را به‌طور خودکار یک مسیر جدید برای قیر در نظر بگیریم.

با این حال، جهت سیاست عراق اکنون روشن‌تر از گذشته شده است. بغداد در مرحله نخست بحران عمدتاً به دنبال جایگزین بود و در همین مسیر جریان شمالی را احیا کرد،



WPB

نفتکش‌های دولتی چین گلوگاه‌های دریایی را کنار می‌گذارند؛ آیا فجیره و عمان می‌توانند به دروازه‌های جدید قیر آسیا تبدیل شوند؟

هنگ‌کنگ در دریای عمان طی ژوئن و ژوئیه از ۶۰۰ هزار بشکه در روز فراتر رفت، در حالی که چنین فعالیتی در آوریل و مه تقریباً وجود نداشت و در هر یک از دو ماه نخست سال ۲۰۲۶ نیز کمتر از ۳۰ هزار بشکه در روز بود. در ماه ژوئیه، چهار VLCC تحت مدیریت COSCO و یک کشتی CMES نفت خام را از طریق STS در فجیره دریافت کردند. از آگوست تا نیمه سپتامبر نیز حدود ۱۲ نفتکش بسیار بزرگ تحت کنترل هر یک از این دو شرکت برای بارگیری خارج از خلیج فارس، عمدتاً در فجیره و در بنادر عمان یا آب‌های نزدیک آنها، برنامه‌ریزی شده‌اند و در نتیجه تقریباً دو دوجین VLCC دولتی چین در سیستمی قرار گرفته‌اند که از ورود کشتی دریافت‌کننده به بخش داخلی خلیج فارس جلوگیری می‌کند.

شرایط اقتصادی نیز توضیح می‌دهد چرا چنین مدلی باوجود پیچیدگی بیشتر می‌تواند قابل اجرا باشد. در ۱۴ آگوست، کرایه روزانه مسیر عمان به چین برای یک VLCC حدود ۱۴۰ هزار دلار ارزیابی شد و یکی از مدیران صنعت کشتیرانی حاشیه روزانه را نزدیک به ۱۱۰ هزار دلار برآورد کرد. پیش از درگیری، سود یک سفر مشابه حدود ۳۰ تا ۴۰ هزار دلار در روز بود. بنابراین بازار فعلی حمل نفت به مالکانی که کشتی‌های خود را در سمت کم‌ریسک‌تر منطقه مستقر می‌کنند و از ورود مستقیم به پرخطرترین مسیرها خودداری می‌کنند، بازده مالی بسیار بیشتری می‌دهد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، دو شرکت بزرگ دولتی حمل نفت چین دیگر تنگه هرمز و باب‌المندب را مسیرهایی عادی برای ناوگان نفتکش خود در نظر نمی‌گیرند. از اواخر ژوئیه ۲۰۲۶، COSCO Shipping Energy Transportation و China Merchants Energy Shipping یا CMES نفتکش‌های خود را از هر دو گلوگاه مهم خاورمیانه دور نگه داشته‌اند و به‌طور فزاینده کشتی‌ها را برای دریافت نفت خام در خارج از خلیج فارس، به‌ویژه در اطراف فجیره در امارات و آب‌های نزدیک بنادر عمان، مستقر کرده‌اند. این تغییر فراتر از یک واکنش کوتاه‌مدت دیگر به حملات دریایی است و نشان می‌دهد یکی از بزرگ‌ترین خریداران انرژی آسیا در حال بازطراحی لجستیک تأمین نفت خاورمیانه بر اساس میزان ریسک کشتی است و دیگر فرض نمی‌کند مسیرهای سنتی بارگیری همیشه از نظر تجاری قابل استفاده باقی خواهند ماند.

اندازه شرکت‌هایی که چنین تصمیمی گرفته‌اند اهمیت آن را بیشتر می‌کند. COSCO Shipping Energy Transportation و CMES در مجموع بیش از ۱۰۰ نفتکش بسیار بزرگ VLCC را در اختیار دارند که هر کدام معمولاً توان حمل حدود ۲ میلیون بشکه نفت را دارند. پیش از آغاز جنگ ایران در فوریه ۲۰۲۶، این دو شرکت دولتی طبق برآوردهای بازار کشتیرانی تقریباً نیمی از واردات نفت خام خاورمیانه چین را جابه‌جا می‌کردند. چین در سال ۲۰۲۵، بدون احتساب نفت تحریم‌شده ایران، به‌طور متوسط حدود ۴.۹ میلیون بشکه در روز نفت خام از خاورمیانه وارد کرد و این دو شرکت در مرکز یکی از بزرگ‌ترین مسیرهای حمل نفتکش دوربرد جهان قرار داشتند. بنابراین دور شدن آنها از مسیرهای پرریسک را نمی‌توان با تصمیم یک مالک مستقل برای نپذیرفتن یک سفر مقایسه کرد.

شواهد مدل جدید لجستیکی از همین حالا در خارج از خلیج فارس دیده می‌شود. حجم انتقال کشتی به کشتی یا STS با مشارکت شناورهای تحت مالکیت چین و



با این حال، این زیرساخت به معنای آن نیست که فجیره همین حالا جایگزینی آماده برای پایانه‌های قیر خلیج فارس است. قیر نهایی را نمی‌توان فقط به این دلیل که خط لوله نفت خام ابوظبی به فجیره می‌رسد، از همان خط منتقل کرد و هر مخزن یا اسکله نفتی نیز الزماً توان جابه‌جایی قیر راه‌سازی را ندارد. تبدیل فجیره به یک دروازه واقعی قیر به ذخیره‌سازی گرم اختصاصی، خطوط عایق یا سیستم‌های انتقال جاده‌ای مناسب، بازوهای بارگیری سازگار، تفکیک کیفیت و کشتی‌های تخصصی حمل قیر نیاز خواهد داشت. بنابراین باید فجیره را یک جهت‌گیری تجاری جذاب برای متنوع‌سازی آینده دانست و نه مدرکی که نشان دهد قیر خلیج فارس اکنون در مقیاس بالا از این مسیر منتقل می‌شود.

عمان نیز امکان مشابهی ایجاد می‌کند. نفتکش‌های چینی به‌طور فزاینده نفت را در بنادر عمان یا آب‌های نزدیک آنها دریافت می‌کنند، زیرا این نقاط بدون ورود به خلیج فارس از طریق هرمز قابل دسترسی هستند. خط ساحلی طولانی عمان نیز گزینه‌های راهبردی بیشتری نسبت به تولیدکنندگانی فراهم می‌کند که پشت تنگه هرمز قرار گرفته‌اند. اما در اینجا نیز باید میان جغرافیای نفت خام و زیرساخت قیر نهایی تفاوت قائل شد. تبدیل عمان به یک مرکز عمده توزیع مجدد قیر سایر کشورها به ذخیره‌سازی گرم کافی، ظرفیت مناسب جابه‌جایی، تفکیک محصول و ترتیبات انتقالی نیاز دارد که از نظر اقتصادی قابل اجرا باشند.

قوی‌ترین نشانه گسترش این مدل در خود تجارت نفت خام دیده می‌شود. عربستان عرضه Arab Medium و Arab Heavy به پالایشگاه‌های آسیایی را از طریق انتقال کشتی به کشتی در آب‌های فجیره آغاز کرده است و هم‌زمان بخشی از نفت عربستان نیز دوباره از پایانه‌های داخل هرمز بارگیری می‌شود. از ۱۲ تا ۱۶ آگوست، سه VLCC هر یک حدود ۲ میلیون بشکه نفت از جعیمه (Juaymah) و رأس تنوره (Ras Tanura) بارگیری کردند و انتظار می‌رفت نفتکش‌های دیگری نیز در ادامه ماه بارگیری کنند. هم‌زمانی بارگیری‌های سنتی داخل خلیج فارس با ترتیبات انتقال خارجی نشان می‌دهد منطقه دیگر بر اساس یک مدل لجستیکی واحد فعالیت نمی‌کند.

اما برای بازار قیر، نکته اصلی این نیست که عملیات STS نفت خام را بتوان مستقیماً برای قیر تکرار کرد. یک VLCC حامل ۲ میلیون بشکه نفت خام از نظر عملیاتی تفاوت زیادی با کشتی تخصصی حمل قیر گرم دارد. نفت خام را می‌توان از طریق روش‌های شناخته‌شده STS میان نفتکش‌های مناسب در دریا منتقل کرد، اما قیر فله باید در دمای مناسب نگهداری شود و به مخازن گرم‌شونده، خطوط انتقال سازگار و تجهیزات تخصصی نیاز دارد. بنابراین اینکه خریداران چینی می‌توانند نفت خام را در خارج از هرمز دریافت کنند، ثابت نمی‌کند که قیر ایران، عراق، کویت، بحرین یا دیگر مبادی خلیج فارس نیز بتواند بلافاصله از همان شبکه استفاده کند.

اهمیت این تحول برای قیر بیشتر از چیزی ناشی می‌شود که راهبرد نفتکش‌های چین درباره رفتار خریداران نشان می‌دهد. واردکنندگان وابسته به دولت چین عملاً نشان داده‌اند که قیمت مبدأ دیگر به‌تنهایی تعیین نمی‌کند یک محموله خاورمیانه‌ای از نظر تجاری جذاب است یا خیر. بشکه‌ای که برای دریافت آن لازم باشد کشتی خود خریدار وارد منطقه‌ای پرریسک شود، ممکن است جذابیت کمتری نسبت به بشکه گران‌تری داشته باشد که در یک نقطه انتقال خارجی با ریسک عملیاتی کمتر در دسترس قرار می‌گیرد. همین منطق می‌تواند به‌طور فزاینده‌ای در تجارت قیر نیز اثر بگذارد و قابلیت جابه‌جایی مطمئن محصول را به عاملی هم‌وزن با قیمت آن در پالایشگاه تبدیل کند.

در بازار عادی، خریدار هنگام مقایسه محموله‌های قیر خلیج فارس معمولاً از قیمت FOB در پایانه تولیدکننده آغاز می‌کند و سپس کرایه، بیمه و زمان سفر را برای محاسبه CFR یا سایر قیمت‌های تحویل‌شده اضافه می‌کند. زمانی که مالکان کشتی حاضر به ورود به منطقه بارگیری نباشند یا برای این کار پرمیوم ریسک بزرگی مطالبه کنند، کارایی این ساختار کاهش می‌یابد. در چنین شرایطی، قیمت اسمی FOB بخشی از ارزش تجاری خود را از دست می‌دهد، زیرا سؤال اصلی این می‌شود که آیا محصول را می‌توان به نقطه‌ای منتقل کرد که کشتی مورد قبول بازار واقعاً حاضر به دریافت آن باشد. همین مسئله یکی از دلایلی است که اهمیت راهبردی فجیره را افزایش می‌دهد.

فجیره در ساحل شرقی امارات و خارج از تنگه هرمز قرار دارد و از طریق خط لوله نفت خامی با ظرفیت حدود ۱.۵ تا ۱.۸ میلیون بشکه در روز به سیستم تولید ابوظبی متصل است. در جریان اختلالات سال ۲۰۲۶، این بندر به یکی از مهم‌ترین جایگزین‌های امارات برای پایانه‌های داخل خلیج فارس تبدیل شد و صادرات نفت خام از آن پس از آغاز درگیری به شدت افزایش یافت. زیرساخت ذخیره‌سازی، اختلاط و انتقال نیز باعث شد فجیره نقش بزرگ‌تری در لجستیک منطقه‌ای نفت پیدا کند. پایانه‌های بزرگ آن از قبل خدماتی مانند ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی، اختلاط، تقسیم محموله، تجمع، انتقال خط لوله و عملیات کشتی به کشتی را ارائه می‌کنند.

فروشنده‌ای که CFR ارائه می‌کند نیز باید نوسان کرایه، بیمه و دسترسی به کشتی را در قیمت خود لحاظ کند و به همین دلیل فاصله میان FOB و CFR می‌تواند بسیار بیشتر از دوره پیش از بحران باقی بماند. برای خریداران آسیایی، این شرایط حتی بدون تغییر شدید قیمت خود محصول می‌تواند مقایسه قیر خلیج فارس را با سنگاپور، کره جنوبی یا مالزی تغییر دهد. یک محموله 60\70 خلیج فارس ممکن است در مبدأ ارزان‌تر باشد، اما پس از اضافه‌شدن هزینه کشتی، بیمه و عدم قطعیت این مزیت را از دست بدهد. در مقابل، محموله‌ای گران‌تر از مبدأیی با بارگیری قابل اتکا و حمل قابل پیش‌بینی ممکن است در نهایت هزینه تحویل‌شده کمتری پس از محاسبه ریسک ایجاد کند.

این موضوع برای چین اهمیت خاصی دارد، زیرا شرکت‌های نفتکش دولتی آن عملاً نشان می‌دهند برای دوری از مسیرهای نامطمئن چه ارزش تجاری بالایی قائل هستند. رفتار آنها همچنین درس دوم و مهمی فراتر از هرمز دارد، زیرا COSCO و CMES از اواخر ژوئیه از باب‌المنبد نیز دوری کرده‌اند. پیش از آن، دو VLCC مرتبط با چین که نفت عربستان را حمل می‌کردند در ۲۳ ژوئیه با موفقیت از باب‌المنبد خارج شده بودند، اما بدترشدن شرایط امنیتی رفتار ناوگان را تغییر داد. یکی از کشتی‌های تحت مدیریت COSCO بعداً مسیر خود را تغییر داد و بدون بار از کانال سوئز عبور کرد تا به‌جای ادامه مسیر اولیه در دریای سرخ، نفت عربستان را از بندر سیدی کریر (Sidi Kerin) مصر در مدیترانه بارگیری کند.

این رفتار نشان می‌دهد چین فقط یک گلوگاه خطرناک را با گلوگاهی دیگر جایگزین نمی‌کند. شرکت‌های بزرگ دولتی این کشور در تلاش هستند سفرهای خود را بر اساس چند ریسک دریایی مرتبط به‌طور هم‌زمان بازطراحی کنند. برای قیری که به مقصد اروپا یا مدیترانه حرکت می‌کند، این نکته بسیار مهم است، زیرا محموله‌ای که با موفقیت از هرمز خارج شود در مسیر دریای سرخ و کانال سوئز همچنان با ریسک باب‌المنبد روبه‌رو خواهد شد. دورزدن دماغه امید نیک این ریسک را حذف می‌کند، اما مسافت، مصرف سوخت، تعداد روزهای درگیری کشتی، هزینه تأمین مالی و احتمالاً نیاز حرارتی قیر فله را افزایش می‌دهد.

برخی محموله‌ها همچنان از پایانه‌های سنتی خلیج فارس حرکت می‌کنند و برخی دیگر در خارج از هرمز انتقال می‌یابند. بعضی مالکان کشتی حاضر به عبور هستند، در حالی که شرکت‌های بزرگ دولتی چین چنین ریسکی را نمی‌پذیرند. نتیجه، بازاری پراکنده در بخش کشتیرانی است که در آن مبدأ محموله، مالکیت کشتی، پذیرش بیمه‌گر و محل بارگیری می‌توانند برای محصولات نفتی مشابه هزینه‌های بسیار متفاوتی در حمل و ریسک ایجاد کنند. این وضعیت برای تاجران قیر اهمیت بیشتری دارد، زیرا تعداد کشتی‌های تخصصی در دسترس آنها بسیار کمتر از ناوگان جهانی نفت خام است.

بازار نفت خام می‌تواند بخشی از تغییر رفتار مالکان را با ناوگان گسترده، VLCC، Aframax و Suezmax جذب کند، اما قیر فله جایگزین‌های بسیار کمتری دارد، زیرا محموله گرم به ناوگان تخصصی‌تری وابسته است. حتی کاهش نسبتاً محدود تعداد مالکانی که حاضرند وارد خلیج فارس شوند می‌تواند اثر بزرگی بر دسترسی به کشتی، زمان انتظار و نرخ اجاره برای قیر ایجاد کند. برای وقوع این فشار نیز لازم نیست هرمز رسماً بسته شود و کافی است مسیر برای تعداد قابل‌توجهی از مالکان از نظر تجاری جذابیت خود را از دست بدهد.

ممکن است عبور از نظر فنی امکان‌پذیر باقی بماند، اما از نظر اقتصادی دشوار شود. اگر مالک پرمیوم ریسک بالایی مطالبه کند، بیمه‌گر شرایط سخت‌تری تعیین کند، پذیرش سفر از سوی خدمه دشوار شود یا کشتی مجبور باشد برای پنجره مناسب عبور منتظر بماند، هزینه تحویل‌شده می‌تواند افزایش پیدا کند حتی اگر قیمت FOB پالایشگاه ثابت بماند. تصمیم شرکت‌های چینی به این دلیل اهمیت ویژه‌ای دارد که نشان‌دهنده مدیریت ریسک در سمت خریدار است و فقط از اختلال در سمت فروشنده ناشی نمی‌شود. بخش بزرگی از بحث هرمز روی این متمرکز بوده است که آیا تولیدکننده توان صادرات دارد، اما راهبرد چین سؤال دیگری را مطرح می‌کند: حتی اگر فروشنده بتواند بارگیری کند، آیا خریدار حاضر است کشتی موردنظر خود را برای دریافت محموله به آن منطقه بفرستد؟

این تفاوت می‌تواند ساختار مذاکرات را تغییر دهد. عرضه‌کننده‌ای در خلیج فارس که بتواند محصول را در خارج از هرمز قابل تحویل کند، ممکن است در آینده ارزش تجاری متفاوتی نسبت به فروشنده‌ای داشته باشد که همان محصول را فقط در پایانه داخل خلیج فارس عرضه می‌کند. خریداران می‌توانند بیش از گذشته میان یک قیمت اسمی FOB در مبدأ و یک نقطه بارگیری واقعاً قابل اجرا که کشتی مناسب در آن در دسترس است تفاوت قائل شوند. در دوره‌ای با عدم قطعیت شدید حمل، این وضعیت می‌تواند اهمیت قیمت‌گذاری CFR را نیز افزایش دهد، زیرا برخی خریداران ممکن است ترجیح دهند مسئولیت تهیه کشتی را بر عهده فروشنده بگذارند.





برای مقاصد آسیایی مانند چین، هند و جنوب شرق آسیا، نقاط بارگیری فجیره و عمان از نظر راهبردی جذابتر هستند، زیرا محموله‌های شرقی می‌توانند بدون ورود به هرمز یا باب‌المندب مستقیماً وارد دریای عرب و اقیانوس هند شوند. همین مزیت جغرافیایی می‌تواند حتی در صورت بهبود شرایط سیاسی، اهمیت تجاری شرق امارات و عمان را افزایش دهد. در عین حال، بازار نباید فرض کند این مناطق به‌طور خودکار جای بندرعباس، بصره، کویت، بحرین یا سایر مبادی سنتی بارگیری قیر را خواهند گرفت. ایجاد مسیر جایگزین نفت خام در جایی که خط لوله از قبل وجود دارد بسیار ساده‌تر از ایجاد زنجیره جایگزینی است که باید خود قیر نهایی را به هاب خارجی منتقل کند.

تغییر بزرگ‌تر ممکن است در نهایت به همان اندازه که فیزیکی است، ذهنیت بازار را نیز تغییر دهد. پیش از بحران، ورود به هرمز بخشی عادی از سفر خلیج فارس محسوب می‌شد و کرایه حمل بر همان فرض محاسبه می‌شد. در بازار جدید، دسترسی ایمن خود در حال تبدیل شدن به خدمتی است که قیمت مشخصی دارد. راهبرد ناوگان دولتی چین این تغییر را آشکار می‌کند، زیرا خریدار اکنون حاضر است برای بازطراحی زنجیره تأمین خود بر اساس دسترسی و ریسک هزینه بیشتری بپردازد و مسیر سنتی را صرفاً به‌عنوان یک فرض ثابت نپذیرد.

اگر این مدل ادامه پیدا کند، رقابتی‌ترین عرضه‌کنندگان الزاماً کسانی نخواهند بود که پایین‌ترین قیمت را در پالایشگاه ارائه می‌کنند. مزیت می‌تواند به سمت فروشندگانی حرکت کند که محصول را در امن‌ترین و قابل‌دسترس‌ترین نقطه بارگیری، همراه با کشتی تأییدشده، بیمه قابل پیش‌بینی و شرایط تحویل مطمئن عرضه می‌کنند. برای بازار قیر آسیا، این روند می‌تواند به تدریج مرکز ثقل تجاری را از دروازه پالایشگاه به سمت هاب‌های لجستیکی خارج از آسیب‌پذیرترین گلوگاه‌های دریایی منتقل کند.

فجیره و عمان هنوز جایگزین شبکه سنتی بارگیری قیر خلیج فارس نشده‌اند و شواهدی وجود ندارد که چنین انتقالی هم‌اکنون رخ داده باشد. با این حال، در بازاری که برخی از مهم‌ترین شرکت‌های نفتکش چین دیگر تمایلی به عبور از هرمز یا باب‌المندب ندارند، قرار گرفتن در خارج از گلوگاه دریایی به یک مزیت تجاری بارزش تبدیل می‌شود. اگر این ترجیح به یک رفتار ساختاری تبدیل شود، مرحله بعدی رقابت در بازار قیر آسیا ممکن است فقط بر این اساس تعیین نشود که چه کسی ارزان‌ترین محصول را دارد، بلکه بر این اساس شکل بگیرد که چه کسی می‌تواند محصول را در نقطه‌ای عرضه کند که کشتی خریدار واقعاً حاضر باشد به آنجا برود.

برای قیر ایران و عراق، این محدودیت اهمیت ویژه‌ای دارد. خط لوله نفت خام نمی‌تواند قیر نهایی راه‌سازی را حمل کند و هر گزینه جدی خارج از هرمز به حمل جاده‌ای، ریلی، کشتیرانی ساحلی یا ترتیبات تخصصی انتقال متناسب با شکل فیزیکی محصول نیاز خواهد داشت. قیر بسته‌بندی‌شده انعطاف بیشتری دارد، زیرا بشکه و جامبوبگ را می‌توان بدون حفظ گرمایش مداوم قیر فله با کامیون یا کانترینر جابه‌جا کرد. اگر بنادر شرق امارات یا عمان اهمیت بیشتری به‌عنوان دروازه‌های کانترینری و کالای عمومی پیدا کنند، قیر بسته‌بندی‌شده ممکن است سریع‌تر از قیر فله با جغرافیای جدید لجستیک سازگار شود، در حالی که محموله فله همچنان به زیرساخت بسیار تخصصی‌تری نیاز خواهد داشت.

بنابراین مهم‌ترین تحول این نیست که فجیره ناگهان به یک پایانه قیر برای چین تبدیل شده باشد و هیچ مدرکی چنین نتیجه‌ای را تأیید نمی‌کند. اهمیت اصلی در این است که بزرگ‌ترین شرکت‌های دولتی حمل نفت چین نشان داده‌اند حاضرند یکی از بزرگ‌ترین سیستم‌های واردات نفت جهان را بازطراحی کنند تا کشتی‌های خود را در معرض دو گلوگاه بی‌ثبات قرار ندهند. زمانی که خریداری در چنین مقیاسی تأمین خود را حول نقاط بارگیری خارجی سازمان‌دهی می‌کند، ارزش تجاری ذخیره‌سازی، ظرفیت انتقال و نقاط بارگیری قابل دسترسی در خارج از منطقه خطر در کل بازار نفت افزایش پیدا می‌کند.

برای قیر، چند شاخص از این پس اهمیت بیشتری خواهند داشت. تاجران باید بررسی کنند آیا محموله‌های بیشتری در فجیره یا بنادر عمان قیمت‌گذاری می‌شوند، آیا ظرفیت ذخیره‌سازی گرم خارج از هرمز ارزش تجاری بیشتری پیدا می‌کند، آیا مالکان کشتی‌های تخصصی قیر میان بارگیری داخل و خارج از خلیج فارس اختلاف محسوسی در نرخ حمل ایجاد می‌کنند و آیا خریداران بیش از گذشته شرایط CFR را به FOB ترجیح می‌دهند. این نشانه‌ها مشخص خواهند کرد که آیا بازطراحی بازار نفت خام در حال انتقال به ساختار تجاری قیر نهایی است یا خیر.

قیمت قیر چین دوباره جهش کرد؛ آیا آسیا وارد مرحله جدیدی از افزایش قیمت شده است؟

مشخص تهیه کند. بنابراین تا زمانی که قیمت‌های عمده‌فروشی فیزیکی و مذاکرات مربوط به محموله‌ها نیز در همان جهت حرکت نکنند، افزایش شاخص در ۱۷ آگوست باید یک سیگنال قدرتمند بازار تلقی شود، نه مدرکی که نشان دهد قیمت تمام انواع قیر فیزیکی چین نیز دقیقاً در همان روز ۱.۴۸ درصد افزایش یافته است.

شواهدی وجود دارد که نشان می‌دهد خود بازار فیزیکی نیز در حال دریافت قیمت‌های جدید است. یک مجموعه تخصصی داده‌های کالایی چین در ۱۷ آگوست ارزیابی‌های تازه‌ای از قیمت عمده‌فروشی قیر، قیر راه‌سازی برای ترافیک سنگین و قیر اصلاح‌شده SBS منتشر کرد. نسخه‌های عمومی این گزارش‌ها تأیید می‌کنند که ارزیابی بازار فیزیکی در همان روز به‌روزرسانی شده است، اما ارقام تفصیلی مناطق مختلف تنها برای مشترکان در دسترس قرار دارند. به همین دلیل نمی‌توان با اطمینان گفت همه قیمت‌های عمده‌فروشی فیزیکی به اندازه درصد رشد شاخص افزایش یافته‌اند. آنچه می‌توان تأیید کرد این است که هم شاخص‌های مالی و هم ارزیابی‌های قیمت بازار فیزیکی در ۱۷ آگوست به شرایط جدید بازار واکنش نشان داده‌اند.

حرکت شاخص به‌ویژه به این دلیل اهمیت دارد که در محیط پیچیده‌ای از فعالیت پالایشگاه‌های چین رخ داده است. داده‌های رسمی منتشرشده در ۱۷ آگوست نشان دادند که چین در ماه ژوئیه ۵۳.۱۱ میلیون تن نفت خام فرآوری کرده است. این میزان نسبت به ماه مشابه سال ۲۰۲۵ حدود ۱۵.۸ درصد کاهش داشت، هرچند شدت کاهش سالانه نسبت به ماه ژوئن کمتر شده است. در مجموع هفت ماه نخست سال نیز فرآوری نفت خام به ۳۹۶.۹۶ میلیون تن رسید که ۶.۵ درصد کمتر از دوره مشابه سال قبل بود. به عبارت دیگر، سیستم پالایشی چین هنوز بسیار پایین‌تر از سطح فرآوری سال گذشته فعالیت می‌کند، هرچند داده ماهانه نشانه‌هایی از ثبات نسبی را نشان داده است.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، شاخص قیر چین در ۱۷ آگوست ۲۰۲۶ بار دیگر افزایش یافت و احتمال ورود بازار آسیا به مرحله دیگری از رشد قیمت قیر را تقویت کرد. در یکی از داده‌های اولیه معاملات همان روز، شاخص در محدوده ۴,۲۳۲ یوان در هر تن قرار داشت، اما به‌روزرسانی بعدی آن را در سطح ۴,۲۴۲ یوان در هر تن نشان داد که نسبت به رقم ۴,۱۸۰ یوان در جلسه قبلی ۱.۴۸ درصد افزایش داشت. در سطح جدید، این شاخص ۲۳.۲۴ درصد بالاتر از مدت مشابه سال قبل قرار گرفت و طی یک ماه گذشته نیز نزدیک به یک درصد رشد کرد. این حرکت روند نسبتاً قدرتمندی را که در ماه آگوست شکل گرفته است ادامه می‌دهد و توجه تاجران بازار فیزیکی در شرق و جنوب شرق آسیا را می‌طلبد.

با این حال، نخستین نکته مهم‌ترین نکته گزارش نیز محسوب می‌شود: رقم ۴,۲۴۲ یوان قیمت فیزیکی CFR برای قیر 60/70 در یکی از بنادر چین نیست. این شاخص بر معاملات قرارداد مابه‌التفاوت یا CFD استوار است که بازار شاخص قیر چین را دنبال می‌کند. چین همچنین بازار رسمی معاملات آتی قیر نفتی را در بورس آتی شانگهای دارد که قراردادهای آن با یوان در هر تن قیمت‌گذاری می‌شوند و اندازه هر قرارداد معادل ۱۰ تن است. این شاخص‌های مالی و مرتبط با معاملات آتی می‌توانند تغییر انتظارات بازار را نشان دهند، اما نباید آنها را معادل قیمت پالایشگاه، قیمت عمده‌فروشی زمینی، پیشنهاد محموله وارداتی یا قیمت CFR در تیانجین، نینگبو، هوانگ‌پو یا سایر مقاصد دانست.

این تفاوت زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که شاخص با سرعت بالا افزایش می‌یابد. قیمت روی صفحه معاملات ممکن است به دلیل تغییر انتظارات مربوط به عرضه، اقتصاد پالایشگاه، هزینه نفت خام، سطح موجودی یا تقاضای آینده حرکت کند. اما خریدار بازار فیزیکی باید محموله‌ای قابل اجرا با گرید، حجم، بندر، تاریخ تحویل و شرایط پرداخت



افزایش قیمت بدانیم و نه تأیید یک روند صعودی دائمی.

پیامدهای منطقه‌ای این حرکت قابل توجه هستند. ارزیابی WPB برای هفته دوم آگوست که شرایط بازار را تا ۱۱ آگوست پوشش می‌داد، قیمت قیر 60\70 بشکه‌ای چین را در چند مقصد مختلف در محدوده حدود ۶۰۰ تا ۶۱۰ دلار در هر تن CFR قرار داده بود. در همان ارزیابی، قیر 60\70 فله سنگاپور حدود ۶۲۵ دلار در هر تن FOB و قیر راه‌سازی کره جنوبی با استفاده از 60 PEN-80 به‌عنوان نزدیک‌ترین شاخص صادراتی به بازار 60\70، در محدوده حدود ۵۲۵ تا ۵۴۵ دلار در هر تن FOB در مناطق اصلی پالایشگاهی و بندری قرار داشت. این ارقام قابل مقایسه مستقیم نیستند، زیرا گرید، نوع بسته‌بندی، مبنای حمل و شرایط تحویل تفاوت دارند، اما ساختار تجاری‌ای را که تاجران زیر نظر دارند به‌خوبی نشان می‌دهند.

اگر قیمت‌های فیزیکی چین شروع کنند شاخص داخلی را در مسیر صعودی دنبال کنند، شرایط برابری واردات برای برخی عرضه‌کنندگان خارجی می‌تواند جذاب‌تر شود. خریدار چینی برای تصمیم‌گیری درباره واردات فقط به شاخص یوان نگاه نمی‌کند. تاجر باید هزینه جایگزینی داخلی را با کل هزینه تحویل‌شده قیر سنگاپور، کره جنوبی یا سایر مبادی مقایسه کند؛ محاسبه‌ای که کرایه حمل، بیمه، هزینه بندری، بسته‌بندی، تأمین مالی، مالیات‌های احتمالی و ریسک نرخ ارز را نیز شامل می‌شود.

زمانی که قیمت داخلی چین افزایش پیدا می‌کند اما پیشنهادهای صادراتی منطقه نسبتاً ثابت می‌مانند، محموله وارداتی می‌تواند رقابتی‌تر شود. این موضوع تضمین نمی‌کند که معامله وارداتی انجام خواهد شد، زیرا موجودی قابل فروش و مشخصات فنی نیز اهمیت دارند، اما اختلاف قیمت می‌تواند به اندازه‌ای کاهش یابد که تاجران دوباره وارد بازار خرید شوند.

کره جنوبی در این زمینه اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا عرضه صادراتی این کشور از گزینه‌های طبیعی برای خریداران سواحل چین بوده است. اگر قیمت FOB کره جنوبی نسبتاً ثابت بماند و در مقابل قیمت‌های فیزیکی چین افزایش پیدا کنند، از نظر نظری فرصت آربیتراژ برای ورود محموله به برخی نقاط چین بهتر خواهد شد. با این حال، کرایه حمل تعیین‌کننده است. اختلاف جذاب FOB ممکن است پس از اضافه‌شدن هزینه کشتی، اندازه محموله، هزینه تخلیه و برنامه زمانی کاملاً از بین برود.

مقایسه با سنگاپور ساختار متفاوتی دارد. سنگاپور یک مرکز مهم تجارت و توزیع مجدد در منطقه است و ارتباط گسترده‌ای با تقاضای جنوب شرق آسیا دارد. قیمت اعلامی این بازار ممکن است از برخی قیمت‌های صادراتی کره جنوبی بالاتر باشد، اما موجودی قابل عرضه، ساختار محموله، وضعیت ذخیره‌سازی و مقصد می‌توانند اقتصاد واقعی تحویل را تغییر دهند. بنابراین تاجران باید قیمت واقعی قابل تحویل را مقایسه کنند و صرفاً رقم ۴,۲۴۲ یوان را در مقابل یک قیمت دلاری سنگاپور قرار ندهند.

برای بازار قیر، کاهش فعالیت پالایشگاه اهمیت دارد، زیرا عرضه آسفالت در نهایت به تصمیم‌های عملیاتی پالایشگاه‌ها و نحوه تخصیص جریان‌های سنگین نفتی بستگی دارد. اما این رابطه مکانیکی نیست. کاهش مقدار نفت خام فرآوری‌شده به این معنا نیست که تولید قیر نیز دقیقاً به همان نسبت کاهش می‌یابد. پالایشگاه‌ها می‌توانند نوع نفت خام مصرفی، استفاده از واحدهای ثانویه و نسبت تولید میان آسفالت، نفت کوره و سایر فرآورده‌ها را بر اساس حاشیه سود تغییر دهند. بنابراین برداشت صحیح این است که کاهش فعالیت پالایشی می‌تواند انضباط عرضه را تقویت کند، نه اینکه کاهش ۱۵.۸ درصدی فرآوری نفت خام چین الزاماً به کاهش ۱۵.۸ درصدی تولید قیر این کشور منجر شده باشد.

وضعیت نفت خام نیز پیچیده است. با وجود کاهش شدید فعالیت پالایشگاهی و افت واردات نفت خام نسبت به سطوح پیش از درگیری‌های منطقه‌ای، برآوردهای مربوط به ژوئیه نشان می‌دهند که چین دوباره با مازاد محدودی از نفت خام روبه‌رو شده است، زیرا مقدار فرآوری آن‌قدر کاهش یافته که بخشی از نفت برای ذخیره‌سازی باقی مانده است. بنابراین افزایش اخیر قیمت قیر را نمی‌توان صرفاً با این عبارت توضیح داد که «چین با کمبود نفت خام مواجه شده است». برداشت دقیق‌تر این است که فعالیت پالایشگاه‌ها همچنان محدود باقی مانده و در همین حال اقتصاد تولید فرآورده‌ها و وضعیت موجودی بر مقدار قیری که پالایشگاه‌ها حاضرند وارد بازار کنند اثر می‌گذارد.

چشم‌انداز نیمه دوم سال ۲۰۲۶ نیز دلیل توجه بیشتر تاجران به این حرکت را نشان می‌دهد. برآوردهای فعلی صنعت، تولید قیر چین در نیمه دوم سال را حدود ۱۰.۶۶ میلیون تن پیش‌بینی می‌کنند که نسبت به نیمه نخست ۱۵.۹ درصد افزایش دارد. در مقابل، مصرف حدود ۱۲.۱۵ میلیون تن برآورد شده که ۲۲.۲ درصد بیشتر خواهد بود. همین ارزیابی پیش‌بینی می‌کند که احیای عرضه در سه‌ماهه سوم به دلیل پایین‌بودن موجودی‌ها و پایان تدریجی تعمیرات پالایشگاه‌ها همچنان محدود باقی بماند، در حالی که در سه‌ماهه چهارم امکان افزایش بیشتر عرضه وجود دارد. انتظار می‌رود تقاضا نیز از نظر فصلی بهبود پیدا کند، هرچند افزایش آن ممکن است بیشتر ناشی از نیازهای ضروری راه‌سازی باشد و نه رونق گسترده کل ساخت‌وساز.

اگر این پیش‌بینی‌ها به‌طور کلی محقق شوند، استدلال صعودی کوتاه‌مدت روشن است: در دوره‌ای که موجودی‌ها نسبتاً محدود باقی می‌مانند، تقاضا ممکن است سریع‌تر از عرضه احیا شود. چنین شرایطی می‌تواند کمک کند تا قیمت‌های فیزیکی نیز شاخص را در مسیر صعودی دنبال کنند. با این حال، سناریوی صعودی محدودیت مشخصی دارد. اگر تولید پالایشگاه‌ها در سه‌ماهه چهارم به شکل محسوسی افزایش یابد و موجودی‌ها سریع‌تر از توان جذب تقاضا رشد کنند، فشار افزایشی فعلی می‌تواند کاهش پیدا کند.

به همین دلیل، بهتر است حرکت ۱۷ آگوست را آغاز احتمالی مرحله جدید

اصلاح قیمت دارد. به همین دلیل، پیش‌بینی افزایش تولید در نیمه دوم سال نباید حتی در شرایط فعلی که حرکت قیمت صعودی به نظر می‌رسد نادیده گرفته شود.

تقاضای راه‌سازی آزمون دیگری برای بازار خواهد بود. بهبود فصلی ساخت‌وساز می‌تواند از بازار حمایت کند، اما چین از نظر جغرافیایی آن‌قدر بزرگ است که نمی‌توان کل تقاضای آن را با یک عبارت توصیف کرد. بارندگی، تأمین مالی پروژه‌ها، برنامه اجرای راه‌سازی در استان‌های مختلف و سطح موجودی محلی می‌تواند اختلاف قابل‌توجهی میان بازارهای شرق، شمال و جنوب کشور ایجاد کنند. بنابراین پیش از آنکه بازار بتواند با اطمینان از کمبود سراسری صحبت کند، افزایش قیمت فیزیکی باید در چند منطقه مختلف تأیید شود.

پیام عملی برای خریداران این نیست که بدون بررسی به دنبال شاخص حرکت کنند. تیم‌های تأمین باید فاصله زمانی میان مقایسه قیمت و اجرای معامله را کوتاه‌تر کنند، قیمت‌های عمده‌فروشی منطقه‌ای را زیر نظر داشته باشند و هر زمان قیمت داخلی، کرایه یا نرخ ارز تغییر محسوسی پیدا کرد، برابری واردات را دوباره محاسبه کنند. اختلاف ۱۰ دلاری میان دو مبدأ ممکن است با تغییر شرایط لجستیکی به سرعت از بین برود.

برای فروشندگان، شاخص جدید می‌تواند مرجع قدرتمندتری در مذاکره ایجاد کند، اما تنها زمانی که معاملات فیزیکی نیز آن را تأیید کنند. افزایش سریع پیشنهادهای پیش از آنکه مصرف‌کنندگان نهایی حاضر به پذیرش قیمت‌های جدید باشند می‌تواند نقدشوندگی بازار را کاهش دهد، به‌ویژه اگر تقاضای ساخت‌وساز همچنان انتخابی باقی بماند.

برای کل بازار آسیا، سؤال اصلی این است که آیا چین در حال تبدیل شدن به منبع فشار افزایشی قیمت است یا همچنان فقط به تحولات بازار واکنش نشان می‌دهد. حرکت ۱۷ آگوست شاخص را به بیش از ۲۳ درصد بالاتر از سطح سال قبل رسانده است و این افزایش به اندازه‌ای بزرگ است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. با این حال، بازار همچنان به تأیید از طریق معاملات واقعی پالایشگاهی و عمده‌فروشی نیاز دارد تا بتوان نتیجه گرفت قیر آسیا وارد محدوده قیمتی جدید و پایداری شده است.

اگر پیشنهادهای فیزیکی چین به افزایش خود ادامه دهند، پیامدهای می‌توانند به سرعت در منطقه گسترش پیدا کنند: شرایط واردات جذاب‌تر می‌شود، محموله‌های کره جنوبی و سنگاپور می‌توانند برای خریداران چینی رقابتی‌تر شوند، موجودی صادراتی چین ممکن است کاهش یابد و فروشندگان سراسر آسیا قدرت بیشتری در مذاکرات قیمت پیدا کنند. اما اگر بازار فیزیکی شاخص را دنبال نکند، افزایش اخیر بار دیگر نشان خواهد داد که شاخص‌های CFD و معاملات آتی می‌توانند سریع‌تر از خود محصول حرکت کنند.

در حال حاضر دقیق‌ترین نتیجه این است که چین یک سیگنال صعودی جدید برای بازار قیر صادر کرده است، اما مرحله بعدی این روند را معاملات فیزیکی تعیین خواهند کرد. هنوز نمی‌توان با قطعیت گفت آسیا وارد مرحله جدیدی از افزایش قیمت شده است. اما پس از حرکت ۱۷ آگوست، این احتمال دیگر صرفاً یک سناریوی نظری نیست.

یک پیامد دیگر نیز وجود دارد که باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد: صادرات چین.

چین به تدریج به بخشی از معادله عرضه منطقه‌ای قیر تبدیل شده است و دیگر فقط یک بازار واردکننده محسوب نمی‌شود. زمانی که تقاضای داخلی ضعیف باشد و عرضه در سایر نقاط آسیا محدود شود، پالایشگاه‌ها یا تاجران چینی می‌توانند بخشی از محصول را به بازارهای نزدیک آسیایی صادر کنند. افزایش پایدار قیمت داخلی چین این محاسبه را تغییر می‌دهد. اگر فروشندگان بتوانند در بازار داخلی درآمد بیشتری به دست آورند، انگیزه صادرات کاهش پیدا می‌کند یا قیمت پیشنهادی صادراتی باید افزایش یابد.

این تحول برای خریداران سایر کشورهای آسیایی اهمیت خواهد داشت. تقویت بازار داخلی چین می‌تواند هم‌زمان علاقه این کشور به واردات انتخابی را افزایش و جذابیت صادرات قیر چین را کاهش دهد. در چنین شرایطی، اثر افزایش شاخص دیگر فقط محدود به خریداران چینی نخواهد بود و می‌تواند گزینه‌های عرضه در اختیار کشورهای را که اخیراً برای تأمین کسری خود به محموله‌های چین توجه کرده‌اند محدود کند. در آن صورت ساختار قیمت در بخش وسیع‌تری از آسیا می‌تواند به سمت بالا حرکت کند.

البته این به آن معنا نیست که سنگاپور و کره جنوبی صرفاً به دلیل افزایش یک شاخص CFD چین قیمت‌های خود را بالا خواهند برد. عرضه‌کنندگان بازار فیزیکی بر اساس اقتصاد واقعی پالایشگاه، موجودی، تعهدات فروش و تقاضای منطقه‌ای قیمت‌گذاری می‌کنند. با این حال، بازار چین به اندازه‌ای بزرگ است که تغییر پایدار در هزینه جایگزینی داخلی آن بتواند رفتار خرید و فروش در منطقه را تحت تأثیر قرار دهد.

زمینه عمومی هزینه‌ها نیز اهمیت دارد. داده‌های رسمی چین برای ژوئیه نشان دادند که شاخص قیمت خرید سوخت و انرژی برای تولیدکنندگان صنعتی ۹.۳ درصد بالاتر از سال قبل قرار داشت، هرچند نسبت به ژوئن ۲.۶ درصد کاهش یافت. این ترکیب نشان می‌دهد فشار هزینه در مقایسه سالانه همچنان می‌تواند بالا باشد، حتی زمانی که برخی هزینه‌های ورودی در کوتاه‌مدت کاهش پیدا می‌کنند. بنابراین تولیدکنندگان و خریداران قیر چین باید میان هزینه‌های ساختاری بالا و کاهش‌های موقتی ماهانه تفاوت قائل شوند. برای تاجران، چند جلسه معاملاتی آینده از درصد رشد ۱۷ آگوست اهمیت بیشتری خواهند داشت. نخستین نشانه تأیید، افزایش پایدار قیمت عمده‌فروشی قیر راه‌سازی در مناطق اصلی چین خواهد بود. دومین نشانه باید در پیشنهادهای قوی‌تر پالایشگاه‌ها دیده شود و نه فقط در شاخص‌های روی صفحه معاملات. سومین نشانه، بهبود اقتصاد واردات محموله‌های کره جنوبی یا سنگاپور به سواحل چین خواهد بود. چهارمین نشانه نیز کاهش تمایل فروشندگان چینی برای عرضه محموله صادراتی در قیمت‌های قبلی است.

سطح موجودی نیز به همان اندازه اهمیت دارد. شاخص بالایی که با موجودی کم همراه باشد، در صورت بهبود تقاضا می‌تواند به افزایش قوی‌تر قیمت‌های فیزیکی تبدیل شود. اما شاخص بالا در کنار افزایش سریع عرضه پالایشگاهی آسیب‌پذیری بیشتری در برابر

اندونزی می‌خواهد قیر وارداتی را جایگزین کند؛ آیا آسفالت بوتون می‌تواند تجارت جنوب شرق آسیا را تغییر دهد؟

این است که اگر A30 از سطح سیاست‌گذاری وارد خرید گسترده برای پروژه‌های جاده‌ای شود، چه مقدار از نیاز فعلی اندونزی به واردات می‌تواند حذف شود.

اندازه بازار نشان می‌دهد که چرا تأمین‌کنندگان باید این سیاست را جدی بگیرند. داده‌های WITS بانک جهانی که بر آمار تجارت بین‌المللی استوار است نشان می‌دهد اندونزی در سال ۲۰۲۴ حدود ۹۷۰ هزار و ۴۶۱ تن قیر نفتی با کد HS 271320 وارد کرد که ارزش آن حدود ۴۵۲.۹۵ میلیون دلار بود. سنگاپور به‌تنهایی حدود ۷۷۰ هزار و ۱۲۶ تن به ارزش ۳۶۶.۰۳ میلیون دلار از این حجم را تأمین کرد. از نظر حجم، نزدیک به ۷۹ درصد واردات ثبت‌شده قیر نفتی اندونزی از سنگاپور تأمین شد و به همین دلیل، در صورت موفقیت سیاست جایگزینی واردات، سنگاپور با فاصله بسیار زیاد در معرض بیشترین ریسک قرار می‌گیرد.

حجم سایر تأمین‌کنندگان بسیار کمتر بود. امارات در سال ۲۰۲۴ حدود ۷۷ هزار و ۴۱۷ تن قیر به اندونزی صادر کرد، مالزی حدود ۲۹ هزار و ۷۳۷ تن، چین حدود ۲۲ هزار و ۵۱۵ تن، کره جنوبی حدود ۲۱ هزار و ۵۳۳ تن و عراق حدود ۲۴ هزار و ۶۱۴ تن تأمین کردند. تایلند و عمان نیز حجم‌های کمتری به این بازار فرستادند. این توزیع یک پیام تجاری بسیار روشن دارد: سیاست جدید برای همه صادرکنندگان به یک اندازه تهدید ایجاد نمی‌کند. حجم در معرض ریسک برای سنگاپور بسیار بیشتر از هر مبدأ دیگری است. دولت اندونزی نیز این سیاست را صریحاً با هدف جایگزینی واردات معرفی کرده است. وزارت امور عمومی در اوایل سال ۲۰۲۶ اعلام کرد که حدود ۷۸ درصد نیاز آسفالت کشور از طریق واردات تأمین می‌شود و کل نیاز ملی در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۰۵۶ میلیون تن بوده است. دولت پیش‌بینی کرده است که تقاضای کشور می‌تواند در آینده به حدود ۱.۵ میلیون تن در سال افزایش یابد و اعلام کرده استفاده گسترده‌تر از A30 می‌تواند وابستگی به آسفالت وارداتی را حدود ۵۰ درصد کاهش دهد. وزارتخانه همچنین برآورد کرده است این برنامه سالانه حدود ۴۰۸ تریلیون روپیه، معادل بیش از ۲۲۰ میلیون دلار، صرفه‌جویی ارزی ایجاد کند. این ارقام هنوز پیش‌بینی‌های سیاستی هستند و صرفه‌جویی تحقق‌یافته محسوب نمی‌شوند، اما مقیاسی را نشان می‌دهند که دولت قصد دارد به آن برسد.

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، اندونزی در حال عبور از هدفی است که سال‌ها درباره کاهش واردات قیر مطرح می‌شد و اکنون به سمت سیاست منظم‌تری برای جایگزینی آن با منابع داخلی حرکت می‌کند؛ سیاستی که در صورت موفقیت می‌تواند یکی از مهم‌ترین جریان‌های تجارت قیر در جنوب شرق آسیا را تغییر دهد. دولت اندونزی در ۱۳ آگوست ۲۰۲۶ برنامه «آسفالت سرخ و سفید» را با تمرکز بر افزایش استفاده از آسفالت فرآوری‌شده بوتون یا Asbuton در ساخت و نگهداری جاده‌ها بیش از گذشته وارد مرحله اجرایی کرد. اهمیت تجاری موضوع فقط در این نیست که اندونزی می‌خواهد مواد داخلی بیشتری مصرف کند. محصول جدید A30 از ۳۰ درصد قیر بوتون و ۷۰ درصد آسفالت نفتی پالایش‌شده در داخل توسط Pertamina تشکیل می‌شود، در حالی که سهم بوتون در مصرف‌های قبلی به‌طور متوسط تنها حدود ۴ درصد بود. جهت‌گیری بلندمدت دولت نیز حرکت به سمت A100 است که به‌طور کامل به مواد حاصل از بوتون متکی خواهد بود.

این سیاست صرفاً بر یک اعلام سیاسی استوار نیست. مقررات شماره ۱۰ وزارت امور عمومی اندونزی در سال ۲۰۲۶ که در ۱۳ مه به تصویب رسید، استفاده از آسفالت فرآوری‌شده بوتون را در ساخت و نگهداری جاده‌ها تنظیم می‌کند. در کنار آن، مصوبه شماره KPTS/Mn/2026/6950 وزارت امور عمومی برای دوره ۲۰۲۶ تا ۲۰۲۹ نیز صادر شده است. وزارتخانه همچنین آموزش نیروی انسانی، انتقال دانش فنی، آماده‌سازی آزمایشگاه‌ها، راهنمایی‌های مربوط به تأمین، نظارت و کنترل کیفیت را برای گسترش استفاده از این محصول آغاز کرده است. این موضوع اهمیت دارد، زیرا اندونزی پیش از این نیز بارها تلاش کرده بود مصرف آسفالت بوتون را افزایش دهد. تفاوت سال ۲۰۲۶ در آن است که این بار یک ترکیب مشخص، مقررات رسمی، سازوکارهای تأمین و برنامه اجرایی تدریجی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند.

بنابراین برای تاجران منطقه‌ای قیر، سؤال اصلی این نیست که آیا اندونزی فوراً واردات قیر را متوقف خواهد کرد یا خیر. چنین اتفاقی در کوتاه‌مدت رخ نخواهد داد. سؤال مهم‌تر

در بازارهایی اثر بگذارد که خودشان حجم زیادی از محموله‌های مربوط به اندونزی را خریداری نمی‌کردند.

امارات و سایر صادرکنندگان خلیج فارس نیز ممکن است بخشی از انعطاف خود را از دست بدهند. اندونزی بازار بزرگ و جذابی در آسیا بوده است که توان جذب محموله‌های قراردادی و موردی از مبادی مختلف را دارد. کاهش ساختاری نیاز وارداتی این کشور می‌تواند تعداد مقاصد در دسترس صادرکنندگان را در دوره‌هایی که سایر بازارهای آسیا ضعیف می‌شوند کاهش دهد. این موضوع به‌ویژه زمانی اهمیت پیدا می‌کند که تقاضای هند تحت تأثیر فصل قرار می‌گیرد، چین میزان تولید پالایشگاه‌های خود را تغییر می‌دهد یا تقاضای راه‌سازی در جنوب شرق آسیا یکنواخت نیست.

با این حال، یک دلیل مهم وجود دارد که تاجران نباید خیلی زود کاهش شدید واردات اندونزی را در محاسبات خود قطعی فرض کنند: A30 هنوز بیش از آنکه مدرکی برای جایگزینی سراسری واردات باشد، داستانی درباره سیاست‌گذاری و افزایش مقیاس صنعتی است.

اندونزی دهه‌هاست منابع عظیم آسفالت بوتون را در اختیار دارد، اما میزان استفاده از آن در گذشته پایین باقی مانده است. یک مطالعه فنی و اقتصادی در سال ۲۰۲۳ منابع آسفالت بوتون را حدود ۷۹۲.۵ میلیون تن و ذخایر آن را حدود ۱۸۲.۶۵ میلیون تن برآورد کرد. در آن زمان، ۱۶ کارخانه فرآوری ظرفیت اسمی مجموعاً حدود ۲۰۳ میلیون تن در سال داشتند، اما تولید واقعی تنها حدود ۴۳ هزار و ۱۲۸ تن گزارش شد؛ رقمی که نشان‌دهنده استفاده بسیار پایین از ظرفیت نصب‌شده بود. این اعداد مربوط به گذشته هستند و وضعیت تولید سال ۲۰۲۶ را نشان نمی‌دهند، اما به‌خوبی توضیح می‌دهند که چرا فراوانی منابع به‌تنهایی هیچ‌گاه استفاده گسترده در بازار را تضمین نکرده است.

یک بررسی علمی جدیدتر نیز نتیجه گرفت که موفقیت در جایگزینی واردات فقط به وجود ذخایر زمین‌شناسی وابسته نیست. کیفیت رقابتی، ظرفیت کافی فرآوری، زیرساخت حمل‌ونقل و اجرای هماهنگ سیاست جایگزینی واردات نیز ضرورت دارند. این پژوهش نشان داد که از نظر نظری امکان افزایش بسیار چشمگیر جایگزینی داخلی در طول زمان وجود دارد، اما هم‌زمان تأکید کرد که با افزایش تقاضا، توسعه ظرفیت صنعتی بیشتری نیز لازم خواهد بود.

بنابراین احتمالاً گلوگاه تجاری از سؤال «آیا اندونزی آسفالت بوتون کافی دارد؟» به این سؤال تغییر خواهد کرد که «آیا اندونزی می‌تواند به‌طور مداوم حجم کافی از ماده مطابق با مشخصات فنی را فرآوری، آزمایش، حمل و با هزینه رقابتی تحویل دهد؟»

جزیره بوتون در سولاوسی جنوب شرقی قرار دارد، در حالی که بخش بزرگی از تقاضای راه‌سازی در جاوه، سوماترا، کالیمانتان و سایر نقاط این مجمع‌الجزایر پراکنده شده است. داخلی بودن مبدأ به معنای حذف لجستیک نیست. مواد همچنان باید فرآوری شوند، میان جزایر جابه‌جا شوند، ذخیره شوند، با سایر مواد ترکیب شوند، تحت کنترل کیفیت قرار گیرند و سپس به کارخانه‌های آسفالت و پروژه‌های جاده‌ای تحویل داده شوند. اگر این هزینه‌ها بیش از حد افزایش یابند، قیر نفتی وارداتی که با کارایی بالا از سنگاپور یا سایر مبادی نزدیک تحویل می‌شود، همچنان می‌تواند از نظر تجاری رقابتی باقی بماند.

اهمیت A30 در این است که محاسبات مربوط به داخلی‌سازی را تغییر می‌دهد. استفاده از مقدار کمی آسفالت طبیعی به‌عنوان افزودنی تأثیر محدودی بر واردات ملی قیر نفتی دارد. اما افزایش سهم بوتون به ۳۰ درصد می‌تواند ظرفیت بسیار بیشتری برای جایگزینی واردات ایجاد کند، در حالی که همچنان بخش بزرگی از محصول از آسفالت نفتی تأمین‌شده در داخل توسط Pertamina تشکیل می‌شود. اگر این ترکیب در بخش قابل‌توجهی از پروژه‌های ملی و آزادراهی به محصول استاندارد تبدیل شود، نیاز به واردات قیر نفتی متعارف می‌تواند کاهش یابد، حتی اگر کل مصرف مواد قیری در اندونزی همچنان رشد کند.

این تفاوت اهمیت زیادی دارد. برای کاهش واردات لازم نیست کل تقاضای قیر اندونزی کاهش پیدا کند. ساخت جاده می‌تواند همچنان قدرتمند باقی بماند، مصرف کل ماده قیری می‌تواند افزایش یابد، اما اگر بخش بیشتری از تقاضای جدید از طریق A30 و سایر محصولات داخلی تأمین شود، مواد وارداتی همچنان می‌توانند سهم بازار خود را از دست بدهند.

برای Pertamina، این راهبرد می‌تواند جایگاه تجاری متفاوتی ایجاد کند. رشد آسفالت بوتون به معنای حذف این شرکت از زنجیره تأمین ماده قیری نیست. در A30، آسفالت نفتی Pertamina حدود ۷۰ درصد ترکیب را تشکیل می‌دهد. در نتیجه، سیاست داخلی‌سازی اندونزی یک منبع معدنی داخلی را با ماده نفتی پالایش‌شده در داخل ترکیب می‌کند. چنین مدلی می‌تواند صنعت فرآوری و اختلاط داخلی را تقویت و در عین حال وابستگی به قیر نفتی نهایی وارداتی را کاهش دهد.

برای سنگاپور، پیامدها می‌توانند بسیار بزرگ‌تر باشند. اندونزی در گذشته یکی از مهم‌ترین مقاصد قیر نفتی سنگاپور بوده است. در سال ۲۰۲۴، اندونزی از نظر حجم بزرگ‌ترین خریدار خارجی ثبت‌شده قیر نفتی سنگاپور نیز بود. اگر در نهایت چند صد هزار تن از تقاضای اندونزی با منابع داخلی جایگزین شود، تأمین‌کنندگان سنگاپوری ناچار خواهند شد حجم بیشتری از محصول خود را به بازارهای دیگر آسیا هدایت کنند.

این اتفاق لزوماً به معنای کاهش تولید سنگاپور نخواهد بود، اما می‌تواند رقابت منطقه‌ای را تغییر دهد. محموله‌هایی که پیش از این با سفرهای کوتاه دریایی به اندونزی می‌رفتند، ممکن است به دنبال خریدار در ویتنام، تایلند، چین، استرالیا یا سایر مقاصد باشند. افزایش عرضه سنگاپور برای رقابت در این بازارها می‌تواند بر اختلاف قیمت‌های منطقه‌ای، تخصیص محموله و اقتصاد حمل دریایی اثر بگذارد. شدت این اثر به میزان تولید پالایشگاه‌ها، فصل اجرای پروژه‌های راه‌سازی و شرایط عرضه در سایر بخش‌های آسیا بستگی خواهد داشت، اما جهت تجاری آن مهم است: جایگزینی واردات در اندونزی می‌تواند فشار رقابتی را به بازارهای همسایه منتقل کند.

ریسک مالزی ماهیت متفاوتی دارد. فروش مستقیم قیر نفتی مالزی به اندونزی در سال ۲۰۲۴ بسیار کمتر از سنگاپور بود و بنابراین نباید این دو کشور را به یک اندازه در معرض ریسک دانست. با این حال، اگر محموله‌های سنگاپوری که پیش از این به اندونزی می‌رفتند با شدت بیشتری در سراسر جنوب شرق آسیا به دنبال بازار باشند، تأمین‌کنندگان مالزیایی ممکن است به‌طور غیرمستقیم با فشار رقابتی بیشتری روبرو شوند. بنابراین سیاستی که در جاکارتا اجرا می‌شود می‌تواند حتی بر رفتار قیمت‌گذاری

منتقل کند. تأمین کنندگان مالزی، چین، کره و خلیج فارس با بازار وارداتی کوچکتری در اندونزی مواجه خواهند شد. بازارهای واردکننده رقیب ممکن است به محموله‌های بیشتری دسترسی پیدا کنند. الگوی کرایه در سفرهای کوتاه حمل قیر در جنوب شرق آسیا نیز می‌تواند تغییر کند و اختلاف قیمت‌های منطقه‌ای با افزایش رقابت میان فروشندگان تعدیل شود.

اما محاسبه برای خریداران اندونزی متفاوت است. این سیاست می‌تواند در برابر اختلال عرضه خارجی، نوسانات مرتبط با نفت خام، ریسک نرخ ارز و شوک‌های کرایه بین‌المللی محافظت بیشتری ایجاد کند. کشوری که بتواند سهم بیشتری از نیاز مواد قیری جاده‌ای خود را با ترکیب آسفالت طبیعی داخلی و ماده نفتی پالایش‌شده در داخل تأمین کند، در برابر تغییر ناگهانی عرضه خارجی آسیب‌پذیری کمتری خواهد داشت.

این ارزش مربوط به امنیت عرضه به‌ویژه در سال ۲۰۲۶ اهمیت پیدا می‌کند؛ سالی که کشتیرانی، بازارهای انرژی و مسیرهای اصلی تجارت بارها نشان داده‌اند که هزینه تحویل‌شده تا چه اندازه می‌تواند به‌سرعت از روابط عادی تاریخی فاصله بگیرد.

بنابراین بزرگ‌ترین تهدید برای تأمین کنندگان خارجی این نیست که اندونزی ناگهان واردات قیر را ممنوع کند. تهدید اصلی این است که قیر وارداتی به‌تدریج از پایه اصلی عرضه کشور به ابزاری برای جبران کسری تبدیل شود.

اگر A30 با موفقیت گسترش پیدا کند، واردات ممکن است در آینده بیشتر زمانی استفاده شود که تولید داخلی کافی نیست، برخی گریدهای فنی خاص در داخل قابل تولید نیستند یا ماده وارداتی از نظر اقتصادی به‌طور غیرمعمول جذاب می‌شود. چنین تغییری موقعیت مذاکره خریداران اندونزی و صادرکنندگان منطقه‌ای را به‌طور اساسی تغییر خواهد داد.

برای چند دهه، فرض تجاری این بود که منابع داخلی اندونزی نمی‌توانند مانع وابستگی گسترده این کشور به قیر نفتی وارداتی شوند. برنامه «آسفالت سرخ و سفید» تلاشی برای شکستن همین فرض است.

موفقیت این برنامه به اجرای صنعتی بستگی دارد، نه به شعار. اما اگر اندونزی بتواند آسفالت بوتون را از سهم تاریخی حدود ۴ درصد به جزء ۳۰ درصدی در مواد قیری مورد استفاده گسترده در جاده‌ها تبدیل کند، اثر آن در پروژه‌های راه‌سازی اندونزی متوقف نخواهد شد.

این سیاست می‌تواند بخش قابل‌توجهی از تقاضا را از یکی از بزرگ‌ترین بازارهای وارداتی آسیا حذف کند، سنگاپور را مجبور کند برای حجم قابل‌توجهی از محصول خود مقاصد جدید پیدا کند، رقابت را در سراسر جنوب شرق آسیا افزایش دهد و به‌تدریج مسیرهای تجارت منطقه‌ای قیر را تغییر دهد.

برای تأمین کنندگان، سؤال دیگر این نیست که آیا اندونزی به اندازه کافی آسفالت بوتون در اختیار دارد یا خیر. سؤال این است که آیا اندونزی سرانجام سازوکاری ایجاد کرده است که بتواند این منبع را به کاهش واقعی واردات تبدیل کند.

اگر پاسخ این سؤال مثبت شود، جنوب شرق آسیا می‌تواند با یکی از مهم‌ترین تغییرات ساختاری بازار قیر خود طی سال‌های اخیر روبه‌رو شود.

ثبات فنی نیز به اندازه قیمت اهمیت خواهد داشت. سازمان‌های راه، بهره‌برداران آزادراه‌ها و پیمانکاران نمی‌توانند فقط به این دلیل که دولت قصد کاهش واردات دارد، یک ماده قیری نفتی شناخته‌شده را بدون بررسی با ترکیب دیگری جایگزین کنند. مشخصات عملکردی، طراحی مخلوط، آزمایش‌های آزمایشگاهی، سازگاری با کارخانه آسفالت، روش اجرا و رفتار بلندمدت روسازی باید قابل قبول باقی بمانند. تأکید فعلی وزارتخانه بر آموزش و آماده‌سازی آزمایشگاه‌ها نشان می‌دهد که خود دولت نیز چالش اجرای گسترده این سیاست را به رسمیت می‌شناسد.

دولت همچنین تأکید کرده است که افزایش مصرف آسفالت بوتون نباید هزینه ساخت جاده را بالا ببرد. این شرط می‌تواند به یکی از مهم‌ترین آزمون‌های برنامه تبدیل شود. جایگزینی واردات اگر ماده‌ای از نظر فنی مناسب تولید کند اما هزینه تحویل آن برای پیمانکاران افزایش یابد، بدون الزام قانونی یا حمایت مالی دوام کمتری خواهد داشت. مدل تجاری قوی‌تر زمانی شکل می‌گیرد که A30 بتواند هم‌زمان از نظر سیاست ملی، امنیت عرضه، کیفیت و قیمت رقابت کند.

به همین دلیل، صرفه‌جویی ارزی سالانه بیش از ۲۲۰ میلیون دلار باید به‌عنوان یک هدف در نظر گرفته شود، نه پولی که تاکنون ذخیره شده است. میزان صرفه‌جویی واقعی به حجم جایگزین‌شده، هزینه فرآوری بوتون در داخل، سهم آسفالت نفتی Pertamina، هزینه حمل میان جزایر، قیمت قیر وارداتی و نرخ ارز بستگی خواهد داشت.

همچنین تفاوت مهمی میان A30 و A100 وجود دارد. در محصول A30 همچنان ۷۰ درصد آسفالت نفتی وجود دارد، هرچند قرار است این بخش از پالایش داخلی تأمین شود. گذار بسیار بلندپروازانه‌تری به سمت اتکای کامل بر مواد حاصل از بوتون محسوب می‌شود. اظهارات عمومی A100 را به‌عنوان جهت‌گیری بلندمدت معرفی می‌کنند، اما هنوز نشان نمی‌دهند که اندونزی بتواند در مدت کوتاهی کل شبکه جاده‌ای خود را در مقیاس تجاری به A100 منتقل کند. بنابراین بازار نباید هدف فنی بلندمدت را با حذف فوری قیر وارداتی یکسان بداند.

برای تاجران، مفیدترین نشانه‌ها در مراحل بعدی بیش از آنکه سیاسی باشند، فیزیکی خواهند بود. باید بررسی شود چند قرارداد واقعی جاده‌ای استفاده از آسفالت فرآوری‌شده بوتون را الزام می‌کنند، چه حجمی از A30 از طریق تأمین دولتی خریداری می‌شود، بهره‌برداران آزادراه‌ها تا چه حد به‌صورت پایدار از آن استفاده می‌کنند، تولید Asbutor چگونه افزایش می‌یابد و آیا واردات ماهانه قیر نفتی اندونزی حتی در دوره‌های پررونق ساخت جاده شروع به کاهش می‌کند یا خیر.

اگر این شاخص‌ها هم‌زمان در یک جهت حرکت کنند، بازار مدرکی خواهد داشت که نشان دهد جایگزینی واردات در حال تبدیل‌شدن به یک تغییر ساختاری است و فقط یک برنامه تبلیغاتی باقی نمانده است.

در آن صورت، اثر این سیاست می‌تواند از مرزهای اندونزی فراتر رود. سنگاپور ممکن است یکی از مقاصد اصلی خود را از دست بدهد و عرضه بیشتری را به بازارهای دیگر

امارات مسیرهای تجاری جایگزین هرمز را گسترش می‌دهد، اما قیر همچنان به زیرساخت اختصاصی نیاز دارد

دسترسی به آن‌ها مجبور به عبور از هرمز نیست.

تقویت ارتباطات زمینی نیز می‌تواند این شبکه را کامل‌تر کند. خطوط لوله برای انتقال مستمر حجم بالای انرژی مناسب هستند، در حالی که جاده‌ها، مراکز لجستیکی داخلی و شبکه کانتینری می‌توانند کالاهایی را جابه‌جا کنند که امکان انتقال آن‌ها از طریق خط لوله نفت خام وجود ندارد.

این تفاوت برای صنعت قیر اهمیت ویژه‌ای دارد. وجود خط لوله نفت خام از ابوظبی به فجیره به‌خودی‌خود یک مسیر صادراتی آماده برای قیر ایجاد نمی‌کند، زیرا حمل قیر فله به شرایط عملیاتی کاملاً متفاوتی نیاز دارد.

قیر باید هنگام ذخیره‌سازی، انتقال و بارگیری در دمای مناسب نگهداری شود. در نتیجه، یک پایانه صادراتی قابل استفاده برای قیر فله به مخازن گرم‌شونده، خطوط انتقال عایق یا گرم‌شونده، پمپ‌ها و تجهیزات بارگیری مناسب، کنترل دقیق دما و دسترسی به کشتی‌های تخصصی حمل قیر نیاز دارد.

بدون چنین زیرساختی، وجود خط لوله نفت خام در فجیره به‌تنهایی ظرفیت صادرات قیر فله را افزایش نمی‌دهد.

با این حال، توسعه گسترده‌تر شبکه لجستیکی امارات می‌تواند زمینه ایجاد چنین ظرفیتی را فراهم کند. اگر بنادر شرقی به مخازن بیشتر، زمین صنعتی، ارتباطات جاده‌ای بهتر و ظرفیت دریایی گسترده‌تر مجهز شوند، اضافه‌کردن تأسیسات اختصاصی قیر در آینده آسان‌تر خواهد شد.

قیر بسته‌بندی‌شده نیز امکان متفاوتی ایجاد می‌کند. بشکه، جامبوگ و محموله کانتینری به زیرساخت دریایی مشابه قیر فله نیاز ندارند و انعطاف بیشتری برای استفاده از جاده و شبکه کانتینری دارند.

به همین دلیل، اضافه‌شدن قیر بسته‌بندی‌شده به شبکه تجاری خارج از هرمز از نظر فنی ساده‌تر است. محصول می‌تواند از محل تولید یا انبار به وسیله کامیون به بنادر شرقی منتقل شود و سپس از طریق کشتی‌های باری یا خطوط کانتینری صادر شود، مشروط بر آنکه هزینه مسیر و خدمات بندری از نظر تجاری قابل قبول باشند.

با این حال، اقتصاد حمل همچنان تعیین‌کننده خواهد بود. انتقال زمینی قیر هزینه کامیون، جابه‌جایی، انبار و در برخی موارد بسته‌بندی اضافی ایجاد می‌کند و اگر فاصله زمینی زیاد باشد، هزینه اضافی می‌تواند مزیت دورزدن هرمز را کاهش دهد.

برای قیر فله، سرمایه‌گذاری مورد نیاز بسیار بیشتر است. ساخت مخازن گرم‌شونده و تجهیزات اختصاصی بارگیری هزینه قابل‌توجهی دارد و بهره‌بردار برای توجیه چنین سرمایه‌گذاری‌ای به حجم مستمر و کافی صادرات نیاز خواهد داشت.

به همین دلیل نباید از سیاست تازه امارات نتیجه گرفت که تمام فرآورده‌های نفتی می‌توانند به همان سادگی نفت خام از هرمز دور زده شوند. امارات در حال افزایش تاب‌آوری

به گزارش نشریه دنیای نفت و قیر، امارات متحده عربی توسعه بنادر، خطوط لوله و مسیرهای تجاری جایگزین در خارج از تنگه هرمز را سرعت بخشیده است تا وابستگی صادرات انرژی و فعالیت‌های اقتصادی خود را به یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان کاهش دهد.

تحول تازه نشان می‌دهد واکنش امارات دیگر فقط به استفاده از ظرفیت‌های جایگزین موجود محدود نمی‌شود. انور قرقاش، مشاور رئیس‌جمهور امارات، گفته است این کشور نمی‌خواهد فعالیت انرژی و اقتصادی خود را «گروگان» شرایط هرمز نگه دارد و در همین راستا ظرفیت بنادر شرقی، زیرساخت خطوط لوله و مسیرهای جایگزین تجاری را برای افزایش تاب‌آوری کشور تقویت می‌کند.

این سیاست بر زیرساخت‌هایی استوار است که امارات از قبل در اختیار دارد. خط لوله نفت خام ابوظبی، منطقه حبشان را به فجیره در ساحل شرقی کشور متصل می‌کند و اجازه می‌دهد بخش قابل‌توجهی از نفت خام امارات بدون عبور از تنگه هرمز به پایانه‌ای برسد که مستقیماً به مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی دسترسی دارد.

فجیره به همین دلیل به یکی از مهم‌ترین دارایی‌های راهبردی انرژی امارات تبدیل شده است. قرارگرفتن این بندر در ساحل دریای عمان، امکان صادرات در خارج از هرمز را فراهم می‌کند و زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، سوخت‌رسانی دریایی و پایانه‌ای آن نیز طی سال‌های گذشته این منطقه را به یکی از مراکز مهم تجارت فرآورده‌های نفتی تبدیل کرده‌اند.

آنچه اکنون تغییر می‌کند، وسعت هدف امارات است. زیرساخت‌های جایگزین دیگر فقط به‌عنوان ظرفیت اضطراری برای دوره‌های کوتاه اختلال در نظر گرفته نمی‌شوند و کشور به‌دنبال تقویت شبکه‌ای گسترده‌تر است که بتواند در صورت نامطمئن‌شدن عبور از هرمز، جریان انرژی و تجارت خارجی را حفظ کند.

ماه‌ها اختلال در کشتیرانی خلیج فارس اهمیت چنین شبکه‌ای را بیشتر کرده است. کاهش تردد کشتی‌ها، حمله به شناورهای تجاری، افزایش ریسک بیمه و اختلاف بر سر مسیرهای مجاز عبور نشان داده‌اند که پیامدهای اختلال هرمز بسیار فراتر از قیمت نفت خام هستند.

حمل کالاهای تجاری، فرآورده‌های پالایشی، کانتینرها و زنجیره‌های تأمین صنعتی نیز زمانی آسیب می‌بینند که خطوط کشتیرانی ورود به خلیج فارس را کاهش دهند یا برای ادامه فعالیت به تدابیر امنیتی و بیمه‌ای بیشتری نیاز داشته باشند. در نتیجه، ارزش زیرساخت‌هایی که در شرق تنگه هرمز قرار دارند به شکل محسوسی افزایش یافته است.

برای امارات، توسعه بنادر شرقی فقط به معنای ایجاد مسیر دیگری برای صادرات نفت خام نیست. افزایش ظرفیت پایانه‌ها، مخازن و تجهیزات تخلیه و بارگیری می‌تواند در آینده امکان انتقال دامنه گسترده‌تری از کالاها و فرآورده‌ها را از نقاطی فراهم کند که کشتی برای

کل شبکه تجاری خود است، اما هر محصول پیش از آنکه بتواند از این مزیت استفاده کند به زیرساخت متناسب با ویژگی‌های خود نیاز دارد.

همین اصل درباره سایر فرآورده‌های پالایشی نیز صدق می‌کند. یک پایانه برای پذیرش هر گرید به مخازن، خطوط انتقال، امکانات اختلاط و تجهیزات بارگیری متناسب نیاز دارد و صرف افزایش ظرفیت بندر به معنای قابلیت صادرات کارآمد تمام محصولات نیست.

با وجود این محدودیت‌ها، جهت حرکت سیاست امارات برای تأمین‌کنندگان قیر اهمیت تجاری دارد. توسعه زیرساخت در خارج از هرمز می‌تواند به تدریج گزینه‌های بیشتری برای ذخیره‌سازی، تجمع محموله، حمل زمینی و صادرات دریایی ایجاد کند، به‌ویژه اگر نیاز بازار به یک دروازه دوم صادراتی در خلیج فارس ادامه پیدا کند.

فجیره از این نظر موقعیت مناسبی دارد، زیرا از قبل یکی از مراکز مهم ذخیره‌سازی نفت و سوخت‌رسانی دریایی محسوب می‌شود. وجود خدمات نفتی، تردد کشتی و زیرساخت انرژی می‌تواند برخی موانع توسعه تأسیسات تخصصی جدید را در مقایسه با ساخت یک پایانه کاملاً تازه کاهش دهد.

ارزش چنین مسیری فقط به دوره‌های بحران محدود نمی‌شود. اگر یک مسیر اختصاصی قیر در خارج از هرمز بتواند دسترسی مطمئنی به دریای عمان و مسیرهای هند، شرق آفریقا و سایر بازارهای آسیایی ایجاد کند، ممکن است حتی در دوره‌های کم‌تنش نیز از نظر تجاری مورد استفاده قرار گیرد.

چنین شبکه‌ای می‌تواند روش مدیریت موجودی صادرکنندگان را نیز تغییر دهد. تأمین‌کنندگان می‌توانند به جای نگهداری تمام محصول در نزدیکی بنادر سنتی داخل خلیج فارس، بخشی از موجودی را در خارج از تنگه نگهداری کنند تا در دوره‌های اختلال به‌عنوان ذخیره پشتیبان مورد استفاده قرار گیرد.

البته ایجاد چنین ظرفیتی فقط به وجود زمین و اسکله وابسته نیست. نگهداری قیر به مصرف انرژی برای گرم کردن مخازن، طراحی مناسب تجهیزات، جداسازی گریدها و کنترل دقیق کیفیت نیاز دارد و گرم کردن نامناسب یا طولانی محصول نیز می‌تواند بر مشخصات آن اثر بگذارد.

زیرساخت دریایی نیز محدودیت دیگری ایجاد می‌کند. قیر فله توسط ناوگان نسبتاً تخصصی حمل می‌شود و یک پایانه جدید باید علاوه بر ذخیره محصول، توانایی بارگیری سریع و ایمن این کشتی‌ها و حفظ دمای قیر هنگام انتقال را داشته باشد.

در نتیجه، توسعه مسیرهای جایگزین برای صنعت قیر دو مرحله جداگانه دارد. مرحله نخست ایجاد شبکه عمومی و مقاوم لجستیکی در خارج از هرمز است و مرحله دوم، سرمایه‌گذاری در تجهیزات تخصصی مورد نیاز برای استفاده عملی قیر از همان شبکه خواهد بود. امارات اکنون به‌وضوح مرحله نخست را تقویت می‌کند. اظهارات قرقاش نشان می‌دهد کاهش وابستگی به هرمز در سطح سیاست ملی دیگر فقط یک اقدام اضطراری نیست و به بخشی از راهبرد بلندمدت اقتصادی و امنیتی کشور تبدیل شده است.

اما مرحله دوم هنوز قطعیت مشابهی ندارد. تاکنون برنامه جامع و مشخصی برای ایجاد ظرفیت بزرگ جدید و اختصاصی قیر در بنادر شرقی اعلام نشده است و نمی‌توان فرض کرد توسعه زیرساخت نفت خام به‌طور خودکار با سرمایه‌گذاری مشابه در لجستیک

قیر همراه خواهد شد.

این تفاوت برای تاجران بسیار مهم است. مشاهده یک خط لوله که در خارج از هرمز به دریا می‌رسد ممکن است این تصور را ایجاد کند که تمام فرآورده‌های نفتی نیز به‌سادگی قابل انتقال از همان مسیر هستند، در حالی که در عمل قابلیت هر مسیر به محصولی بستگی دارد که قرار است جابه‌جا شود.

امارات برای نفت خام از قبل ظرفیت قابل‌توجهی برای دوزدن هرمز در اختیار دارد. اما برای قیر، یک مسیر واقعی جایگزین به مخازن گرم‌شونده، تجهیزات اختصاصی انتقال و بارگیری، سیستم مناسب حمل زمینی یا خطوط ویژه و امکان پهلوگیری و بارگیری کشتی‌های تخصصی نیاز دارد.

با این حال، راهبرد تازه امارات بستر مناسب‌تری برای چنین سرمایه‌گذاری‌هایی ایجاد می‌کند. بنادر، جاده‌ها، مناطق لجستیکی و زیرساخت‌های انرژی که برای افزایش تاب‌آوری کشور ساخته می‌شوند، می‌توانند هزینه و پیچیدگی توسعه تأسیسات تخصصی قیر را برای سرمایه‌گذاران آینده کاهش دهند.

این تحول می‌تواند بر رقابت منطقه‌ای نیز اثر بگذارد. با افزایش سرمایه‌گذاری کشورهای خلیج فارس در مسیرهای خارج از هرمز، صادرکنندگانی که به پایانه‌های مطمئن خارج از تنگه دسترسی دارند ممکن است در بازاری که خریداران بیش از گذشته به قابلیت اطمینان تحویل توجه می‌کنند، مزیت بیشتری پیدا کنند.

این مزیت برای بازارهای شرق آفریقا و جنوب آسیا اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا قیر خلیج فارس همچنان یکی از منابع مهم تأمین آن‌هاست. خریداران در چنین بازارهایی ممکن است در آینده علاوه بر قیمت FOB و مشخصات فنی، توانایی صادرکننده برای ادامه بارگیری در دوره‌های اختلال هرمز را نیز هنگام انتخاب تأمین‌کننده در نظر بگیرند.

بنابراین وجود یک دروازه دوم صادراتی حتی اگر فقط بخشی از حجم معمول تجارت را منتقل کند، ارزش راهبردی دارد. هدف الزاماً جایگزینی کامل هرمز نیست، بلکه کاهش این ریسک است که یک گلوگاه دریایی بتواند حرکت تمام محموله‌های یک صادرکننده را متوقف کند.

اهمیت اصلی سیاست تازه امارات نیز در همین نکته قرار دارد. کشور از مرحله استفاده از ظرفیت‌های موجود برای دوزدن هرمز به سمت توسعه ساختاری بنادر، خطوط لوله و مسیرهای تجاری حرکت می‌کند که بتوانند بخشی از تجارت را به‌صورت پایدار خارج از تنگه نگه دارند. برای صنعت قیر، با این حال، مرز میان زیرساخت عمومی و ظرفیت واقعی صادرات باید روشن باقی بماند. افزایش تاب‌آوری شبکه عمومی فرصت ایجاد می‌کند، اما تا زمانی که تجهیزات اختصاصی قیر ساخته نشوند، این فرصت به ظرفیت عملی صادرات قیر فله تبدیل نخواهد شد. اگر سرمایه‌گذاری‌های آینده شامل مخازن گرم‌شونده، تجهیزات اختصاصی بارگیری و ارتباط جاده‌ای مطمئن با شبکه بنادر شرقی امارات شوند، فجیره و سایر نقاط خارج از هرمز می‌توانند نقش بسیار بزرگ‌تری در تجارت منطقه‌ای قیر ایفا کنند. تا آن زمان، شبکه در حال گسترش امارات را باید یک بستر راهبردی ارزشمند دانست، نه یک راه‌حل کامل برای قیر. زیرساخت جدید می‌تواند وابستگی کشور به هرمز را کاهش دهد، اما تبدیل این مزیت به مسیر قابل اتکای صادرات قیر به یک لایه دیگر از سرمایه‌گذاری تخصصی نیاز خواهد داشت.

ENMORE | INFOTECH

20th China Bitumen Trading Conference

➤ November 4-5, 2026 ➤ China · Guangzhou

【Precise Matching】

Focus on bitumen production, import & export opportunities and bitumen feedstock supply resources

【Value-driven Win-Win】

Explore market demands across Southeast Asia (Vietnam, Indonesia, India, Thailand, Malaysia), Africa and other regions

【Collaborative Development】

Pool regional resource strengths/ Forge a new future for Asian energy cooperation

➤ Media Partner



➤ Contact

Ms. Maggie Sun

☎ 86-18516748217 (Whatsapp)

✉ maggiesun@enmore.com



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

