گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۳۴۴۵۷
دوشنبه ۱۱ خرداد ۱۴۰۵ ۱۱:۲۷

اروپا به دنبال منابع جایگزین

بحران سوخت جت پس از اختلال در هرمز

اختلال طولانی‌مدت در تنگه هرمز و کاهش شدید صادرات فرآورده‌های نفتی خاورمیانه، بازار جهانی سوخت جت را با چالش جدی مواجه کرده است. اروپا که بخش عمده نیاز خود را از این منطقه تامین می‌کرد، اکنون با افت ذخایر و کمبود عرضه روبه‌رو شده و برای جبران این وضعیت به واردات بیشتر از آمریکا و کشورهای غرب آفریقا روی آورده است.<;br&#۴۷>

پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت: بسته شدن تنگه هرمز در ماه‌های ابتدایی سال ۲۰۲۶، جریان صادرات فرآورده‌های نفتی خاورمیانه به‌ویژه سوخت جت و گازوئیل را به شدت محدود کرد. این تحول بخشی قابل توجه از عرضه جهانی را از بازار حذف کرده و فشار مضاعفی بر زنجیره تامین انرژی در مناطق واردکننده وارد آورده است.

بر اساس داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی، خاورمیانه در سال ۲۰۲۵ به طور میانگین روزانه حدود ۴۰۰ هزار بشکه صادرات خالص سوخت جت داشت و مهم‌ترین تامین‌کننده این محصول در بازارهای بین‌المللی محسوب می‌شد. اما پس از اختلال در مسیر هرمز، صادرات این منطقه در آوریل ۲۰۲۶ به حدود ۷۰ هزار بشکه در روز کاهش یافت.

اروپا در معرض کمبود و افت ذخایر

بیشترین اثر این کاهش عرضه در کشورهای اروپایی عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی مشاهده شده است. این منطقه در سال ۲۰۲۵ به طور متوسط روزانه ۵۵۰ هزار بشکه سوخت جت وارد می‌کرد که نزدیک به ۶۰ درصد آن از خاورمیانه تامین می‌شد. با محدود شدن صادرات منطقه، حجم محموله‌های ورودی از خاورمیانه به اروپا از حدود ۳۳۰ هزار بشکه در روز در ماه مارس به تنها ۶۰ هزار بشکه در روز در آوریل رسید. در نتیجه، واردات خالص اروپا نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۱۰۰ هزار بشکه در روز کاهش یافت و سطح ذخایر در هاب انرژی آمستردام، روتردام و آنتورپ به پایین‌ترین میزان خود در پنج سال اخیر سقوط کرد.

آمریکا و غرب آفریقا برای جبران وارد میدان شدند

در شرایطی که عرضه خاورمیانه کاهش یافته، تامین‌کنندگان دیگر تلاش کرده‌اند بخشی از کمبود بازار را جبران کنند. ایالات متحده که در سال ۲۰۲۵ واردکننده خالص سوخت جت بود، در ابتدای ۲۰۲۶ به صادرکننده خالص تبدیل شد. افزایش فعالیت پالایشگاه‌ها، تولید این فرآورده را به بالاترین سطوح چند سال اخیر رسانده و صادرات آمریکا به اروپا را حدود ۱۲۰ هزار بشکه در روز افزایش داده است. همزمان، صادرات کشورهای غرب آفریقا نیز رشد قابل توجهی را تجربه کرده و به حدود ۱۴۵ هزار بشکه در روز رسیده است؛ رقمی که بیش از دو برابر میانگین سه ماهه پیش از آن محسوب می‌شود.

محدودیت عرضه در سایر مناطق

در مقابل، کشورهای آسیایی عضو OECD تغییر محسوسی در صادرات خود ایجاد نکرده‌اند و صادرات خالص آنها در سطح حدود ۱۰ هزار بشکه در روز باقی مانده است. بسیاری از دولت‌ها برای جلوگیری از کمبود داخلی، محدودیت‌هایی بر صادرات سوخت جت اعمال کرده‌اند. از سوی دیگر، صادرات روسیه که در ابتدای سال به طور متوسط حدود ۴۰ هزار بشکه در روز بود، به صفر رسیده و فشار بر بازارهای شرق کانال سوئز را افزایش داده است.
بازگشت تعادل به بازار زمان‌بر خواهد بود

با کاهش سریع ذخایر سوخت در اروپا و تداوم اختلال در بخش بزرگی از صادرات خاورمیانه، بار اصلی تامین بازار اکنون بر دوش آمریکا و کشورهای غرب آفریقا قرار گرفته است. با این حال، کارشناسان معتقدند جایگزینی کامل حجم عرضه‌ای که پیش از این از مسیر تنگه هرمز تامین می‌شد، در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست و بازگشت بازار جهانی سوخت به شرایط متعادل به زمان بیشتری نیاز خواهد داشت.