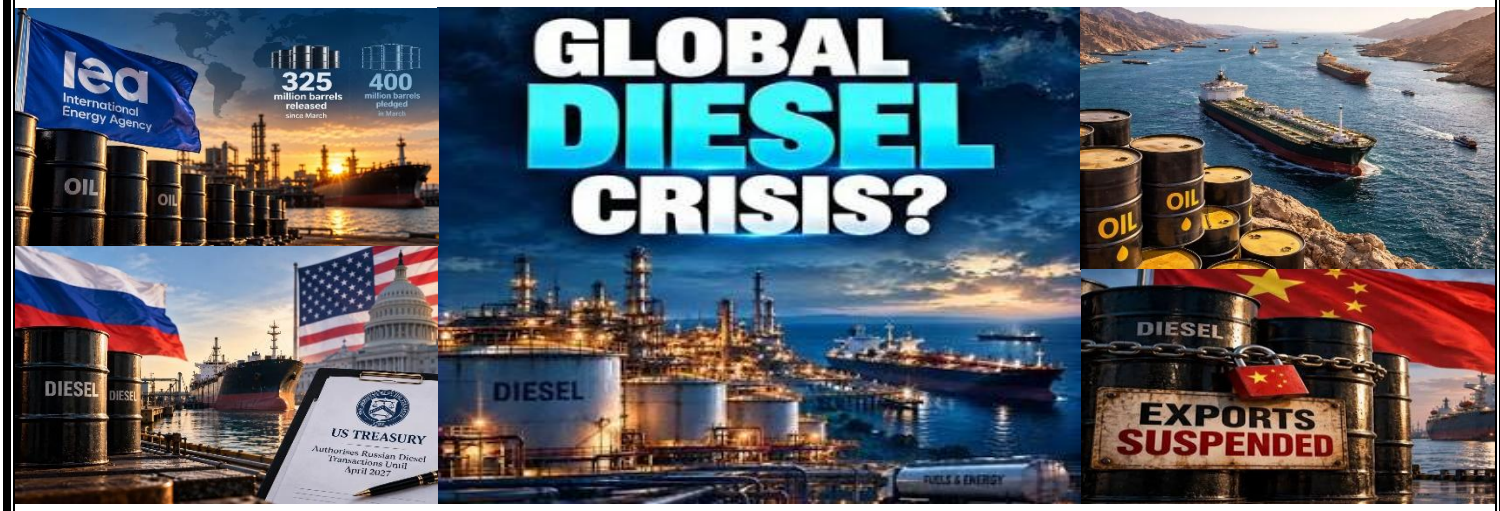


تقرير حول

أزمة الديزل العالمية:

اضطرابات الإمدادات وتداعياتها على استقرار الأسواق

إعداد

ماجد عامر

خبير اقتصادي – الإدارة الاقتصادية

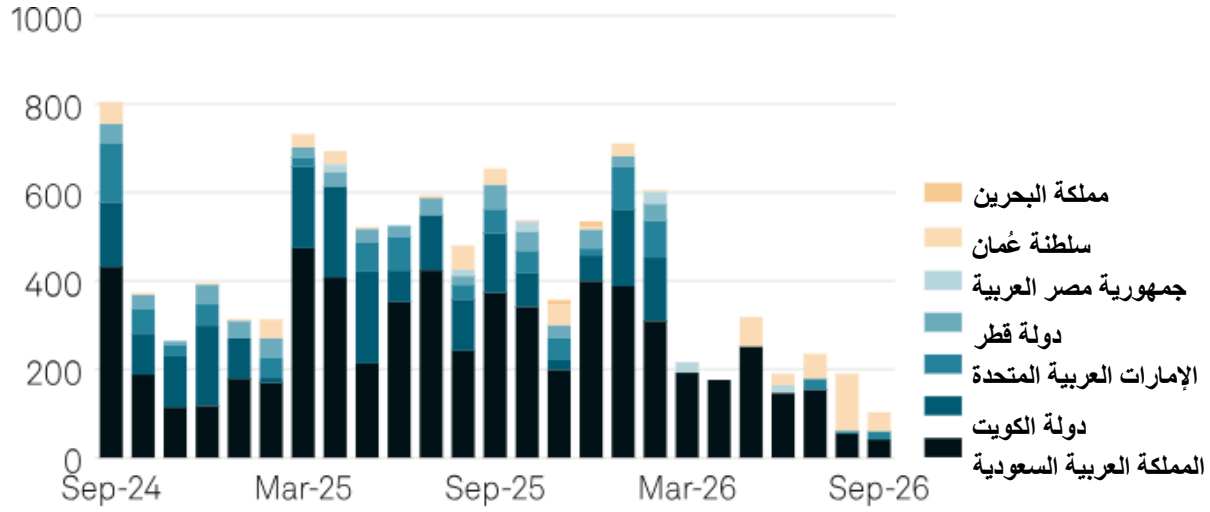
أزمة الديزل العالمية:

اضطرابات الإمدادات وتداعياتها على استقرار الأسواق

تواجه أسـواق الديزل العالمية أزمة متفاقمة تتمثل في شـح الإمدادات وارتفاع الأسـعار إلى مستويات قياسية، حيث تداخلت اضطرابات الملاحة البحرية عبر مضيق هرمز المرتبطة بالتوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، مع الاضرار التي لحقت بالبنية التحتية لمصافي التكرير في روسيا والعقوبات المفروضة على صادراتها من المنتجات النفطية، إلى جانب فرض الصين قيود على الشـحنات الموجهة إلى الأسـواق الخارجية بهدف تلبية الطلب المحلي، والانخفاض المتواصـل في المخزونات النفطية التجارية لدى عدد من الأسواق الرئيسية، بما في ذلك الولايات المتحدة الأمريكية. وتكمن خطورة الأزمة في أن الديزل يمثل وقوداً أساسياً لتشغيل قطاعات واسعة من الاقتصاد، لا سيما الشـاحنات والمعدات الثقيلة والآلات الزراعية ووسـائل النقل والمنشـآت الصـناعية ومحطات توليد الكهرباء وأنظمة التدفئة، حيث ارتفعت تكاليف التشغيل والإنتاج واتسعت الضغوط التضخمية عالمياً.

بدأت أزمة الديزل الحالية مع تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط نهاية فبراير 2026، وما صـاحبها من اضـطرابات في الملاحة عبر مضـيق هرمز. وأدى ذلك إلى تغيير مسـارات الناقلات وتأخر الشـحنات وارتفاع تكاليف النقل والتأمين، ما زاد الضـغوط على تجارة المنتجات النفطية وهوامشـها الربحية. ورغم مسـاهمة خطوط الأنابيب البديلة في تخفيف اضـطرابات صادرات النفط الخام، فإنها لا توفر بديلاً مكافئاً لصادرات المنتجات المكررة، نظراً لاختلاف متطلبات نقلها وتخزينها وتصـديرها. ووفقاً لوكالة الطاقة الدولية، ارتفعت صـادرات النفط من دول الخليج إلى نحو 13 مليون ب/ي في أغسطس 2026، أي ما يقارب نصف مستويات ما قبل التوترات، بينما ظلت صـادرات المنتجات النفطية وغاز البترول المسـال أقل بنحو 60%، بما يعادل 3.7 مليون ب/ي، مقارنة بشهر فبراير 2026. ومن جانب أخر، تشير بيانات "S&P Global" إلى انخفاض صادرات الديزل من دول الشرق الأوسط إلى أوروبا خلال سبتمبر 2026 إلى نحو 110 ألف ب/ي، وهو أدنى مستوى لها منذ فبراير 2020.

صادرات الديزل من دول الشرق الأوسط إلى أوروبا
خلال الفترة (سبتمبر 2024 – سبتمبر 2026)، ألف ب/ي



المصدر: S&P Global Commodities at Sea.

وأسهم التراجُع الحاد في صادرات روسيا من الديزل، التي بلغ متوسطها نحو 817 ألف ب/ي في 2025، قبل انخفاضه إلى نحو 80 ألف ب/ي في 2026، في تفاقم أزمة الإمدادات العالمية، نتيجة استهدافات مصافي التكرير وقيود التصدير المفروضة لتلبية الطلب المحلي. وأدى ذلك إلى زيادة المنافسة على الشحنات البديلة وإعادة توجيه التدفقات التجارية، حيث تراجعت الشحنات الروسية إلى تركيا بنسبة 43.9% على أساس سنوي في يونيو 2026، لتبلغ نحو 175 ألف ب/ي، وانخفضت الشحنات المتجهة إلى الموانئ الأفريقية بأكثر من 66% في يوليو، لتصل إلى نحو 110 ألف ب/ي. وفي المقابل، رفعت تركيا وارداتها من الولايات المتحدة والهند لتعويض النقص، بينما زادت روسيا صادراتها إلى دول آسيا الوسطى ومنغوليا، لتصل إلى مستوى قياسي بلغ نحو 88 ألف ب/ي في أغسطس 2026، بما يعكس استمرار التحولات في تجارة الديزل وتصاعد الضغوط على الأسواق.

كما أسهمت القيود التي فرضتها الصين على صادراتها من المنتجات النفطية منذ منتصف مارس 2026 في تقليص الإمدادات المتاحة للأسواق، في ظل إعطاء الأولوية لتلبية الطلب المحلي نتيجة اضطراب تدفقات النفط من الشرق الأوسط. ومع تخفيف القيود تدريجياً منذ منتصف يوليو، ارتفعت صادرات الديزل في أغسطس بنسبة 42.1% على أساس سنوي، لتبلغ نحو 1.33 مليون طن.

ومع ذلك، تواصل الصين إدارة صادراتها بحذر وفقاً لاحتياجات السوق المحلية وحصص التصدير، بما يحد من قدرتها على توفير إمدادات إضافية بصورة مستدامة. وتزيد هذه السياسة الضغوط على الأسواق الآسيوية، ولا سيما الاقتصادات منخفضة الدخل.

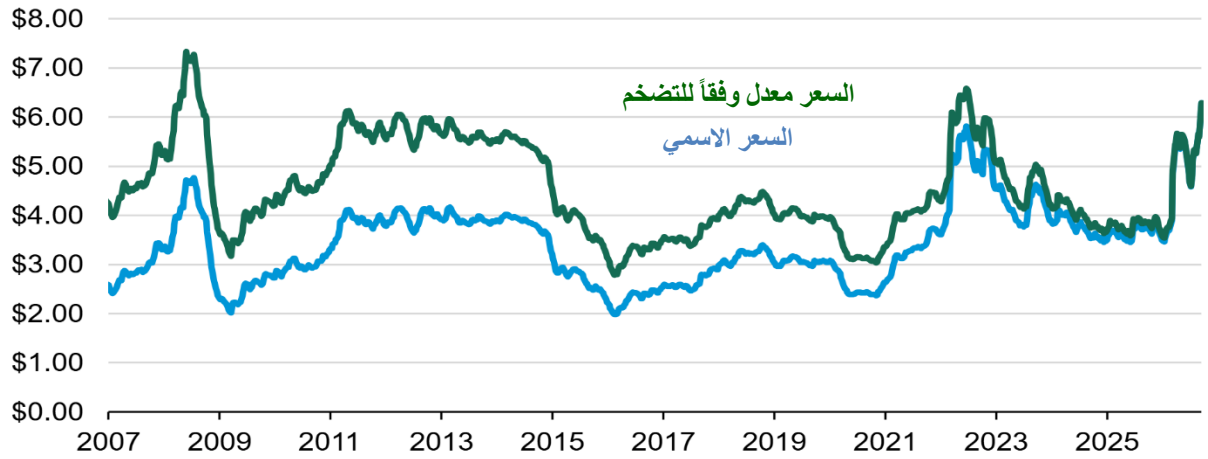
وتواجه مصافي التكرير العالمية صعوبات في زيادة إنتاج المشتقات النفطية، رغم ارتفاع هوامش التكرير إلى مستويات قياسية. فقد تراجع معدل معالجة النفط الخام بنحو 5 مليون ب/ي في مارس 2026، ليصل إلى 77.1 مليون ب/ي، قبل أن يتعافى في أغسطس مسجلاً 81.4 مليون ب/ي، لكنه ظل أقل بنحو 4.2 مليون ب/ي على أساس سنوي. ويعكس ذلك استمرار القيود المرتبطة بتوافر الخامات والأضرار التشغيلية، إلى جانب التفاوت في القدرات الفنية للمصافي. وفي محاولة لتعزيز الإمدادات، قلصت بعض المصافي في الولايات المتحدة وأوروبا والهند أعمال الصيانة أو أجلتها، واقتربت المصافي الأمريكية من طاقتها القصوى، مع بلوغ معدل التشغيل 98% في أواخر شهر أغسطس 2026. ورغم دعم هذه الإجراءات للإمدادات على المدى القصير، فإنها قد تحد من مرونة المصافي لاحقاً نتيجة الحاجة إلى تنفيذ أعمال الصيانة المؤجلة واحتمال حدوث اضطرابات إضافية.

وتراجعت المخزونات النفطية العالمية بنحو 95 مليون برميل في أغسطس 2026، ليصل إجمالي السحب التراكمي منذ فبراير إلى 507 مليون برميل، في ظل نقص إمدادات المنتجات النفطية وارتفاع تكاليف الشحن وإعادة توجيه التدفقات التجارية. وفي الولايات المتحدة، انخفضت مخزونات المقطرات، التي تشمل الديزل وزيت التدفئة، إلى نحو 100.8 مليون برميل في مايو، وهو أدنى مستوى منذ عام 2003، قبل أن ترتفع إلى 105.1 مليون برميل في أوائل أكتوبر، لكنها ظلت أقل بنسبة 12% من متوسط السنوات الخمس الماضية. كما تراجعت مخزونات الوقود في شمال غرب أوروبا إلى مستويات متدنية، بالتزامن مع فقدان المنطقة نحو 25% من إمداداتها من الديزل ووقود الطائرات وزيادة اعتمادها على الواردات الأمريكية. ورغم أهمية السحب من المخزونات التجارية والاستراتيجية في تخفيف نقص الإمدادات، فإن استمرار الاعتماد عليها يقلص قدرة الأسواق على مواجهة اضطرابات جديدة ويزيد صعوبة إعادة بنائها لاحقاً.

وتعكس أسعار الديزل المرتفعة حدة الأزمة العالمية، مع تفاوت انعكاس ارتفاع الأسعار المرجعية على الأسواق المحلية تبعاً للضرائب وتكاليف النقل والتوزيع والدعم الحكومي. ففي أوروبا،

سجل سعر الديزل منخفض الكبريت في سبتمبر 2026 مستويات قياسية بلغت 1642.3 دولاراً للطن في شـــمال غرب أوروبا و1664.8 دولاراً للطن في منطقة البحر المتوســـط. وفي الولايات المتحدة، ارتفع سعر التجزئة إلى 6.29 دولار للجالون في 14 سبتمبر 2026، مسجلاً أعلى مستوى اسمي منذ بدء تسجيل البيانات عام 1994، بما يبين شدة ضغوط نقص الإمدادات وانخفاض المخزونات واشتداد المنافسة على الشحنات البديلة.

المتوسط الأسبوعي لأسعار التجزئة للديزل في الولايات المتحدة الأمريكية
خلال الفترة (1 يناير 2007 – 14 سبتمبر 2026)، دولار للجالون



المصدر: U.S. Energy Information Administration.

ويمتد أثر أزمة الديزل إلى قطاعات النقل والزراعة والصناعة، حيث يؤدي ارتفاع أسعاره إلى زيادة تكاليف التشغيل والإنتاج، بما ينعكس على أسعار السلع والخدمات. فقد ضاعف ارتفاع تكاليف الوقود أعباء تشغيل المعدات الزراعية. كما رفعت شركة "ميرسك" رسوم الوقود الطارئة للنقل البري في المملكة المتحدة وأيرلندا إلى 20% اعتباراً من 12 أكتوبر 2026. وتؤثر الأزمة كذلك في القدرة التنافسية للصادرات، إذ تضغط تكاليف النقل المرتفعة على هوامش أرباح الشركات وقد تدفع إلى تقليص الصادرات أو تأجيل الاستثمارات، خاصة في القطاعات كثيفة الاستخدام للوقود. كما تواجه البنوك المركزية تحدياً في احتواء التضخم الناجم عن صدمات الطاقة، ووفقاً لصندوق النقد الدولي، ترتبط زيادة السعر العالمي للديزل بمقدار دولار واحد بارتفاع تراكمي يقارب 0.80 دولار في السعر المحلي عند بلوغ الأثر ذروته، مع اختلاف التأثير بين الدول.

وتعددت التدابير الدولية الرامية إلى احتواء أزمة إمدادات الديزل والحد من ارتفاع أسعاره، وشملت السحب من المخزونات الاستراتيجية، وتخفيف الضرائب، وتيسير الاستيراد، وتعزيز مرونة عمليات التكرير والتوزيع، مع اختلاف نطاق التدخلات. حيث اتفقت مجموعة السبع في أكتوبر 2026 على تنسيق طرح نحو 100 مليون برميل من المخزونات النفطية خلال أربعة أشهر، مع إعطاء الأولوية للديزل، إلى جانب تنسيق أعمال صيانة مصافي التكرير وزيادة معدلات تشغيلها حيثما أمكن. كما أيد أعضاء وكالة الطاقة الدولية إعطاء الأولوية للسحب من مخزونات الديزل، مشيرين إلى إمكانية توفير نحو 100 مليون برميل إضافية من الكميات المتبقية ضمن تعهدات مارس 2026، في ظل امتلاك الدول الأعضاء مخزونات طوارئ عامة تبلغ حوالي 1.1 مليار برميل، منها أكثر من 200 مليون برميل من الديزل.

وفي الولايات المتحدة، شملت التدابير منح ترخيص مؤقت لبعض المعاملات المتعلقة بالديزل الروسي حتى أبريل 2027، بهدف دعم المعروض، وإن ظل أثره قصير الأجل محدوداً بفعل قيود الصادرات الروسية والعقبات القانونية. كما اتجهت الإدارة الأمريكية إلى تخفيف الأعباء الضريبية على الديزل، والسماح مؤقتاً بزيادة ساعات قيادة شاحنات نقل الوقود لتسريع التوزيع، إلى جانب التوجه لتوسيع الطاقة التكريرية. كذلك لجأت بعض المصافي إلى تأجيل الصيانة الموسمية للاستفادة من هوامش التكرير المرتفعة، بما يدعم الإمدادات على المدى القصير، لكنه يزيد ضغوط الإنتاج خلال عام 2027. وفي أوروبا، خفضت ألمانيا الضرائب على الديزل بمقدار 17 سنتاً للتر، وخصصت فرنسا دعماً للعمال والمزارعين والأسر، فيما رفعت اليونان دعم الديزل إلى 15 سنتاً للتر، وقدمت المجر إعانات شهرية للسائقين. وعزز الاتحاد الأوروبي التنسيق بين الدول الأعضاء لمتابعة الإمدادات والأسعار، مع دراسة تدابير مؤقتة وموجهة لتخفيف الأعباء عن الفئات الأكثر تضرراً، وتجنب الإجراءات التي قد تزيد الطلب أو تثقل الموازنات العامة. وفي آسيا، حدت الصين من الزيادة المقررة في أسعار الديزل المحلية إلى 385 يواناً للطن، بدلاً من 800 يوان، للحد من انتقال ارتفاع أسعار النفط العالمية إلى المستهلكين. وخفضت الهند الضريبة الاستثنائية على صادرات الديزل من 20 إلى 16 روبية للتر اعتباراً من أكتوبر 2026، بعد إلغاء القيود المفروضة على توزيع الوقود محلياً في شهر يوليو.

وتتباين تداعيات أزمة الديزل على الدول العربية وفقاً لموقعها الجغرافي وقدراتها التكريرية ودرجة اعتماد صادراتها على مضيق هرمز. فالدول المنتجة تواجه تحديات تتعلق بتعطل مسارات التصدير وارتفاع تكاليف الشحن، إلى جانب ضرورة تأمين احتياجاتها المحلية، بينما تتحمل الدول المستوردة أعباء متزايدة نتيجة ارتفاع فاتورة الواردات وتكاليف دعم الوقود. وتزداد المخاطر في الدول التي تعتمد على الديزل في توليد الكهرباء، حيث قد يؤدي نقص الإمدادات إلى ارتفاع تكاليف التشغيل وزيادة احتمالات انقطاع الكهرباء، بحسب مزيج الوقود المستخدم وتوافر المخزونات والإمدادات البديلة. وفي هذا السياق، تبرز أهمية تعزيز التنسيق العربي من خلال تبادل المعلومات بشأن المخزونات والإنتاج والتكرير ومسارات التصدير المتاحة والبديلة، ودراسة إمكانية تبادل المنتجات النفطية بين الدول ذات الفوائض وتلك التي تواجه نقصاً، مع مراعاة اختلاف المواصفات الفنية والقدرات اللوجستية والالتزامات التجارية، بما قد يسهم في تحسين تصدير وتوزيع الإمدادات والحد من تداعيات الأزمة.

وتتمثل السيناريوهات المحتملة لأزمة الديزل على المدى القريب في ثلاثة مسارات رئيسية. يفترض **السيناريو الأول** انحسار التوترات الجيوسياسية واستعادة انتظام الملاحة عبر مضيق هرمز، وتحسن صادرات المنتجات النفطية وعودة بعض المصافي المتضررة إلى العمل، بما يدعم تراجع تكاليف الشحن وتحسن الإمدادات وإعادة بناء المخزونات، وإن كان انخفاض الأسعار سيستغرق وقتاً. أما **السيناريو الثاني** فيفترض استمرار التوترات بصورة متقطعة وتحسن الإمدادات جزئياً دون عودتها إلى مستوياتها المعتادة، ما يبقي أسعار الديزل مرتفعة نسبياً ويطيل الاعتماد على المخزونات الاستراتيجية، مع تفاوت الضغوط بين الأسواق وفقاً لقدرتها على تأمين الواردات وتكاليف النقل. ويفترض **السيناريو الثالث** تجدد التصعيد وتفاقم الأضرار التي تلحق بالبنية التحتية لمصافي التكرير، واستمرار القيود على الصادرات، بما يؤدي إلى مزيد من النقص في الإمدادات وارتفاع الأسعار وتسارع استنزاف المخزونات. وقد تتطور الأزمة إلى نقص مادي في الديزل ببعض الأسواق، بما يستدعي تنظيم توزيعه وتحديد الكميات المتاحة وإعطاء الأولوية للقطاعات الحيوية، مثل النقل والزراعة والخدمات اللوجستية.

وتشير هذه السيناريوهات إلى أن التعامل الفعال مع الأزمة يتطلب الجمع بين التدخلات قصيرة الأجل والإجراءات الهيكلية التي تعزز مرونة منظومة إمدادات الديزل. فعلى المدى القصير، ينبغي توجيه السحب من المخزونات إلى الأسواق والقطاعات التي تواجه اختناقات فعلية، وتحسين التنسيق بين مرافق التكرير والموانئ وشبكات النقل والتوزيع، وتيسير استيراد الشحنات المتاحة، وتجنب القيود التجارية التي تزيد اختلالات السوق العالمية. كما تبرز أهمية تطبيق برامج دعم موجهة للفئات والأنشطة الأكثر تضرراً، وتحسين كفاءة استهلاك الديزل في النقل والزراعة والصناعة، مع الحفاظ على توافر الوقود اللازم للخدمات الأساسية. أما على المدى المتوسط، فتتطلب الاستجابة تعزيز موثوقية مرافق التكرير والتخزين، وتنويع مسارات التصدير ومصادر الاستيراد، وتحسين شفافية بيانات المخزونات والتدفقات التجارية، ووضع خطط طوارئ تستند إلى تقييم دوري لمعدلات الاستهلاك والقدرة على تلبية الطلب في حال تعطل أحد مصادر الإمدادات.

في الختام، تؤكد أزمة الديزل الحالية أن أمن الطاقة لا يرتبط بتوافر الموارد النفطية وحده، بل بقدرة منظومة الإمداد بأكملها على تحويل النفط الخام إلى منتجات مطابقة للمواصفات، ونقلها وتخزينها وتوزيعها بكفاءة، حتى في ظل الاضطرابات الجيوسياسية والتجارية. كما أن انخفاض المخزونات لا يعني بالضرورة نفاد الوقود في المدى القريب، لكنه يقلص قدرة الأسواق على امتصاص صدمات إضافية ويرفع مخاطر انتقال الأزمة من ارتفاع الأسعار إلى عدم توافر كميات كافية فعلياً في بعض المناطق. ومن ثم، فإن الأولوية تتمثل في استعادة التدفقات التجارية والقدرات التكريرية المتضررة، مع الاستخدام المدروس للمخزونات وتحسين كفاءة التوزيع وإدارة الطلب، بالتوازي مع تعزيز التنسيق الدولي. ويظل نجاح هذه الجهود مرهوناً بقدرتها على معالجة اختناقات الإمدادات الفعلية، وليس الاكتفاء بتخفيف الأعباء السعرية مؤقتاً، بما يدعم استقرار أسواق الديزل ويحُد من انتقال تداعيات الأزمة إلى الاقتصاد العالمي.

المصادر

- AP News, Trump’s executive order on dyed diesel will offer little relief, farmers and truckers say, 7 October 2026.
- CNA, Why China is holding back fuel exports - and what it means for Asia’s diesel supplies, 6 October 2026.
- EIA, Short-Term Energy Outlook, October 2026.
- EIA, Today in Energy, What goes into diesel prices?, 18 September 2026.
- EIA, How much tax do we pay on a gallon of gasoline and on a gallon of diesel fuel?, January 2026.
- en.philenews, European governments roll out energy relief as Cyprus and Greece push EU for fiscal flexibility, 4 October 2026.
- European Commission, Oil Coordination Group: Continued concern about prices while supply remains stable, 29 September 2026.
- G7 Research Group, G7 Leaders’ Statement on Global Energy Security and Market Stability, 2 October 2026.
- IEA, Oil Market Report - September 2026.
- IEA, Statement by IEA Executive Director on meeting of IEA Member governments on 7 October 2026.
- India, Ministry of Petroleum & Natural Gas, Government notifies control order to curb black marketing and hoarding of diesel by unscrupulous elements, 12 June 2026.
- IMF, Pumps and Plates - Passthrough of International Fuel and Food Price Shocks to Domestic Markets, July 2026.
- iir energy, Some U.S. Refiners Deferring Maintenance from 2026 to 2027, 17 September 2026.
- iir energy, Trump Administration at Work to Offset Higher Commodity Prices, 1 October 2026.
- Hydrocarbon Processing, Turkey boosts diesel imports from U.S., India after Russia ban prompts diversification, 27 August 2026.
- International Association of Movers, Diesel Hits Record Highs on Both Sides of the Atlantic, 4 September 2026.

- Industrial Info, Some U.S. Refiners Deferring Maintenance from 2026 to 2027, 17 September 2026.
- Kpler, Refining margins to remain supported through H2 as product supply lags crude flows, 26 June 2026.
- Kursiv, Trump’s diesel deal: How much fuel does Russia supply to the world?, 10 October 2026.
- Market Screener, China's August refined fuel exports exceed pre-Iran war levels, jet fuel exports hit record high, 18 September 2026.
- Market Scanner, China raises fuel prices, but caps increase a second time, 24 September 2026.
- Market Scanner, India cuts windfall taxes on diesel, aviation fuel exports, 30 September 2026.
- Reuters, Russia boosted diesel exports to Central Asia in August, 21 September 2026.
- Reuters, US EIA hikes oil price forecasts again as Iran war drains global stockpile, 6 October 2026.
- Reuters, Fed policymakers divided over rate-hike logic in September, 7 October 2026.
- Reuters, Shipping group Maersk raises UK, Ireland inland emergency fuel surcharge due to Middle East conflict, 8 October 2026.
- Reuters, China to resume fuel exports after holiday pause, 9 October 2026.
- Reuters, Logistics, rising global prices could create diesel shortage in Ukraine, industry outlet says, 12 October 2026.
- Reuters, Trump administration to expand a Delek Texas refinery using Defense Production Act, 14 October 2026.
- Reuters, Vietnam extends fuel tax relief measures until end-2026, 1 October 2026.
- Reuters, Trump announces Ukraine energy ceasefire with Russia, surprising Zelenskiy, 11 October 2026.
- S&P Global, Mediterranean diesel supply tightens as Russian exports tumble, 9 July 2026.
- S&P Global, Russian export ban strains African gasoil markets, 30 July 2026

- S&P Global, APPEC: China yet to restrict refined oil product export despite tight domestic supply, 8 September 2026.
- S&P Global, Deepening supply crisis keeps European diesel prices near record high, 16 September 2026.
- S&P Global, Middle East diesel exports to Europe head for six-year low, 21 September 2026.
- S&P Global, FACTBOX: Asia weighs price and supply fallout from potential US diesel export curbs, 29 September 2026.
- S&P Global, Diesel crunch deepens as shipping costs squeeze global oil trade, 7 October 2026.
- S&P Global, Russian diesel imports unlikely to ease US fuel prices, 12 October 2026.
- The White House, Emergency tax relief on diesel fuel, 5 October 2026.
- The White House, president trump takes decisive action to lower diesel costs for American truckers, farmers, 5 October 2026.
- US Bureau of Transportation Statistics, Motor Fuel Prices – Sept. 2026.
- US. Department of Transportation, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Takes Action to Lower Fuel Costs, 16 September 2026.
- US. Department of the Treasury, Authorizing Transactions Related to the Sale, Delivery, Offloading, and Importation of Diesel Fuel of Russian Federation Origin, 9 October 2026.