

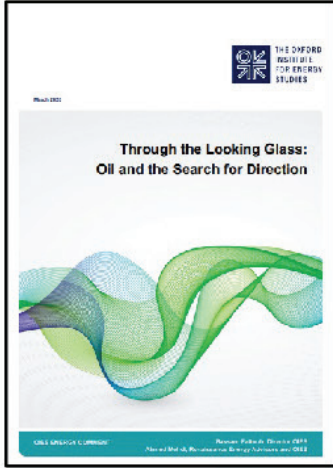


منظمة الأقطار  
العربية المصدرة  
للبنترول (أوابك)

ملخص تقرير معهد أكسفورد لدراسات الطاقة

## في واقع مضطرب: النفط والبحث عن الطريق

ابريل 2026



خبير اقتصادي - الإدارة الاقتصادية

ترجمة وإعداد / ماجد عامر

## في واقع مضطرب: النفط والبحث عن الطريق

لا تزال سوق النفط العالمية تشهد تقلبات حادة في ظل سعيها لإيجاد توازن جديد منذ اندلاع الأزمة الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، حيث تحول ما كان يُنظر إليه سابقاً كاحتمال صعب التحقق إلى واقع فعلي يفرض ضغوطاً واسعة على السوق. ولم يقتصر تأثير تلك الأزمة على تراجع إمدادات النفط الخام المتجهة إلى دول آسيا فقط، بل امتد ليشمل اضطرابات كبيرة في هوامش أرباح المنتجات النفطية وفروق أسعار الخامات الإقليمية، ما انعكس سلباً بدوره على اقتصادات المصافي واستراتيجيات التحوط والمؤشرات المرجعية. ومع تنامي حالة عدم اليقين، تراجعت التوقعات بشأن إمكانية احتواء الأزمة بشكل سريع، لا سيما في ظل صعوبة إعادة فتح مضيق هرمز، وهو ما تعكسه الارتفاعات الحادة في أسعار العقود الآجلة للنفط. كما امتدت تداعيات الأزمة إلى خسائر مالية كبيرة في الأسواق الآسيوية وتعطل بعض مشروعات الطاقة في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. وتكمن خطورة الأزمة في محدودية قدرة سوق النفط العالمية على امتصاص صدمة انقطاع إمدادات بهذا الحجم، في ظل غياب طاقة إنتاجية فائضة كافية لدى دول مجموعة أوبك+، الأمر الذي يجعل توازن السوق مرهوناً بالتطورات الجيوسياسية، خاصة مع لجوء إيران إلى استخدام "ورقة هرمز".

### □ الأزمة الجيوسياسية والصدمة المزدوجة لسوق النفط العالمية

تراجعت تدفقات النفط عبر مضيق هرمز بشكل غير مسبوق من نحو 18 مليون ب/ي قبل الأزمة إلى مستويات محدودة للغاية، وكانت معظمها متجهة إلى مصافي التكرير الآسيوية المصممة لمعالجة خامات دول الشرق الأوسط متوسطة الحموضة "Medium sour grades". وفي ظل اعتماد تلك المصافي على خام دبي كمرجع رئيسي لتحديد المزيج المثالي للخامات، فقد اضطرت للتكيف مع واقع شديد الاضطراب، يتمثل في السعي لاستغلال كل برميل متاح من النفط الخام لضمان استمرار عملياتها التشغيلية. ويأتي ذلك تزامناً مع التحديات المرتبطة بتأمين الإمدادات، لا سيما التقلبات غير المسبوقة في تكاليف الشحن، واتساع فوارق أسعار النفط الخام الإقليمية، وهو ما يضغط سلباً على هوامش التكرير الآجلة.

وعلى وقع تلك المعطيات شهدت سوق النفط صدمة مزدوجة، مكونها الأول يتمثل في فقدان كميات النفط الخام الأساسية، حيث تعتمد تجارة النفط بشكل أساسي على أحجام العقود الآجلة، إلى جانب مبيعات الشحنات عبر الشركات العالمية الكبرى مثل "TotalEnergies" و"BP"، ومبيعات شحنات النفط الفورية (لا سيما من سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة) التي تُستخدم لدعم التبادل التجاري الفعلي.

وبالنسبة لآسيا، لا تقتصر أهمية إمدادات دول الشرق الأوسط على حجم الكميات المتعاقد عليها، بل تمتد إلى العقود طويلة الأجل التي تضمن أمن الإمدادات. أما المكون الثاني للصدمة المزدوجة فيتعلق بصادرات دول الشرق الأوسط من المنتجات النفطية، حيث زاد اعتماد الدول التي تعاني من نقص في الإمدادات، مثل أوروبا، على الشرق الأوسط منذ الأزمة الروسية الأوكرانية. وفي الوقت نفسه، تستحوذ الهند على أكثر من 45% من صادرات غاز البنترول المسال من دول الشرق الأوسط. وقد انعكست الصدمة المزدوجة على مؤشرات أسعار النفط الآسيوية، لا سيما النفط الخام المتوسط الحموضة " Medium sour grades " مثل خام دبي وخام عُمان اللذين شهدا ارتفاعاً ملحوظاً قبل أن تتراجع مستوياتهما مؤخراً.

كما تعاني مصافي تكرير النفط أيضاً من التعامل مع تقلب فروق الأسعار الإقليمية بين خام برنت وخام دبي، وخام غرب تكساس الوسيط وخام مريبان، وخام دبي - عُمان، بالإضافة إلى تأثير التدخلات السياسية على المؤشرات الرئيسية مثل خام غرب تكساس الأمريكي، وهي عوامل تُعقد إشارات التسعير في وقت تحاول فيه دول آسيا تحديد السعر العادل لتكلفة الاستبدال الحدية للخامات. وإلى جانب التقلبات في أسعار العقود قصيرة الأجل التي تتأثر بسرعة بأي تغيير في العرض أو الطلب الفوري، يضطر السوق أيضاً إلى إعادة تسعير مستمر للعقود المستقبلية طويلة الأجل. ومن المرجح أن يستمر ذلك خلال الأسابيع القادمة، وستكون إحدى المحددات الرئيسية هي مدى سرعة استئناف الإنتاج من الحقول المتوقفة.

هذا ومن المُقدر أن يبلغ إجمالي إنتاج النفط الخام المتوقع في منطقة الشرق الأوسط حوالي 10.8 مليون ب/ي، وقد يصل إلى نحو 11.8 مليون ب/ي إذا ما استمرت الاضطرابات لفترة طويلة، حتى بعد الأخذ في الاعتبار الخيارات المتاحة أمام تدفقات النفط عبر خطوط الأنابيب من المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة لتجاوز مضيق هرمز.

وبالنظر إلى أكبر عمليات إيقاف الإنتاج، تُعد **جمهورية العراق** أكبر المتضررين نظراً لسعة التخزين المحدودة لديها، وتُقدر خسائر الإنتاج بنحو 3.5 مليون ب/ي، مع تركيز معظم عمليات توقف إنتاج النفط الخام في حقول "جنوب الرميلة"، و"غرب القرنة 2"، و"مجنون"، و"ميسان". في حين لا يزال الإنتاج مستمر من حقول "شمال الرميلة" و"الزبير". كما يُعزى النفط الخام المصافي ومحطات توليد الطاقة في جمهورية العراق، إلا أن خطر انقطاع الإنتاج يتزايد نظراً لعدم وجود مرافق تخزين كافية للمنتجات، لا سيما زيت الوقود عالي الكبريت. وفي الوقت نفسه، تُعد إيران مصدراً رئيسياً لإمدادات الغاز الطبيعي إلى جمهورية العراق، وقد أصبح صعوبة الحفاظ على تلك التدفقات واقعاً ملموساً، وتفاقم الوضع جراء استهداف حقل

جنوب بارس الإيراني. وفي حين تستطيع جمهورية العراق توجيه المزيد من الوقود الثقيل لتوليد الطاقة، إلا أن تغيير مصادر التغذية محدود بسبب القيود التشغيلية وارتفاع تكاليف الصيانة.

ولا يُعد الوضع في شمال العراق أفضل حالياً، حيث يُغذي إنتاج حقل "كركوك" بشكل شبه كامل مصفاة "بيجي" التي تبلغ طاقتها الإنتاجية نحو 290 ألف ب/ي، على الرغم من محاولات إعادة تنظيم التدفقات الداخلية للسماح بتصدير المزيد من نפט "كركوك" الخام عبر ميناء جيهان التركي. ومن المرجح أن يكون استبدال نפט كركوك المصدر بنפט خام من جنوب العراق أمراً صعباً استمراره، نظراً لعدم مرونة البنية التحتية. وفي إقليم كردستان العراق، انخفض الإنتاج إلى ما بين 30 إلى 40 ألف ب/ي فقط، أي بانخفاض بلغ نحو 220 ألف ب/ي مقارنة بمتوسط فبراير 2026، وذلك نتيجة توقف إنتاج شركات النفط العالمية الكبرى. كما تم تقليص الإنتاج من حقل "خور مور"، وهو مصدر رئيسي لتزويد محطات توليد الطاقة بالغاز في حكومة إقليم كردستان.

وحتى في ظل سيناريو متفائل للغاية لاستئناف تدفقات النفط، تكمن المشكلة الأكبر في حقول العراق الجنوبية – مثل حقل "غرب القرنة 1" – في الاعتماد وبشكل كبير على حقن المياه للحفاظ على ضغط المكامن، حيث تتطلب متوسط يتراوح ما بين 1.5 إلى 1.7 برميل من الماء لكل برميل من النفط الخام. وفي حالة توقف الإنتاج لأكثر من شهر، تواجه شركات النفط تحدياً كبيراً يتمثل في انخفاض نسبة المياه، بالإضافة إلى خطر انسداد الآبار التي سبق العمل عليها، مما يزيد من تكاليف التشغيل ومخاطر إعادة التشغيل. وتشمل التكاليف الأخرى التي يجب أخذها في الاعتبار تكاليف صيانة أسطول المضخات الغاطسة الكهربائية. وقد يلزم أيضاً مراقبة معدلات التدفق عبر البنية التحتية لتصدير النفط الخام في جنوب العراق، حيث عانت خطوط الأنابيب تحت سطح البحر بالفعل من انخفاض الضغط والتآكل الشديد خلال عام 2025.

كما شهدت دولة الكويت أيضاً انخفاضاً ملحوظاً في إنتاج النفط الخام، حيث تُقدر خسائر الإنتاج بنحو 1.5 إلى 1.9 مليون ب/ي، مع توقع أن يستغرق استعادة الإنتاج إلى طاقته الكاملة مدة زمنية تتراوح ما بين 3 إلى 4 أشهر بعد انتهاء الأزمة الحالية. هذا وقد ازدادت الأهمية الاستراتيجية لدولة الكويت في أسواق النفط العالمية، ليس فقط بسبب توسعها في قطاع التكرير من خلال مصفاة الزور، وهي مورد رئيسي للمشتقات النفطية إلى أوروبا، بل أيضاً لدورها كمورد للمواد الخام لمصفاة الدقم في سلطنة عمان. وقد تم إغلاق مصفاة الزور بعد فترة وجيزة من استئناف عملياتها عقب بعض التحديات التشغيلية خلال الربع الرابع من عام 2025، ولا يُستبعد استمرار مخاطر إعادة تشغيل المصفاة بعد انتهاء الأزمة.

وتُعد كل من دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية في الوقت الحالي، الدولتين الوحيدتين في المنطقة القادرتين نسبياً على تخفيف تأثير اضطرابات الشحن عبر مضيق هرمز من خلال مسارات بديلة لنقل النفط.

بالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة، تمثلت أكبر اضطرابات الإنتاج في امتيازات شركة أدنوك البحرية، وتحديداً حقلي زاكوم العلوي والسفلي اللذين يواجهان أيضاً مخاطر صيانة المضخات الغاطسة الكهربائية. وفي هذا السياق، يقتصر الإنتاج الحالي على حقل مربان بطاقة إنتاجية تبلغ حوالي 2.1 مليون ب/ي، وهو مستوى أقل مقارنة بحوالي 3.4 مليون ب/ي قبل الأزمة حيث كانت شحنات خام مربان خلالها موزعة بين جبل الظنة (داخل مضيق هرمز) والفجيرة (خارج مضيق هرمز). وتتمثل استراتيجية شركة بترول أبو ظبي لتجاوز مضيق هرمز في زيادة إمدادات النفط الخام عبر خط أنابيب "حبشان - الفجيرة" الذي تبلغ طاقته الفعلية 1.5 مليون ب/ي، ويُقدر أنه يعمل حالياً بكامل طاقته الاسمية البالغة 1.8 مليون ب/ي، مما يسمح بملء مستودع التخزين الجوفي التابع للشركة والذي تبلغ سعته نحو 42 مليون ب/ي. وعلى الرغم من ذلك، تم استهداف ميناء الفجيرة، وتم الإبلاغ عن تحديات في أحد مراكز الشحن الخاصة التي تستخدمها شركة أدنوك لتحميل النفط الخام.

أما فيما يخص المملكة العربية السعودية، شكل خط أنابيب الشرق والغرب، الذي تبلغ طاقته 7 مليون ب/ي - بديل أساسي لتحويل كميات النفط من رأس تنورة إلى ينبع على البحر الأحمر. وتشير التقديرات إلى أن طاقة التحميل من ميناء "ينبع" تصل إلى نحو 4.8 مليون برميل ب/ي من النفط الخام ونحو 900 ألف ب/ي من المنتجات البترولية. إلا أن ميناء "ينبع" لم يكن هو الآخر بمنأى عن الاستهداف، بما في ذلك مصفاة "سامرف"، كما حدثت حالات إغلاق في بعض الحقول البحرية مثل الصفانية والمرجان وأبو صفا.

ومع تزايد وضوح المعلومات حول مخاطر إعادة تشغيل الحقول، يتوقع أن تختلف سرعة استعادة الإنتاج من دولة إلى أخرى، إذ قد يستغرق ما بين ثلاثة وأربعة أشهر للعودة إلى مستويات ما قبل الأزمة. وقد أدت الخسارة التراكمية الكبيرة في الإمدادات إلى تلاشي التوقعات بشأن وجود فائض نفطي، ما يجعل العقود المستقبلية طويلة الأجل مرشحة لإعادة التسعير. كما أن الانخفاض الحاد في المخزونات شكل صدمة قوية لجانب العرض، خاصة في ظل عدم توفر طاقة فائضة فعالة لدى دول مجموعة أوبك+، وهو عامل ينعكس على تسعير العقود قصيرة الأجل وطويلة الأجل معاً.

## □ تداعيات الأزمة الجيوسياسية على قطاع التكرير وأسواق المنتجات النفطية

لا تقتصر صدمة نقص الوقود على فقدان إمدادات النفط الخام المتجهة إلى آسيا فحسب، بل تمتد أيضاً إلى جانب المنتجات النفطية. فمنذ اندلاع الأزمة الروسية الأوكرانية، ارتفعت صافي واردات الشرق الأوسط من الديزل ووقود الطائرات وغاز البترول المسال، في ظل إغلاق عدد من المصافي غرب قناة السويس (تشمل بشكل أساسي المصافي في أوروبا، وأفريقيا، وأمريكا الشمالية)، ومحدودية الطاقة التكريرية الفائضة خارج الصين، إضافة إلى استهدافات مصافي التكرير الروسية. وقد عززت هذه العوامل دور دول الشرق الأوسط ليس فقط كمصدر رئيسي للنفط الخام، بل أيضاً كمركز عالمي مهم لتوازن أسواق المنتجات النفطية، ولا سيما زيت الوقود، حيث رسخت مراكز مثل الفجيرة مكانتها كمحور رئيسي لتموين السفن وإعادة إمدادها بالوقود. وفيما يلي بعض نتائج الصدمة التي لحقت بأسواق المنتجات النفطية نتيجة للأزمة الجيوسياسية:

أولاً، تشير التقديرات إلى توقف نحو 2.5 مليون ب/ي من الطاقة الإنتاجية الأساسية للمصافي في جميع أنحاء المنطقة، بما في ذلك مصفاة "الرويس" في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومصفاة "سترة" في مملكة البحرين، ومصفاة "ميناء عبد الله" في دولة الكويت. وانخفضت عمليات التكرير في منطقة الشرق الأوسط بنحو 3 مليون ب/ي خلال الفترة منذ بداية الأزمة وحتى 22 مارس، وبالإضافة إلى تخفيضات الإنتاج في آسيا، يتوقع أن تنخفض معدلات معالجة النفط العالمية بنحو 4 - 5 مليون ب/ي في شهر مارس 2026، مما يزيد الضغط على هوامش أرباح المنتجات.

ثانياً، وقود الطائرات هو الأكثر تقلباً في سلسلة قيمة النفط خلال الفترة الحالية، وهذا ليس مفاجئاً، حيث يتطلب وقود الطائرات إجراءات تخزين خاصة، لذا فإن مخزونات عادة ما تكون منخفضة. وقد تفاقم الوضع بسبب اختلاف تركيز إنتاج مصافي التكرير في منطقة الشرق الأوسط، فعلى سبيل المثال، تتميز مصفاة الزور في دولة الكويت بإنتاجية أعلى من وقود الطائرات مقارنة بمصافي أرامكو في المملكة العربية السعودية الموجهة للتصدير في البحر الأحمر، والتي لا تزال قادرة على التحميل من ميناء ينبع.

ثالثاً، تمثل منطقة الشرق الأوسط نحو 15 - 20% من إمدادات زيت الوقود العالمية، شملت في عام 2025، نحو 270 ألف ب/ي من زيت الوقود الخام، ونحو 450 ألف ب/ي من زيت الوقود عالي الكبريت، ونحو 100 ألف ب/ي من زيت الوقود منخفض الكبريت. ولا يقتصر تأثير أي تراجع في تلك الإمدادات على توافر المواد الخام للمصافي المعقدة في آسيا والولايات المتحدة فحسب، بل يمتد أيضاً إلى سوق تموين السفن بالوقود، ما ينعكس على قطاع الشحن مع زيادة مدة الرحلات وارتفاع الطلب على النقل البحري وتكاليف الشحن. ومع استمرار الأزمة الجيوسياسية، قد تتعرض هوامش زيت الوقود لضغوط

متزايدة، الأمر الذي يحد من فرص تنفيذ عمليات المراجعة طويلة المدى "long-haul arbitrage trades" بين الأسواق العالمية، حيث يصعب ضمان تحقيق ربح عند شحن زيت الوقود لمسافات طويلة، لأن فارق السعر قد يختفي أو يتغير قبل وصول الشحنة.

وفي ظل اختلاف مرونة الطلب على النفط الخام وعدم وضوح استجابة الحكومات الآسيوية لنقص المنتجات النفطية، ترسل هوامش التكرير إشارتين متناقضتين: تشجيع المصافي على مواصلة التشغيل رغم ارتفاع التكاليف، وفي الوقت نفسه دفع المستهلكين إلى خفض الاستهلاك. ومن ثم، تجد المصافي نفسها عالقة بين ارتفاع هوامش الأرباح من جانب، وتقلب أسعار النفط الخام واحتمالات تقنين الطلب من جانب آخر.

#### □ محدودية أدوات توازن السوق ودور المخزونات الاستراتيجية

تسببت أزمة مضيق هرمز في كشف ضعف أدوات التوازن في سوق النفط، حيث ظهر مصطلح جديد وهو "البراميل الوهمية" الذي يعكس تأثير المخاوف أو التوقعات بشأن انقطاع الإمدادات على السوق، بخلاف أزمات النفط السابقة التي اعتادت على مصطلح "البراميل المفقودة" الذي يعكس نقصاً فعلياً في الإمدادات. ويعزى ذلك إلى عدة أسباب: أولاً، الطاقة الإنتاجية الفائضة في دول الخليج لا يمكن استخدامها لأنها متأثرة بالاضطرابات. ثانياً، رغم امتلاك منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية نحو 1250 مليون برميل من المخزونات النفطية الاستراتيجية، والموافقة على إطلاق نحو 426 مليون برميل منها، فإن تأثيرها سيكون قصير الأمد بسبب الانقطاع الكبير في الإمدادات، وعدم اليقين بشأن مدة استمراره، ومحدودية معدل السحب اليومي، فضلاً عن أن الإفراج يقتصر على الدول الأعضاء، ونقل النفط إلى آسيا يواجه تحديات ارتفاع تكاليف الشحن وتقلب فروقات الأسعار، ما يثير شكوك حول جاهزيته للتكرير. كما أن الصين، التي تمتلك مخزونات كبيرة تصل إلى 1.2 مليار برميل حتى فبراير 2026، لم تُظهر استعداداً لاستخدامها، بل فرضت قيوداً على صادرات المنتجات النفطية، مما يعكس صعوبة إدارة الصدمات النفطية من خلال إطلاق المخزونات.

#### □ استجابات السياسات الحكومية لتداعيات الأزمة الجيوسياسية

حاولت الولايات المتحدة الأمريكية السيطرة على ارتفاع أسعار النفط من خلال منح استثناءات للنفط الروسي والإيراني المخزن على الناقلات. ففي نهاية شهر فبراير، بلغ مخزون النفط الخام الروسي العائم 25 مليون برميل، بينما بلغ مخزون النفط الإيراني العائم 40 مليون برميل. ورغم أن كميات النفط الروسي والإيراني العابر للموانئ كانت أعلى، حيث بلغت 218 مليون برميل و 128 مليون برميل على التوالي، فمن

المرجح أن يكون جزء كبير منها قد تم بيعه بالفعل. ومنذ بداية الأزمة الجيوسياسية انخفضت كميات النفط العائم بنحو 150 مليون برميل، ما قضى تقريباً على الفائض الذي كان فوق متوسط الخمس أعوام السابقة. هذا وما زالت تواجه البراميل الإيرانية عقبات لوجستية ومالية وتأمينية قبل بيعها خارج الصين.

وفي ظل استمرار الأزمة الجيوسياسية الحالية، أصبح اتجاه أسعار النفط مرتبطاً باستجابة السياسات الحكومية ومواقفها الجيوسياسية. فعلى الرغم من أن واردات الولايات المتحدة الأمريكية من دول الخليج صغيرة (أقل من 1%)، بفضل إنتاجها المرتفع وارتفاع وارداتها من كندا، إلا أنها لا تستطيع عزل نفسها عن ارتفاع أسعار النفط. وتشمل السياسات التي نظرت فيها الولايات المتحدة للسيطرة على هذا الارتفاع ما يلي: إعفاءات من قانون جونز، ورفع العديد من المتطلبات البيئية لمواصفات الوقود، وتنسيق إطلاق احتياطات البترول الاستراتيجية، وفرض قيود على بعض أو كل صادرات النفط الخام والمنتجات البترولية والغاز الطبيعي المسال، وتقديم إعفاءات ضريبية وحوافز للمنتجين الأمريكيين، وإعفاءات واسعة النطاق من العقوبات المفروضة على روسيا. ومن جانب آخر، حذر رؤساء البورصات من أن تدخل الولايات المتحدة الأمريكية في العقود الأجلة يمكن أن يسبب "كارثة كبيرة". ورغم تلك الإجراءات، فقد كان الأثر محدوداً بسبب استمرار صدمة الإمدادات، مما دفع المسؤولين الأمريكيين للمبالغة في تأثير بعض الإجراءات والتدخل المكثف في سوق النفط عبر المعلومات والرسائل التي لا تكون دائماً صحيحة، لتزداد التقلبات في الأسواق خلال اليوم الواحد. فعلى سبيل المثال، تسبب منشور للرئيس الأمريكي في 17 مارس بشأن وجود محادثات مع إيران في انخفاض خام برنت بنحو 17 دولار للبرميل.

تشهد منطقة الشرق الأوسط توترات جيوسياسية متزايدة تؤثر بشكل مباشر على قطاع النفط والغاز، مع إستهداف إيران البنية التحتية للطاقة في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، حيث تم استهداف ناقلات النفط، وفرض رسوم على المرور عبر مضيق هرمز، مما أدى إلى ارتفاع حاد في أقساط التأمين وسحب بعض الشركات التغطية عن مخاطر الحرب بالكامل. تمثل هذه الضغوط تهديداً مباشراً لاستقرار تجارة النفط وأمن الطاقة، لا سيما لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية التي تلعب دوراً محورياً كمورد موثوق للنفط والغاز على مستوى العالم، والمالك الوحيد للطاقة الفائضة في مجال النفط، مما يجعل أي تهديد للقطاع مسألة استراتيجية تتجاوز الحدود الإقليمية إلى صميم أمن الاقتصاد العالمي.

وتُعد الصين عرضة بشدة للاضطرابات نظراً لاعتمادها الكبير على تدفقات النفط عبر مضيق هرمز، حيث استوردت الصين في عام 2025 ما يقارب 50% من نفطها الخام، ونحو 40% من النافثا، ونحو 35% من غاز البترول المسال وغاز الإيثان عبر المضيق. ومع ذلك، تساهم المخزونات الاستراتيجية

التي بنتها الصين عبر نهج التحوط الذي اتبعته على مدى عقود، في الحد من صدمة انقطاع الإمدادات. وقد قامت الصين بزيادة سعتها التخزينية الاستراتيجية، وتراكت لديها مخزونات ضخمة خلال الفترة الماضية، مستفيدة من خصومات أسعار النفط الخام الخاضع للعقوبات. هذا وتلزم المصافي الصينية بتخزين ما يكفي من النفط الخام لمدة تتراوح ما بين 10 إلى 15 يوم، وإذا ما أُضيفت إليها المخزونات الموجودة في الموانئ والخزانات الجمركية والمخزونات العابرة، فإن هذه الكمية تمتد إلى ما يكفي لمدة شهرين إلى ثلاثة أشهر. وعليه، يتوقع أن تلجأ المصافي إلى مزيج من خفض الإنتاج وتوفير مصادر بديلة للتعامل مع التداعيات خلال الأشهر الثلاثة القادمة. ومع ذلك، من المرجح أن يشهد السوق المحلي نقص في إمدادات النفط الخام، وفي حال استمراره، فستظل الصين عرضة لارتفاع الأسعار والضغوط المتراكمة الناجمة عن ارتفاع تكاليف النفط، ونقص المواد الخام البتروكيمياوية، وانقطاع الغاز/ارتفاع أسعاره، إلى جانب تدهور التوقعات الاقتصادية العالمية. في الوقت الراهن، يبدو أن الصين في مرحلة تخزين، مما يثير تساؤلات حول متى وكيف ستفرج الصين عن مخزوناتها من النفط الخام، وما إذا كانت ستخفف ضوابط تصدير المنتجات لتخفيف الضغط على الاقتصادات الآسيوية الأخرى. لذلك، ورغم امتلاك الصين بعض المخزونات، إلا أنها ليست متفائلة أو محصنة ضد الصدمة.

أما فيما يخص روسيا، فتنتمثل مصلحتها الاستراتيجية في استمرار الأزمة، لا سيما في ظل إعادة تسعير النفط الروسي في السوق، حيث استفادت بشكل ملحوظ من منح استثناءات على النفط الخاضع للعقوبات. هذا وتجدر الإشارة إلى أنه قبل الأزمة، كان الضغط يتزايد على سلسلة إمدادات النفط الروسي، ودفعت العقوبات الأمريكية المفروضة في نوفمبر 2025 الهند إلى تقليل اعتمادها على خام الأورال الروسي، والتحول بدلاً من ذلك إلى استيراد كميات أكبر من منطقة الشرق الأوسط. قبل أن تزيد مصافي التكرير الهندية مشترياتها إلى حوالي 60 مليون برميل من النفط الخام الروسي منذ أن خففت الولايات المتحدة العقوبات في 5 مارس 2026. هذا وتزيد أهمية الهند كمورد رئيسي للمشتقات النفطية من احتمالية تخفيف امتثالها للعقوبات الأمريكية المفروضة على روسيا في المستقبل.

ولا تزال دول أوروبا معرضة للخطر بشكل كبير، فحتى قبل اندلاع الأزمة، كان وضع المنتجات المكررة في أوروبا هشاً بالفعل بسبب عوامل من أهمها، توقف الإمدادات الروسية، وإغلاق المصافي، وانقطاعات غير مخطط لها، وسياسات الطاقة مثل حظر المنتجات التي تحتوي على جزيئات روسية المنشأ. وقد تجلى ذلك بوضوح في حالة المشتقات المتوسطة، حيث انخفضت المخزونات التجارية بمقدار 25 مليون برميل عن متوسط الخمس أعوام، ووصلت هوامش ربح الديزل ووقود الطائرات إلى مستوى مرتفع بلغ

86 دولار للبرميل و100 دولار للبرميل على التوالي بحلول 20 مارس 2026. ولتعويض الإمدادات الروسية، أصبحت أوروبا تعتمد بشكل متزايد على الواردات من دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، حيث ارتفعت واردات الاتحاد الأوروبي من المشتقات المتوسطة من تلك الدول بنسبة 52% لتبلغ 600 ألف ب/ي، مع زيادة واردات وقود الطائرات بأكثر من الضعف بنسبة 106%، وزيت الغاز بنسبة 47%، والديزل بنسبة 25%. ومع ذلك، فقد تعطل جزء كبير من تلك الإمدادات بسبب الأزمة الجيوسياسية، ما قد يدفع أوروبا إلى إعادة النظر في الحظر المفروض على المنتجات ذات المنشأ الروسي.

فيما تتعرض الدول الآسيوية الأخرى، لاضطراب كبير في تدفقات النفط عبر مضيق هرمز، سواء من حيث توافر إمدادات النفط الخام والمنتجات النفطية أو ارتفاع الأسعار. بالنسبة لدول مثل الهند واليابان، بلغت واردات النفط الخام عبر المضيق أكثر من 40% و70% على التوالي. وتتجاوز نسبة الاعتماد على غاز البترول المسال والإيثان 80% في الهند، بينما تبلغ نسبة الاعتماد على النافثا نحو 70% في اليابان. وقد تنوعت خطوات الاستجابة للأزمة: كالإفراج عن مخزونات النفط والمنتجات النفطية (اليابان، كوريا الجنوبية)، وتقنين الوقود (سريلانكا، بنغلاديش)، وزيادة دعم الطاقة (ماليزيا)، والتحول إلى بدائل أرخص مثل الفحم (الهند، ماليزيا)، وإعادة شراء النفط الخام الخاضع للعقوبات (الهند)، وحظر صادرات النفط (تايلاند)، وتأمين ممر آمن عبر مضيق هرمز (الهند، باكستان). كما تسعى المصافي الآسيوية لتعويض نقص تدفقات النفط الخام من منطقة الخليج، من خلال زيادة مشترياتها من خام غرب تكساس الأمريكي، بدعم من أسعاره التنافسية مقارنة بأنواع أخرى مثل خام مريبان. ومن المحتمل أن يكون لمشتريات النفط الخام الأمريكي المتزايدة، إلى جانب الخامات من غيانا والبرازيل وكندا، أهمية أكبر في واردات النفط الخام الآسيوية عقب إنتهاء الأزمة. ومع ذلك، لم تُحقق شركات البتروكيماويات الآسيوية نجاحاً يُذكر في تأمين مصادر بديلة للنافثا وغاز البترول المسال، ما دفع العديد منها إلى إعلان حالة القوة القاهرة.

### ❑ عدم وضوح الآثار الجيوسياسية المحتملة على مستقبل أمن الطاقة

بشكل عام، تشهد أسواق النفط اضطراباً تاريخياً غير مسبوق، وقد تفاعلت الأسواق على مراحل مع استمرار الأزمة الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط. في المرحلة الأولى، انصب التركيز على اضطراب تدفقات تجارة النفط، مع اعتقاد سائد بأنه سيكون قصير الأجل، وسيوفر فائض النفط حماية فعالة. ولكن مع استمرار اضطراب سوق النفط، تم الانتقال إلى مرحلة ثانية جديدة، حيث تحول اضطراب الإمدادات إلى خسائر إنتاجية كبيرة شكلت المكون الأول للصدمة النفطية المادية التي امتدت إلى أسواق المنتجات النفطية، نتيجة لانخفاض توافر النفط الخام للمصافي الآسيوية، وكذلك انخفاض الصادرات من منطقة الشرق الأوسط.

وقد انعكس ذلك في تقلبات حادة في فروق الأسعار بين درجات الخامات، وارتفاع حاد في فروقات أسعار التكرير وأسعار المنتجات. وتفاقت هذه الآثار بسبب محدودية فعالية الاحتياطات واستجابة الحكومات، ولا سيما التدخل المادي في السوق (مثل الإفراج عن المخزونات، وحظر تصدير المنتجات) والإشارة إلى معلومات قد تتسم بالتلاعب في الغالب. وفي المرحلة الحالية، مع عدم وضوح موعد استئناف تجارة النفط العالمية عبر مضيق هرمز، لا يقتصر تقييم السوق على احتمالية تفاقم خسائر الإنتاج فحسب، بل يشمل أيضاً سرعة تعافي الإنتاج والتكرير في ضوء عمليات الإغلاق والأضرار التي لحقت بالبنية التحتية. إلى جانب محدودية فعالية الاحتياطات والاعتقاد بأن الأزمة ستؤدي إلى تغيير هيكل في الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط. وبغض النظر عن حالة عدم اليقين المحيطة بأمد الأزمة، إلا أن هناك بعض الاتجاهات الخاصة بأسواق النفط التي تستحق المتابعة، بما في ذلك النظام الجيوسياسي الذي سينشأ لضمان استقرار التدفقات التجارية عبر سلسلة القيمة، والإطار الذي سيعتمد في ظلّه، والمراجعات الجوهرية لسياسات أمن الطاقة في كل من الدول المستهلكة والمنتجة، وما إذا كان نظام التصنيف للبراميل الخاضعة للعقوبات وغير الخاضعة لها سيستمر، وما إذا كان السوق النفطي سيشهد مزيداً من التقسيم، وكيف يمكن في نهاية المطاف إعادة بناء الثقة عبر سلسلة القيمة.