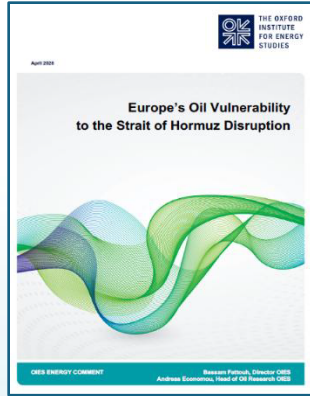




منظمة الأقطار  
العربية المصدرة  
للبنترول (أوابك)

ملخص تقرير معهد أكسفورد لدراسات الطاقة

## هشاشة إمدادات النفط في أوروبا نتيجة اضطراب مضيق هرمز



خبير اقتصادي - الإدارة الاقتصادية  
خبير بنترول / استكشاف وإنتاج

معد الملخص: ماجد عامر  
تعليق على التقرير: م. تركي حسن حمش

## هشاشة إمدادات النفط في أوروبا نتيجة اضطراب مضيق هرمز

أحدثت التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط صدمة ملحوظة في أسواق النفط العالمية، حيث تسبب اضطراب التدفقات عبر مضيق هرمز في إحداث خسائر إنتاجية كبيرة لدى دول الخليج، فُدرت بحوالي 12 مليون ب/ي خلال شهر مارس 2026. وامتدت آثار تلك الصدمة عبر سلسلة الإمداد، بما في ذلك حركة الشحن والتدفقات التجارية، فضلاً عن انعكاساتها على أسعار العقود الآجلة للنفط وتكاليف التأمين البحري، وكذلك عبر المناطق الجغرافية المختلفة، لا سيما الأسواق الآسيوية التي تعتمد بشكل كبير على تدفقات النفط المارة عبر مضيق هرمز.

أما فيما يخص الأسواق الأوروبية، فإن درجة اعتمادها على تلك التدفقات تبقى أقل، حيث استوردت أوروبا نحو 520 ألف ب/ي من النفط الخام عبر مضيق هرمز في عام 2025، أي ما يمثل نحو 5% فقط من إجمالي الواردات. وفي المقابل، كان اعتمادها أكبر على المنتجات النفطية، حيث بلغت وارداتها نحو 420 ألف ب/ي، أي ما يعادل 10% من إجمالي الواردات خلال نفس العام، تركزت بشكل خاص في وقود الطائرات. وعلى الرغم من ذلك لم تكن بمعزل عن صدمة الأسعار والضغط التضخمية. وفي حال استمرار اضطراب تدفقات النفط عبر مضيق هرمز، فقد تواجه أوروبا تحديات إضافية في تأمين احتياجاتها من النفط الخام والمنتجات النفطية، لا سيما مع تنامي المنافسة العالمية على الكميات المتاحة في الأسواق. كما أن مخزونات دول الاتحاد الأوروبي النفطية، سواء الاستراتيجية أو التجارية، تظل محدودة في مواجهة صدمة كبيرة وممتدة في الإمدادات، الأمر الذي قد ينعكس سلباً على المستهلكين ويدفع تلك الدول إلى تبني إجراءات أكثر صرامة لمواجهة تداعيات الأزمة.

### □ نقص إمدادات المنتجات النفطية في أوروبا

وجدت دول الاتحاد الأوروبي نفسها في وضع ضعيف نسبياً فيما يتعلق بتأمين إمداداتها من المنتجات البترولية، تزامناً مع تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، ويعزى ذلك بشكل رئيسي إلى بعض التحولات الهيكلية في قطاع الطاقة، وسلسلة من الصدمات التي شهدتها الأسواق خلال الأعوام الأخيرة. حيث تراجعت طاقة التكرير في دول الاتحاد الأوروبي بحوالي 600 ألف ب/ي بين عامي 2020 و2024، بفعل إغلاق عدد من المصافي وتحويل بعضها إلى أنشطة أخرى، لتصل إلى نحو 14.7 مليون ب/ي. كما ظل معدل تشغيل المصافي أقل من مستويات ما قبل جائحة كورونا، بلغ 9.5 مليون ب/ي في عام 2025،

وهو مستوى أقل بنحو 500 ألف ب/ي مقارنة بعام 2019. ولم يعكس هذا التراجع بصورة صحيحة التحولات في أنماط الطلب على المشتقات النفطية، فعقب الانخفاض الحاد في طلب دول أوروبا على النفط بنحو 2.5 مليون ب/ي في عام 2020 نتيجة جائحة كورونا، تعافى الطلب بنسبة 70% بحلول عام 2025، وشهد نمواً خلال عامي 2024 و2025 بوتيرة تجاوزت متوسط النمو السنوي في الفترة (2010 – 2019)، لا سيما الغازولين ووقود الطائرات الذي ارتفع الطلب عليهما ليتجاوز مستويات ما قبل الجائحة.

وعلى الرغم من الجهود الأوروبية الرامية إلى كهربة قطاع النقل، لا يزال هذا القطاع يعتمد بدرجة كبيرة على المنتجات البترولية. وظلت واردات دول أوروبا من المنتجات النفطية مرتفعة، حيث بلغت نحو 3.2 مليون ب/ي في عام 2025، مدفوعة بشكل أساسي بالمشتقات المتوسطة التي بلغت حصتها نحو 60% من إجمالي الواردات. وفي المقابل، يمتلك الاتحاد الأوروبي فائضاً نسبياً من الغازولين، حيث يتم تصدير جزء كبير من هذا الفائض، لا سيما إلى أفريقيا والولايات المتحدة. هذا وقد تراجعت واردات أوروبا من المنتجات النفطية الروسية بشكل حاد عقب دخول حزمة العقوبات السادسة للاتحاد الأوروبي، المرتبطة بالتوترات الجيوسياسية في شرق أوروبا، حيز التنفيذ مطلع عام 2023. ولتعويض هذا التراجع، اتجهت دول الاتحاد الأوروبي إلى الاعتماد على مصادر بديلة للإمدادات أبعد جغرافياً، ما أدى إلى إطالة زمن سلاسل التوريد وارتفاع تكلفتها. وكان من أبرز هذه المصادر دول الخليج التي شهدت توسعاً في طاقة التكرير بنحو 1.6 مليون ب/ي، وارتفاعاً في صادرات المنتجات النفطية بحوالي 1.5 مليون ب/ي خلال الفترة (2020 – 2024)، وهو ما ساهم في ارتفاع الواردات الأوروبية من تلك الدول بحوالي 230 ألف ب/ي خلال الفترة (2022 – 2025) لتصل إلى 700 ألف ب/ي، مع تصدُر المملكة العربية السعودية ودولة الكويت كموردين رئيسيين – لا سيما من الديزل ووقود الطائرات – بحصة تقارب 80%. كما برزت الولايات المتحدة الأمريكية والهند أيضاً كمصدرين مهمين من الديزل إلى الاتحاد الأوروبي الذي عزز القيود على استيراد المنتجات النفطية الروسية عبر حزم عقوبات لاحقة.

وتعرضت سوق المنتجات النفطية العالمية لاضطراب كبير، بسبب تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، وما يرتبط بها من استهدافات للبنية التحتية للطاقة في دول الخليج، مما أدى إلى تعطل أكثر من 3 مليون ب/ي من قدرة مصافي التكرير في تلك الدول، بما في ذلك مصفاة الرويس في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومصفاة سترة في مملكة البحرين، ومصفاة ميناء عبد الله في دولة الكويت. مع انخفاض صادراتها من المنتجات النفطية في شهر مارس بنسبة تزيد عن 57% على أساس شهري، لتصل إلى 2.1 مليون ب/ي، مع تسجيل أكبر الانخفاضات في دولة الإمارات العربية المتحدة بنحو 1 مليون ب/ي،

ودولة الكويت بنحو 700 ألف ب/ي، ودولة قطر بنحو 300 ألف ب/ي. وتشير التقديرات إلى انخفاض تشغيل مصافي التكرير العالمية في الأسبوع الأول من شهر أبريل 2026 بنحو 6.5 مليون ب/ي مقارنة بمستويات شهر فبراير الماضي.

وفي حين تمكنت المملكة العربية السعودية من تصدير حوالي 1.2 مليون ب/ي من المنتجات النفطية عبر البحر الأحمر، فقد تم توجيه نحو 60% من هذه الصادرات إلى دول آسيا وأفريقيا. في المقابل، تراجعت صادرات دول الخليج من الديزل ووقود الطائرات إلى الاتحاد الأوروبي بنسبة 70% في شهر مارس 2026. كما اشتدت المنافسة العالمية على شحنات المنتجات النفطية، لا سيما من الأسواق الآسيوية، ما أدى إلى تحويل بعض الشحنات بعيداً عن أوروبا وارتفاع تكاليف الاستيراد. وفي الوقت نفسه، فرضت الصين قيوداً على صادرات المنتجات النفطية لتأمين السوق المحلية، كما فرضت الهند ضريبة على صادرات الوقود، لتتخفف صادراتها من المنتجات النفطية إلى أوروبا إلى أدنى مستوياتها منذ أكثر من خمس أعوام، بلغت نحو 17 ألف ب/ي فقط، مقارنة بالمتوسط البالغ نحو 200 ألف ب/ي في عام 2025، مما أدى إلى نقص الإمدادات المتاحة، وارتفاع حاد في أسعار الديزل ووقود الطائرات، ودفع مصافي الاتحاد الأوروبي إلى زيادة معدلات التشغيل وتأجيل عمليات الصيانة وتحويل الإنتاج نحو المشتقات المتوسطة، رغم أن هذه الإجراءات لم تكن كافية لتعويض النقص الفعلي في الإمدادات القادمة من دول الخليج. كما بدأت بعض دول أوروبا، اتخاذ إجراءات احترازية لإدارة الطلب على الوقود، مع تقارير تفيد بأن بعض شركات الطيران الأوروبية الكبيرة تدرس خطأً لوقف الطائرات في حالة نقص الوقود.

#### □ تزايد المنافسة الآسيوية على إمدادات النفط الخام

أدى تصاعد التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط إلى صدمة كبيرة في تدفقات النفط الخام، مع تقدير خسائر الإنتاج في دول الخليج بنحو 11 مليون ب/ي في شهر مارس، وتراجعت صادراتها إلى أقل من 8 مليون ب/ي مقارنة بنحو 13.7 مليون ب/ي في شهر فبراير. وعلى الرغم من جهود الاتحاد الأوروبي لخفض الانبعاثات الكربونية، لا يزال مستورداً رئيسياً للنفط الخام، حيث ظل الإنتاج المحلي منخفضاً، ووارداته مستقرة عند نحو 9.3 مليون ب/ي منذ عام 2023. كما شهدت الواردات الأوروبية من النفط الخام الروسي متوسط الحموضة المنقول بحراً انخفاضاً حاداً بسبب الأزمة الروسية الأوكرانية، واضطرت مصافي التكرير في الاتحاد الأوروبي إلى استبدال النفط الروسي بمصادر أخرى، بما في ذلك من الولايات المتحدة وأمريكا اللاتينية ودول الخليج – لا سيما جمهورية العراق والمملكة العربية السعودية.

وسيوافه الاتحاد الأوروبي أكبر خسائره من نقص إمدادات النفط الخام العراقي، وتحديدأ خام البصرة الثقيل وخام البصرة المتوسط، وسيكون التأثير الأكبر في منطقة البحر الأبيض المتوسط. حيث تكبدت جمهورية العراق خسائر كبيرة في الإنتاج، تتراوح ما بين 3 إلى 3.5 مليون ب/ي، مع عدم امتلاك أي مسار بديل للتصدير لتجنب مضيق هرمز، مثل المملكة العربية السعودية. ويمكن لخام كركوك العراقي الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط عبر خط أنابيب "كركوك - جيهان"، الذي شهد توقف دام لنحو أسبوعين في شهر مارس، قبل أن يتم استئناف الصادرات لتصل إلى 170 ألف ب/ي، وهو ما خفف من حدة الأزمة، إلا أنه لا يكفي لتعويض النقص الحاد في الإمدادات من جنوب العراق، فضلاً عن أن مصافي التكرير في البحر الأبيض المتوسط لها مخاوف بشأن جودة خام كركوك الذي أصبح أكثر ثقلاً، وعلى الرغم من إمكانية مزجه مع أنواع النفط الخام الأخرى الأخرى، إلا إن ارتفاع فروقات أسعار الخامات الخفيفة يزيد من تكلفة هذا الخيار.

ولم تشهد أوروبا حتى الآن التأثير الكامل لفقدان إمدادات النفط الخام من دول الخليج، حيث لا يزال من المفترض أن تصل الشحنات المتفق عليها إلى الموانئ الأوروبية خلال شهر أبريل 2026. لكن مع استمرار التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، ستضطر المصافي الأوروبية إلى البحث عن مصادر بديلة، لا سيما من الخامات المتوسطة الحامضية، أو خفض معدلات التشغيل. في هذا السياق، وبسبب ارتفاع تكاليف الشحن وقوة هيكل السوق المتراجع (backwardation) الذي يزيد من تكلفة نقل النفط الخام من أماكن بعيدة، تتجه المصافي أولاً إلى الخامات القريبة مثل الخام النرويجي "Johan Sverdrup"، إلى جانب الدرجة المتوسطة الجديدة "Johan Castberg" التي توفر عائداً مرتفعاً من نواتج التقطير المتوسطة. وقد أدى تزايد الطلب على هذه الخامات مع محدودية الإمدادات إلى ارتفاع فروقات أسعارها إلى مستويات قياسية، ما دفع المصافي إلى البحث عن إمدادات من مناطق أبعد مثل غيانا. كما يمكن للنفط الخام القادم من البرازيل ودول أخرى في أمريكا اللاتينية أن يعوض جزءاً من نقص إمدادات دول الخليج، إلا أن ارتفاع تكاليف النقل والمنافسة الآسيوية يجعل تلك البدائل أكثر تكلفة على المصافي الأوروبية.

#### □ تأملات حول سياسة وأمن الطاقة في أوروبا

نظراً للترابط بين أسواق النفط، فإن الصدمة التي كان تأثيرها ملموساً في البداية في آسيا تحولت إلى أماكن أخرى في العالم بما في ذلك أوروبا التي اتخذت عدة تدابير شملت، موافقة الدول الأعضاء في وكالة الطاقة الدولية على الإفراج عن 400 مليون برميل من مخزونات الطوارئ مع مساهمة الاتحاد الأوروبي بنحو 118 مليون برميل من النفط الخام والمنتجات النفطية، وإمكانية الإفراج عن المزيد من المخزونات.

كما تدرس عدة دول أوروبية إجراءات للتخفيف من أثر ارتفاع أسعار الوقود على المستهلكين، مثل خفض الضرائب في إيطاليا، وتقديم دعم لبعض المنتجات النفطية في المملكة المتحدة، وتوفير مساعدات وقروض لقطاعات متضررة في فرنسا، إضافة إلى فرض سقف لهوامش بيع الوقود في اليونان. غير أن هذه السياسات قد تؤدي إلى تخلي المستهلكين عن ترشيد الاستهلاك، حيث أدى تطبيق سقف الأسعار في فرنسا إلى نفاذ الوقود في مئات محطات التعبئة نتيجة اندفاع المستهلكين للتزود بالوقود. وفي المقابل، لم يخفف الاتحاد الأوروبي عقوباته على واردات النفط الروسي، ولا يزال من غير الواضح ما إذا كانت بعض قواعد العقوبات قد تُعدل لاحقاً للسماح باستيراد المنتجات النفطية المكررة في دول تستخدم النفط الخام الروسي.

ورغم ضغوط الرئيس الأمريكي على الدول الأوروبية للمساهمة في تأمين مضيق هرمز، يؤكد الاتحاد الأوروبي تمسكه بحماية الطرق البحرية وضمان سلامة الملاحة، مشدداً على ضرورة استعادة حرية الملاحة الدائمة في المضيق وفق قرار مجلس الأمن رقم "2817" وقانون البحار، ويُفضل الاعتماد على الجهود الدبلوماسية لإعادة فتح المضيق. وبناء على هذا الموقف، من المرجح أن يظل تأثير الاتحاد الأوروبي محدوداً في ترتيبات الحوكمة المستقبلية للمضيق. وفي الوقت نفسه، تعمل دول أوروبا ضمن سوق نفطية مجزأة بين إمدادات خاضعة للعقوبات وأخرى غير خاضعة لها، في حين عقدت بعض الدول الآسيوية اتفاقيات ثنائية لعبور البضائع عبر المضيق، ورغم محدوديتها، فإنها تثير تساؤلات أوسع لدى أوروبا حول الاستعداد للتعامل مع نظام مرور مزدوج، وما قد يحمله من تداعيات على أمن وشفافية أسواق الطاقة العالمية.

## تعليق على التقرير

### الرسائل الرئيسية:

رغم أن تأثير أوروبا المباشر بمضيق هرمز محدود، لكنها تواجه مخاطر مرتفعة بسبب طبيعة اعتمادها على المنتجات النفطية وسلاسل الإمداد العالمية. وتكمن أبرز التحديات في:

- نقص المقطرات الوسطى (ديزل ووقود طائرات)
- فقدان خامات متوسطة حامضة مناسبة للمصافي
- تصاعد المنافسة مع آسيا على الإمدادات البديلة
- ارتفاع التكاليف وانخفاض كفاءة التكرير

وفي حال استمرار الأزمة، قد تنتقل أوروبا من مرحلة الضغط سعري إلى نقص فعلي في الإمدادات، مع ما يحمله ذلك من آثار اقتصادية وتشغيلية واسعة.

## ملاحظات على التقرير:

- 12 مليون برميل يومياً ليس مجرد رقم، بل هو أزمة تقنية بمقاييس الصناعة. تاريخياً، لم تشهد الأسواق فقداناً بهذا الحجم دفعة واحدة (حتى في أزمة 1973 أو حرب الخليج).
- من وجهة نظر تقنية، فإن إغلاق الآبار في دول مثل العراق والكويت والإمارات قد يؤدي إلى مشاكل في المكامن، مما يجعل العودة لمستويات الإنتاج السابقة لاحقاً عملية معقدة ومكلفة.
- الصناعة البترولية ليست مجرد براميل نפט، والمصافي الأوروبية مصممة لمعالجة خامات معينة (غالباً خفيفة أو متوسطة حمضية). فقدان خام البصرة (المتوسط والحامض) لا يعوضه خام (WTI) الأمريكي بسهولة دون تعديل وحدات التقطير أو خسارة في هوامش الربح.
- خام Johan Castberg من الخامات القليلة التي تمتلك خصائص تقنية تقترب من الخامات الخليجية والروسية، لكن قدرته الإنتاجية القصوى تظل محدودة أمام فجوة 12 مليون برميل.
- سلط النص الضوء على نقطة ضعف العراق تحديداً. فبينما تمتلك السعودية خط الأنابيب (شرق-غرب) للوصول للبحر الأحمر وتجاوز مضيق هرمز، يظل الإنتاج العراقي في الجنوب أسير الجغرافيا. استئناف ضخ 170 ألف ب/ي عبر خط (كركوك-جيهان) هو نقطة في بحر الاحتياجات الأوروبية، مما يؤكد أن الاستثمارات في البنية التحتية لتصدير الخام العراقي عبر مسارات بديلة ضرورة استراتيجية.
- يشهد العالم اليوم الآن ما يسمى بتجزئة السوق. تحول آسيا لسحب خامات الأطلسي مثل خام غرب تكساس الوسيط، وغيانا، والبرازيل، يعني أن تكلفة الشحن والمراجحة السعرية (Arbitrage) ستجعل تأمين البرميل لأوروبا مكلفاً جداً. من منظور الاستكشاف والإنتاج، هذا قد يعطي الضوء الأخضر لمشاريع جديدة في الأمريكتين والنرويج لزيادة الإنتاج، لكن هذه المشاريع إن وجدت فسوف تحتاج لسنوات.
- إطلاق 400 مليون برميل من الوكالة الدولية للطاقة هو مسكّن وليس علاجاً. فإلحاحاً من المخزونات الاستراتيجية دون وجود خطة لعودة الإنتاج هو مخاطرة كبرى؛ لأن المخزونات بمجرد نفاذها، ستصبح الأسواق تحت رحمة أي اضطراب إضافي بسيط.

## منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك)

### جدول التالي يلخص أهم ما ورد في التقرير:

ملاحظات	التداعيات على أوروبا	تفاصيل التأثير والأرقام الرئيسية	مجال التأثير
أوروبا متأثرة كنظام عالمي مترابط وليس كتعرض جغرافي مباشر	تأثير مباشر منخفض، لكنه تأثير مرتفع عبر الأسعار وسلاسل الإمداد	واردات الخام عبر مضيق هرمز 5% المنتجات عموماً ~10%، مع ~45% من واردات وقود الطائرات	التأثير المباشر
نقص في الإمدادات لا يمكن اعتباره أزمة مؤقتة	انتقال سريع من صدمة سعرية إلى ضغط على الإمدادات	فقدان 11-12 مليون ب/ي إنتاج، وانخفاض صادرات الخليج ~6 مليون ب/ي	الإمدادات العالمية
عق الزجاجة الحقيقي هو التكرير وليس الإنتاج	نقص مباشر في المنتجات خاصة الديزل ووقود الطائرات	تعطل ~3 مليون ب/ي من طاقة تكرير في الخليج	التكرير العالمي
أزمة منتجات وليست أزمة خام	عجز حاد في المقطرات، ارتفاع الأسعار وانخفاض المخزونات	انخفاض صادرات الخليج: 4.9 ← 2.1 مليون ب/ي، انخفاض تدفقات أوروبا ~70%	المنتجات المكررة
نتيجة إغلاق المصافي والتحول الطاقى غير المتوازن	اعتماد مرتفع على الاستيراد، ضعف مرونة النظام	واردات منتجات ~3.2 مليون ب/ي، عجز في الديزل وفائض بنزين	هيكل السوق الأوروبية
المشكلة في نوعية الخام أكثر من كميته	فقدان خامات مناسبة للمصافي الأوروبية	روسيا، العراق (3-3.5 مليون ب/ي) دول الخليج العربي	مصادر الخام المفقودة
البديل أقل كفاءة إنتاجية	ارتفاع التكلفة + عدم توافق تقني	بحر الشمال، WTI، أمريكا اللاتينية، غرب أفريقيا	البديل المتاحة
السوق تعاني من نقص الخام المتوسط الحامض	زيادة تكلفة المدخلات وتآكل الهوامش	ارتفاع قياسي لخام بحر الشمال وWTI	فروقات الأسعار
آسيا أصبحت اللاعب المهيمن على التدفقات	أوروبا مضطرة لدفع أسعار أعلى	تحويل شحنات لأوروبا نحو آسيا، قيود الصين والهند	المنافسة العالمية
ارتفاع المخاطر اللوجستية	زيادة زمن وتكلفة الإمداد	إطالة مسارات الشحن بعد روسيا + ارتفاع تكاليف النقل	سلاسل الإمداد
المخزون غير كافٍ لأزمة طويلة	محدودية القدرة على امتصاص الصدمات	أقل من متوسط 5 سنوات سابقة	المخزونات
قد يؤدي إلى تشوه الطلب وزيادة الاستهلاك	تخفيف مؤقت للضغط	سحب ~118 مليون برميل + دعم الأسعار	الاستجابة
فجوة بين سياسات التحول والواقع	صعوبة خفض الطلب سريعاً	النقل يعتمد ~98-100% على النفط	الطلب والطاقة
احتمال تدمير الطلب اقتصادياً	خطر تقنين الوقود وتعطل قطاعات (الطيران)	استمرار الاضطراب + تجزئة السوق	المخاطر المستقبلية
خطر نظام عبور ثنائي وتقسيم السوق	تأثير محدود لأوروبا على تأمين المضيق	رفض تدخل عسكري مباشر	الأمن الجيوسياسي