مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

تأثيرات حرب الخليج على نفط دوله وإقتصاداتها

د. ناجي أبي عاد

مستشار أول في دراسات الطاقة

مركز الخليج للأبحاث

تسبب الصراع في الخليج منذ أواخر شهر فبراير في أكبر إضطراب في الإمدادات في تاريخ سوق النفط العالمي، عندما أُجبرت دول المنطقة على خفض إنتاجها اليومي من الخام بما لا يقل عن ١٠ ملايين برميل، وهذا يُعادل حوالي ١٠ بالمئة من الإنتاج والطلب العالميين على النفط. وبينما زادت كازاخستان وروسيا إنتاجهما النفطي، مما عوّض جزئياً من الإنخفاض في الخليج، فمن المُتوقع أن ينخفض المعروض العالمي من النفط الخام بمقدار ٨ ملايين برميل يومياً في شهر مارس.

خفض إنتاج النفط وتدفقه عبر مضيق هرمز

وفقاً للعديد من التقارير، قلّصت المملكة العربية السعودية إنتاجها اليومي من النفط بما يتراوح بين ٢ و٢,٥ مليون برميل يومياً، بينما تتراوح تخفيضات الإنتاج في الإمارات العربية المتحدة (وخاصة إمارة أبوظبي) بين ٥٠٠ ألف و٨٥٠ ألف برميل يومياً. كما قلّصت دولة الكويت إنتاجها بنحو نصف مليون برميل يومياً، في حين بلغ تخفيض العراق لإنتاجه اليومي حوالي ٢,٩ مليون برميل. كذلك تأثر إنتاج النفط القطري بشدة وهو البالغ حوالي ١,٥ مليون برميل يومياً. وفي حين أعلنت إيران رسمياً إستمرار إنتاجها وتصديرها النفطي دون إنقطاع، يُعتقد أنها خفّضت ما لا يقل عن

ثلث إنتاجها اليومي الإجمالي، أي حوالي ١,٤ مليون برميل. أما الدولة الخليجية الوحيدة التي لم يتأثر إنتاجها من النفط الخام فهي سلطنة عُمان، التي تقع منافذ تصديرها النفطية خارج مضيق هرمز.

وأكثر مُنتجي النفط في الخليج عُرضةً للخطر والاضطراب هم أولئك الذين يمتلكون بنية تحتية تخزينية محدودة. ففي الواقع، أجبر نقص ناقلات النفط المملكة العربية السعودية والعراق والإمارات العربية المتحدة ودول خليجية أخرى على تخزين إنتاجها. ومع ذلك، تقترب مرافق التخزين في جميع أنحاء المنطقة من طاقتها الإستيعابية القصوى بعد أكثر من أسبوعين من إضطرابات الشحن. وقد خفّض المُنتجون هناك إنتاج النفط الخام بسبب إمتلاء مرافق التخزين. ففي الواقع، وبمجرد إمتلاء خزانات التخزين، لا يملك المُنتجون خياراً سوى إبطاء الإنتاج أو إيقافه تماماً. ويُهدد هذا الواقع بتقليصٍ حاد في إمدادات النفط العالمية إذا لم تُستأنف الصادرات قريباً.

ولقد كانت تخفيضات إنتاج النفط الخام في الخليج حتى الآن إجراءً احترازياً، لكن الإغلاق الكامل لحقول النفط ومكامنه سيكون له آثار مُدمرة. فقد تستغرق إعادة تشغيل الحقول أسابيع عدة، وقد تتضرر طاقتها الإنتاجية على المدى الطويل أو تنخفض بشكل كبير بسبب الإغلاق. وقد تكون للهجمات المُباشرة على مُنشآت إنتاج وتصدير النفط آثار كارثية.

وبالفعل أدت الهجمات على بعض البنى التحتية الرئيسية للطاقة، بما في ذلك بعض مصافي النفط التي تعرضت لضربات مُباشرة خلال النزاع، إلى تفاقم الأزمة وإعاقة جهود الإصلاح. فقد تعرضت مصفاة سترة في البحرين والتي تبلغ طاقتها الإنتاجية اليومية ٣٨٠ ألف برميل لهجوم وتم إعلانها في حالة قوة قاهرة، في حين أغلقت شركة أرامكو السعودية أكبر مصفاة لها في رأس تنورة التي تبلغ طاقتها الإنتاجية ٥٥٠ ألف برميل يومياً والتي تضم أيضاً أكبر محطة تصدير بحرية في المملكة بعد هجوم بطائرة مُسيرة من إيران.

وفي إمارة ابو ظبي، إستهدف هجوم بطائرة مُسيرة مُجمع الرويس الصناعي، مما أجبر شركة أدنوك الذي تُديره على إغلاق إحترازي لأكبر مصفاة نفط في الإمارات والتي تبلغ طاقتها اليومية القصوى ٩٢٢ ألف برميل. كذلك، تأثرت

مصفاة الزور الكويتية الضخمة، والتي تُعالج يومياً حوالي ٦١٥ ألف برميل وتُزوّد أوروبا وأفريقيا بوقود الطائرات، جراء إستمرار إغلاق طرق الشحن. وحتى مع إنحسار الأعمال العدائية قريبًا، قد يستغرق إصلاح البنية التحتية المُتضررة وإستئناف الإنتاج أسابيع عدة.

وما لم تُستأنف حركة ناقلات النفط في المنطقة، فمن المتوقع أن تنخفض الشحنات العالمية أكثر وأكثر. وقد تراجعت تدفقات النفط الخام عبر مضيق هرمز إلى حدٍّ كبير، بعد أن كانت تُقدّر بنحو ٢٠ مليون برميل يوميًا قبل الحرب، أي ما يُعادل خُمس تجارة النفط العالمية تقريبًا. وقد أدى النزاع فعليًا إلى إغلاق هذا الممر الملاحي الاستراتيجي. فتوقفت حركة ناقلات النفط عبر المضيق، وإرتفعت تكاليف التأمين، وتوقفت شركات الشحن الكبرى عن العبور. وتتجنب العديد من السفن هذا الممر المائي تمامًا بسبب المخاطر الأمنية، حيث تعرضت عدة ناقلات لهجمات منذ بدء النزاع. وترسو حاليًا مئات السفن على جانبي الممر، في حين تنتظر شركات الشحن وتُجار النفط أي مؤشرات تُفيد بإمكانية إستئناف الملاحة عبر المضيق بأمان. وقد يُصبح الإضطراب الحالي أحد أخطر صدمات الإمدادات منذ عقود.

تحويل مسارات صادرات النفط

في حين لا يملك بعض من مُنتجي النفط في الخليج منافذ تصدير خارج مضيق هرمز، مثل الكويت وقطر والبحرين، فلقد أنشأت قُلة من مُصدري النفط في المنطقة، ولا سيما السعودية والإمارات والعراق وإيران، على مرّ السنين العديد من منافذ التصدير البديلة بهدف تجاوز مضيق هرمز المُعرّض للخطر والإغلاق. ويقوم هؤلاء المُصدرون حاليًا بزيادة الشحنات عبر هذه الطرق البديلة، إلا أن إجمالي هذه الكميات لا يزال بعيدًا عن تعويض الإنخفاض الحالي في الصادرات عبر المضيق المُتضرر من الأزمة.

ففي الواقع، يُعاد توجيه بعض إمدادات النفط عبر البحر الأحمر، حيث تضخ السعودية ما يصل إلى ٥ ملايين برميل يومياً من نفطها الخام عبر خط أنابيبها الشرقي-الغربي إلى محطة التحميل في ينبع. وفي الوقت نفسه، تضخ أبوظبي ما يصل إلى ١,٥ مليون برميل يومياً من نفطها الخام عبر خط أنابيب يربط حقولها النفطية الداخلية بميناء الفجيرة على خليج عُمان خارج مضيق هرمز.
ويدرس العراق حالياً إستخدام خط أنابيبه الذي تبلغ طاقته اليومية ١,٦ مليون برميل إلى ميناء جيهان التركي على البحر الأبيض المتوسط، ولكن قبل ذلك، يتعين على بغداد التوصل إلى إتفاق مع المسؤولين في إقليم كردستان لتسهيل صادرات النفط عبر هذا الخط. إضافة إلى ذلك، ينبغي على العراق إعادة تأهيل خط الأنابيب الإستراتيجي الذي يربط حقوله الجنوبية الغنية بشبكة النقل النفطي في وسط وشمال البلاد.

وفي إيران، تم مؤخراً بناء محطة تصدير نفط جديدة في جاسك على خليج عمان بهدف تجاوز مضيق هرمز وتقليل إعتماد البلاد الكبير على مرافق تصدير النفط في جزيرة خارك التي تتعامل مع ما يصل إلى ٩٠ في المائة من صادراتها من النفط الخام.

اضطرابات خطيرة وحالات «ظروف قاهرة»

مع تصاعد التوترات العسكرية في الشرق الأوسط، تدخل أسواق الطاقة العالمية مجدداً مرحلة من عدم الاستقرار وعدم اليقين، نظراً للإرتباط الوثيق بين إستقرار إمدادات النفط والتطورات الجيوسياسية في المنطقة. وقد حذّر أمين ناصر، الرئيس التنفيذي لشركة أرامكو السعودية، من العواقب المُحتملة لإستمرار التوترات الجيوسياسية على أسواق الطاقة العالمية، مُؤكداً أن إستمرار عدم الإستقرار قد يؤدي إلى إضطرابات خطيرة في إمدادات النفط وفي إستقرار الأسواق الدولية.

وفي هذا السياق، تواجه دول الخليج مُعادلة مُعقدة: ضرورة الحفاظ على تدفقات الطاقة إلى الأسواق العالمية

في وقت تحاول فيه حماية إقتصاداتها المحلية من تداعيات تصاعد الصراع الإقليمي.

فبينما توقفت حركة الملاحة البحرية في مضيق هرمز، دفعت الهجمات الصاروخية الإيرانية التي إستهدفت دول الخليج - بما في ذلك الهجمات على مَنشآت نفطية - إلى تفعيل بنود الظروف القاهرة في عُقود بيع النفط ومُشتقاته. ففي قطاع الطاقة، يشير مفهوم القوة القاهرة إلى قيام شركة نفط أو سلطة تصدير بإعلان حدوث ظروف إستثنائية خارجة عن سيطرتها - مثل الحرب، أو تعطُّل طُرق النقل، أو عدم القُدرة على شحن البضائع - مما يمنعها من الوفاء بالإلتزامات التعاقدية المُتعلقة بالكميات أو جداول التسليم.

ولا يعني هذا الإعلان إفلاس الشركات أو إنهيارها المالي، بل يعكس تعليقًا مؤقتًا أو تعديلًا لبعض الإلتزامات التعاقدية نظرًا لظروف إستثنائية. ومع ذلك، عادةً ما يكون لهذه الإعلانات تداعيات حادة على أسواق النفط، إذ تُرسل إشارات سلبية مفادها أن الإمدادات لم تعد مضمونة بالكامل، وأن عمليات التسليم قد تواجه صعوبات لوجستية، مما يزيد من التكاليف ويُفاقم تقلبات الأسعار.

ومع التزايد السريع في شح الإمدادات العالمية، أعلنت وكالة الطاقة الدولية عن أكبر عملية إطلاق لمخزونات النفط الطارئة في تاريخها، حيث وافقت ٣٢ دولة عضو فيها على توفير ٤٠٠ مليون برميل لتحقيق إستقرار الأسواق العالمية. ولقد صُممت مخزونات الطوارئ لحماية الإقتصاد العالمي من الصدمات المُفاجئة في الإمدادات. ومع ذلك، قد لا تكون مخزونات الطوارئ هذه كافية للتعويض الكامل عن الإضطراب الحالي إذا ما ظل مضيق هرمز مُغلقًا. وحتى إستئناف حركة الشحن، من المُرجح أن تعتمد مصافي التكرير حول العالم على المخزونات المُتوفرة حاليًا لمُواصلة إنتاج الوقود للنقل والصناعة وتوليد الطاقة.

آثار إقتصادية وخيمة

منذ بدء النزاع، ومع ردود فعل الأسواق والتجار على إنقطاع الإمدادات، إرتفعت أسعار النفط بشكل حاد لتتجاوز مُستوى ١٠٠ دولار للبرميل، وهو أعلى مُستوى لها منذ عام ٢٠٢٢. ومن الواضح أن إستمرار إنقطاع الإمدادات لفترة طويلة قد يدفع أسعار النفط الخام إلى مُستويات أعلى بكثير.

ولا يُمثل إرتفاع أسعار النفط في ظل هذه الظروف بالضرورة مكسبًا لإقتصادات الخليج. فبينما قد يرتفع السعر الاسمي للنفط الخام، فإن إنخفاض حجم الصادرات وإضطرابات القطاعات الإقتصادية المُرتبطة بالتجارة والنقل والخدمات والتأمين قد تُشكل ضغطًا على الإيرادات غير النفطية. ونتيجةً لذلك، قد لا تُعوض الأسعار المُرتفعة - في حال إضطراب الصادرات - سوى جزءٍ من خسائر الإنتاج والنشاط الإقتصادي الأوسع. وإذا إستمرت خسائر الإمدادات، فقد ترتفع الأسعار حتى تُؤدي تكاليف الطاقة المُرتفعة إلى إنخفاض في الطلب، وهي عملية غالبًا ما يُطلق عليها الإقتصاديون مُصطلح «تدمير الطلب».

وعلى المستوى الإقتصادي الكلي، دخلت إقتصادات الخليج هذه الحرب بقدرٍ من المرونة، مدعومةً بإحتياطيات مالية ضخمة وأنظمة مصرفية ذات رأس مال قوي وسيولة عالية، مما يمنحها هامشًا واسعًا من المناورة. ومع ذلك، يُشكل الصراع بالفعل ضغطًا قويًا على قطاعات رئيسية مثل الشحن والتأمين والطاقة. فلا تزال إقتصادات الخليج شديدة الحساسية لسلامة طرق الشحن البحري والنقل الجوي وأسواق التأمين الدولية. وفي حين يبقى الإستقرار الإقتصادي قائمًا في الوقت الراهن، يعتمد بشكل كبير على قُدرة الحكومات على إدارة الأزمات والتدخل عند الضرورة. وقد يؤدي إستمرار الحرب أو تضرر البنية التحتية للطاقة لاحقًا إلى ضغوط قوية على الأوضاع المالية والتصنيفات الإئتمانية السيادية في المنطقة.

ولقد كشفت الحرب عن بعض مواطن الضعف لدى دول الخليج وإقتصاداتها، أبرزها تركّز البنية التحتية الحيوية وإعتماد المنطقة على إستيراد ما بين ٨٠ و٩٠ بالمئة من إحتياجاتها الغذائية، وإعتمادها شبه الكلي على مياه البحر المُحلاة. إضافةً إلى ذلك، تُشكل الحرب الحالية وتداعياتها تهديدًا مُباشرًا للنموذج الإقتصادي الذي قاد ويقود نهضة المنطقة. هذا النموذج، القائم على الإنفتاح والإستقرار وجذب رؤوس الأموال عبر السياحة والتجارة العالمية، يتعرض الآن لضغوط مُباشرة تُهدد أسسه. ونظرًا لتركّز ثلاثة من أكبر مطارات العالم وأهم موانئ المنطقة في منطقة جغرافية محدودة، فإن تأثيرات عوامل عدم الإستقرار كبيرة جداً .

Gulf Research Center
Knowledge for All

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

Gulf Research Center Jeddah (Main office)

19 Rayat Alitihad Street
P.O. Box 2134
Jeddah 21451
Saudi Arabia
Tel: +966 12 6511999
Fax: +966 12 6531375
Email: info@grc.net

Gulf Research Center Riyadh

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567
Email: info@grc.net

Gulf Research Center Foundation Geneva

Avenue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
Email: info@grc.net

Gulf Research Centre Cambridge

University of Cambridge
Sidgwick Avenue,
Cambridge CB3 9DA
United Kingdom
Tel:+44-1223-760758
Fax:+44-1223-335110

Gulf Research Center Foundation Brussels

Avenue de
Cortenbergh 89
4th floor, 1000
Brussels
Belgium

www.grc.net