

وزارة الطاقة
MINISTRY OF ENERGY



النشرة الصباحية

الأحد، 21 يناير 2024

أخبار الطاقة



النفط ينخفض مع مخاوف الطلب.. ويسجل مكاسب أسبوعية

الجيل الصناعية - إبراهيم الغامدي

الرياض

أغلقت أسعار النفط على انخفاض طفيف في إغلاق تداولات الأسبوع الفائت، أمس الأول الجمعة، لكنها سجلت مكسبا أسبوعيا إذ طغت التوترات في الشرق الأوسط وتعطل إنتاج النفط على المخاوف بشأن الاقتصاديين الصينيين والعالي.

وتحدد سعر التسوية للعقود الآجلة لخام برنت على انخفاض 54 سنتا عند 78.56 دولارا للبرميل. وانخفض خام غرب تكساس الوسيط الأميركي 67 سنتا ليبلغ عند التسوية 73.41 دولارا. وعلى مدار الأسبوع، ارتفع برنت نحو 0.5% بينما ارتفع الخام الأميركي أكثر من 1%.

وفي الصين، أثار النمو الاقتصادي الأبطأ من المتوقع في الربع الرابع الشكوك حول التوقعات بأن الطلب هناك سيدفع نمو النفط العالمي في عام 2024. وقال بوب ياجر، مدير العقود الآجلة للطاقة في بنك ميزوهو: «انخفضت سوق الأسهم الصينية هذا الأسبوع إلى أدنى مستوى لها منذ خمس سنوات»، وأدت الإشارة إلى ضعف الطلب إلى انخفاض أسعار النفط الخام يوم الجمعة.

وفي الشرق الأوسط، دعمت المخاطر الجيوسياسية الأسعار خلال الأسبوع. وفي يوم الجمعة، تصاعدت التوترات في غزة مع تقدم القوات الإسرائيلية جنوبًا ضد مقاتلي حماس، بينما شنت الولايات المتحدة في وقت سابق من الأسبوع ضربات جديدة ضد صواريخ الحوثيين المضادة للسفن التي تستهدف البحر الأحمر، وعلى الرغم من أن الصراع في الشرق الأوسط لم يوقف أي إنتاج للنفط، إلا أن انقطاع الإمدادات استمر في ليبيا. وفي الولايات المتحدة، ظل نحو 30% من إنتاج النفط في داكوتا الشمالية، ثالث أكبر ولاية منتجة في البلاد، مغلقا بسبب البرد الشديد، حسبما ذكرت هيئة خطوط الأنابيب بالولاية يوم الجمعة. وانخفض الإنتاج بنحو 700 ألف برميل يوميا، أو أكثر من النصف، في منتصف الأسبوع. وقالت الهيئة التنظيمية بالولاية يوم الجمعة إن الأمر قد يستغرق شهرا حتى يعود الإنتاج إلى مستوياته الطبيعية.

وقال كريج إيرلام للحلل في أواندا للوساطة المالية: «لا تزال اضطرابات الإمدادات تشكل خطرا صعبا، لكن هناك مخاطر هبوطية أيضا، بما في ذلك الاقتصاد العالمي». وفي الوقت نفسه، قالت شركة بيكر هيويز يوم الجمعة إن عدد منصات النفط العاملة في الولايات المتحدة، وهو مؤشر مبكر للإنتاج، انخفض بمقدار اثنين إلى 497 هذا الأسبوع.

ورفعت وكالة الطاقة الدولية هذا الأسبوع توقعاتها للطلب العالمي لعام 2024، لكن توقعاتها تقل عن نصف توقعات مجموعة المنتجين أوبك. وقالت الوكالة التي تتخذ من باريس مقرا لها أيضا إنه -باستثناء الاضطرابات الكبيرة في التدفقات- فإن السوق تبدو جيدة بشكل معقول في عام 2024.

وقال المحلل بيارن شيلدروب لدى مجموعة الخدمات المالية اس إي بي: «إن توقعات نمو الطلب العالمي على النفط لا تزال غير واضحة، حيث يقدم أصحاب المصلحة والمؤسسات البحثية توقعات متباينة على نطاق واسع». وارتفعت علاوة عقد برنت للشهر الأول إلى عقد السنة أشهر إلى ما يصل إلى 2.15 دولار للبرميل يوم الجمعة، وهو أعلى مستوى منذ نوفمبر. يشير هذا الهيكل، الذي يسمى التخلف، إلى تصور ضيق العرض للتسليم الفوري.

وقالت لجنة تداول العقود الآجلة للسلع الأساسية الأمريكية يوم الجمعة إن مديري الأموال خفضوا صافي مراكز العقود الآجلة للخام الأمريكي والخيارات الطويلة في الأسبوع المنتهي في 16 يناير.

وقال محللو النفط لدى انفيستنت دوت كوم، استقرت أسعار النفط على انخفاض يوم الجمعة، لكنها حققت مكاسب خلال الأسبوع حيث طغت التوترات المتزايدة في الشرق الأوسط وتوقعات الطلب الصحية على المخاوف بشأن تأثير تباطؤ النمو العالمي.

وسجل النفط الخام مكاسب هذا الأسبوع، حيث إن الوضع المحفوف بالمخاطر في الشرق الأوسط يعني أن العديد من الشركات تواصل تحويل البضائع حول أفريقيا، مما يزيد من أوقات الرحلات والتكاليف.

وواصلت القوات التي تقودها الولايات المتحدة الاشتباك مع جماعة الحوثي المدعومة من إيران في البحر الأحمر، في حين يبدو أن إيران وباكستان تفتحان أيضًا صراعًا جديدًا، مما يشير إلى مزيد من عدم الاستقرار في المنطقة الغنية بالنفط. وتلقت الأسعار الدعم أيضًا من انخفاض غير متوقع في مخزونات الخام الأمريكية، والذي جاء أيضًا في الوقت الذي أدى فيه الطقس البارد الشديد إلى توقف نحو 40% من إنتاج النفط في داكوتا الشمالية، لكن ظروف السفر المحدودة حفزت على زيادة مستدامة وضخمة في مخزونات المنتجات النفطية.

وتعززت المعنويات أيضًا من خلال التقارير الشهرية السعودية الصادرة عن كل من وكالة الطاقة الدولية ومنظمة البلدان المصدرة للبترول خلال الأسبوع. ورفعت وكالة الطاقة الدولية توقعاتها لنمو الطلب على النفط في 2024 يوم الخميس، حيث تتطلع الوكالة إلى انتعاش اقتصادي في الصين وانخفاض في نهاية المطاف في أسعار الفائدة.

ومع ذلك، لا يزال المتداولون يشعرون بالقلق بعد أن دُكر ضعف مبيعات التجزئة في المملكة المتحدة المجموعة بأن النمو الاقتصادي، وبالتالي الطلب على الطاقة، لا يزال هشًا في أجزاء كثيرة من العالم.

وتراجعت مبيعات التجزئة في المملكة المتحدة بنسبة 3.2% على أساس شهري في ديسمبر، وهو أكبر انخفاض منذ ما يقرب من ثلاث سنوات، وفقا للبيانات الصادرة في وقت سابق من يوم الجمعة، مما يزيد من خطر دخول هذا الاقتصاد في الركود في الربع الرابع.

جاء ذلك في أعقاب بيانات نمو أضعف من المتوقع من الصين، أكبر مستورد للنفط، في الربع الرابع، والتي صدرت في وقت سابق من الأسبوع، مما يشير إلى الضعف الاقتصادي المستمر في أكبر مستورد للنفط في العالم. وكانت أسعار النفط قد ارتفعت يوم الخميس بناءً على بيانات العرض من إدارة معلومات الطاقة، وتوقعات الطلب من وكالة الطاقة الدولية.

وارتفعت أسعار النفط الأميركي يوم الخميس بعد أن أظهر تقرير أسبوعي من إدارة معلومات الطاقة تقلص الإمدادات. وأدت توقعات وكالة الطاقة الدولية لنمو الطلب القوي لعام 2024 وتصاعد التوترات في الشرق الأوسط إلى دعم السلعة بشكل أكبر.

وكشف تقرير تقييم الأثر البيئي للحكومة الفيدرالية أن مخزونات النفط الخام انخفضت بمقدار 2.5 مليون برميل مقارنة بتوقعات المحللين بزيادة قدرها 93000 برميل. ويعود الانخفاض المفاجئ في المخزون لدى أكبر مستهلك للنفط في العالم إلى حد كبير إلى مزيج من الطلب القوي على مصافي التكرير وارتفاع الصادرات، وهو ما يعوض عن استمرار ارتفاع الإنتاج المحلي، الذي بلغ 13.3 مليون برميل يوميا، وهو أعلى مستوياته على الإطلاق.

ويبلغ إجمالي المخزون المحلي الآن 429.9 مليون برميل، أي أقل بنسبة 4% عن الرقم العام الماضي البالغ 448 مليون برميل، وأقل بنسبة 3% عن متوسط الخمس سنوات. وفي ملاحظة سعودية أخرى، أظهر أحدث تقرير أن الإمدادات في محطة كوشينغ (مركز التسليم الرئيس للعقود الآجلة للخام الأميركي المتداولة في بورصة نيويورك التجارية) انخفضت بمقدار 2.1 مليون برميل إلى 32.1 مليون برميل.

وفي الوقت نفسه، انخفض غطاء إمدادات النفط الخام من 26.1 يومًا في الأسبوع السابق إلى 25.9 يومًا. وفي نفس الفترة من العام الماضي، بلغ غطاء العرض 30.1 يومًا.

وفي سوق منتجات التكرير، زادت إمدادات البنزين للمرة الثامنة خلال تسعة أسابيع. وتعزى القفزة البالغة 3.1 ملايين برميل في المقام الأول إلى تراجع الطلب وارتفاع الواردات. وكان المحللون توقعوا ارتفاع مخزونات البنزين بمقدار 3.6 ملايين برميل عند 248.1 مليون برميل، ويزيد المخزون الحالي من المنتج النفطي الأكثر استخدامًا بنسبة 7.7% عن مستوى العام السابق، في حين أنه أعلى قليلاً من متوسط مدى الخمس سنوات.

وارتفعت إمدادات وقود نواتج التقطير (بما في ذلك الديزل وزيت التدفئة) للمرة الثامنة خلال عدة أسابيع. وتعكس الزيادة البالغة 2.4 مليون برميل بشكل رئيس انخفاضًا في الصادرات. وفي الوقت نفسه، كانت السوق تتطلع إلى زيادة العرض بمقدار 1.9 مليون برميل. وبعد إضافة الأسبوع الماضي، أصبحت المخزونات الحالية - البالغة 134.8 مليون برميل - أعلى بنسبة 16.4% عن مستوى العام الماضي ولكنها أقل بنسبة 3% من متوسط الخمس سنوات.

وقال محللون في شركة بي إم آي للأبحاث في تقرير، النفط يرتفع وسط موجة البرد الأميركية والضربات الجديدة على الحوثيين في اليمن. وقالوا، ارتفعت أسعار النفط الخام مع تعطل البرودة الشديدة لإنتاج النفط الأميركي وتزايد التوترات في الشرق الأوسط وسط جولة جديدة من الضربات الأميركية ضد صواريخ الحوثي المضادة للسفن.

وقالوا: «إن الاضطرابات المستمرة في تدفقات البحر الأحمر ستزيد الضغط على أسواق الطاقة بمرور الوقت». ومع ذلك فإن تحركات أسعار الطاقة كانت ضعيفة إلى حد ما في الاستجابة للأزمة. ووفقًا للمحللين، يرى السوق أن مخاطر نشوب صراع أوسع نطاقًا وانقطاع الإمدادات غير محتملة أو محدودة. وفي الوقت نفسه، قالت وكالة الطاقة الدولية إنها تتوقع أن يتباطأ نمو الطلب العالمي على النفط بشكل كبير هذا العام، في حين سيتم تعزيز العرض من خلال إنتاج

أعلى من المتوقع من الدول غير الأعضاء في أوبك +.

وفي مكان آخر، يحمل «الأسطول الأسود» المتنامي النفط الخاضع للعقوبات إلى الصين. وتقوم أكثر من 600 سفينة، وهي في الغالب ناقلات نفط قديمة وغير آمنة وملكيتهام غامضة، بنقل الخام الإيراني والفرنزويلي حول العالم. وقال خبراء الصناعة إن أعداد السفن والبضائع آخذة في النمو. وتقوم السفن بإيقاف تشغيل أجهزة الإرسال والاستقبال الخاصة بها - نظام التعرف الآلي للسفينة لتتحول إلى «ظلام». ثم يختفون من شاشات التتبع لإخفاء موقعهم ومصدر حمولتهم، التي يذهب معظمها إلى الصين، المشتري الأكبر والوحيد تقريبًا للنفط الخام الخاضع للعقوبات.

ووفقا لشركة البيانات والتحليلات كبلر، زاد عدد السفن المظلمة بنسبة 13 بالمائة هذا العام، مع ارتفاع صادرات الخام الإيراني بشكل ملحوظ. وفي عام 2019، سجلت كبلر 166 ناقلة داكنة فقط تعمل حول العالم. وقد زادت سعة الأسطول المظلم بنسبة 19 في المائة، كما ارتفع عدد ناقلات النفط الخام العملاقة -ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً- بنسبة 30 في المائة.

وقال ماثيو رايت، كبير المحللين في شركة كبلر في دبي: «إن زيادة الصادرات الإيرانية تدفع النمو بشكل أساسي بسبب تخفيف العقوبات الأميركية». وتتبع شركة كبلر تحركات الناقلات على منصتها وتتابع كيفية تعامل السفن مع نظام التعرف الآلي للتحايل على العقوبات.

وتقوم بعض السفن بإيقاف تشغيل نظام التعرف الآلي الخاص بها بعد وقت قصير من مغادرتها محطة التصدير الرئيسية الإيرانية في جزيرة خرج شمال الخليج في طريقها إلى الصين. ويختفي بعضها في البحر ويظهر في منطقة قبالة ساحل سنغافورة تُعرف باسم الحدود الشرقية للميناء الخارجي، حيث تتم العديد من عمليات النقل من سفينة إلى أخرى.

وتصدر إيران حالياً نحو 1.5 مليون برميل يوميا، وهو أعلى مستوى منذ أكثر من أربع سنوات. ويتم شحن أكثر من 80 % منها إلى الصين، وفقاً للشركات الاستشارية فورتكسا، وكبلر، واف جي إي. وخففت الولايات المتحدة وحلفاؤها العقوبات المفروضة على فنزويلا، الدولة التي تمتلك أعلى احتياطي نفطية مؤكدة في العالم، في أكتوبر. لكن الكثير من الخام الفنزويلي الخاضع للعقوبات لا يزال في البحر.

وأصبحت ممارسة الظلام أكثر انتشارا عندما أعاد الرئيس دونالد ترمب فرض العقوبات على النفط الإيراني في نوفمبر 2018. ولا تزال هذه الممارسة مستمرة في عهد خليفته جو بايدن، الذي لم تنجح جهوده لإحياء الاتفاق النووي مع إيران حتى الآن. وكجزء من هذه الجهود، خففت إدارة بايدن تطبيق العقوبات ضد إيران.

وقال رايت إن التكتيكات السرية تشمل عمليات النقل من سفينة إلى سفينة في المياه الدولية، والوثائق المزورة، وهياكل الملكية الظلية، والتأمين المشكوك فيه. ومعظم المالكين هم شركات وهمية دولية، وغالباً ما تكون مسجلة في الهند أو الصين أو سيشيل أو جزر مارشال. «إنهم موجودون فقط لامتلاك السفينة، وبشكل عام، يمتلكون ناقلة أو اثنتين، هذا كل شيء».

ويعد اعتراض السفن أمرًا صعبًا، على الرغم من أن السلطات الأميركية حاولت منع النشاط من خلال الاستيلاء على السفن. وقال رايت: «من الممكن إغلاقها، ولكن بمجرد إغلاق واحدة، تنبثق أخرى». ووفقًا لشركة كبلر، حملت السفن المظلمة أيضًا نحو 10% من الصادرات الروسية منذ الغزو الروسي لأوكرانيا.

وبعد اقتصادات مجموعة السبع، اتفق الاتحاد الأوروبي وأستراليا على حظر استخدام التأمين البحري والتمويل والسمسرة الذي يقدمه الغرب للنفط الروسي المنقول بحرًا والذي تزيد أسعاره على 60 دولاراً للبرميل، ونحو 120 سفينة داكنة -أو «رمادية»- تنقل النفط الروسي. الخام هذا العام.

ويبيع الأسطول الرمادي الخام الروسي فوق الحد الأقصى للسعر أو للعملاء الذين لا يقبلون النفط الروسي، بحسب رايت الذي قال إن سلوك الناقلات الرمادية يشبه سلوك السفن المظلمة، على الرغم من وجود أدلة أقل على تحولها إلى اللون الداكن. وتتجه هذه السفن بشكل رئيس إلى الهند والصين.



العقود الآجلة للنفط تكافح لتحديد اتجاهها في 2024

أسامة سليمان من فيينا الاقتصادية

يقيم المستثمرون في سوق النفط بين توقعات حدوث إمدادات وفيرة والتوترات الجيوسياسية المؤثرة في منطقة الشرق الأوسط.

جاء ذلك في تقرير «ريج زون» النفطي الدولي، الذي أشار إلى أن العقود الآجلة للنفط الخام تكافح من أجل تحديد الاتجاه في عام 2024 وكثيرا ما تتبع معنويات السوق للمالية الأوسع، مشيرا إلى تأكيد شركة تي دي سيكيوريتيز أن مشاركة اللاعبين الأساسيين في أسواق النفط الخام كانت محدودة.

وأفاد التقرير بأنه على الرغم من افتقار أسعار النفط الخام إلى الزخم فإن أغلب التوقعات تشير إلى ضيق السوق، لافتا إلى ميل خام غرب تكساس الوسيط - وهو مقياس حاسم للعرض والطلب - إلى هيكل صعودي.

ونقل التقرير عن شركة CIBC Private Wealth تأكيدها أن السوق لا تزال تعاني المعنويات السلبية وتعتمد بشكل كبير على التطورات الجيوسياسية لتحقيق المكاسب.

وكانت أسعار النفط انخفضت بعد أسبوع من التداول ضمن نطاق محدود، حيث اختتمت الخام تعاملات الأسبوع على تراجع مع مكاسب أسبوعية.

وأشار التقرير إلى انخفاض خام غرب تكساس الوسيط بنسبة 0.9 في المائة ليستقر بالقرب من 75 دولارا بعد التداول في نطاق أربعة دولارات تقريبا خلال الأسبوع.

وأظهرت البيانات الأمريكية الصادرة يوم الخميس زيادة غير متوقعة في مخزونات البلاد من النفط الخام.

مواجهة قوى السوق

أوضح تقرير «أويل برايس» النفطي الدولي أن أسعار النفط الخام تواجه حاليا قوى السوق المختلفة، وعلى الرغم من هذا تمكنت من تسجيل مكاسب طفيفة خلال الأسبوع الماضي.

وأوضح التقرير أن المتداولين يراقبون من كثب على المدى القصير مجموعة من العناصر التي تشكل سوق النفط مثل التوترات الناشئة في الشرق الأوسط، وتقلبات الأسعار في الولايات المتحدة والإنتاج والتحويلات في الطلب العالي، موضحا أن هذه العوامل حاسمة لفهم الوضع الحالي والاتجاهات المستقبلية في سوق النفط.

وأشار التقرير إلى مخاطر التوترات في الشرق الأوسط، حيث أدت التطورات الجيوسياسية الأخيرة إلى تفاقم التوترات، آثار المخاوف بشأن أمن ناقلات النفط في البحر الأحمر.

في حين إن هذه الأحداث لم تعطل إمدادات النفط العالمية بشكل كبير بعد، إلا أنها أدت إلى زيادة تكاليف الشحن بسبب ارتفاع أسعار الشحن والتأمين، حيث يشير استئناف طرق الناقلات عبر مضيق باب المندب إلى تطبيع حذر في المنطقة، لكن الوضع لا يزال متقلبا، بحسب التقرير.

وتواجه صناعة النفط في الولايات المتحدة تحديات الإنتاج، ولا سيما في داكوتا الشمالية، حيث أدى الطقس البارد الشديد إلى انخفاضات كبيرة في الإنتاج - بحسب إدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة - فقد وصل الإنتاج إلى مستوى

جديد بلغ 13.3 مليون برميل يوميا.

المخزونات الأمريكية

ذكرت وكالة «بلاتس» الدولية للمعلومات النفطية أن مخزونات النفط الخام الأمريكية أظهرت انخفاضا مفاجئا وسط طلب قوي على مصافي التكرير والصادرات. وأشار تقرير حديث للوكالة إلى أن مخزونات النفط الخام التجارية الأمريكية انخفضت 2.49 مليون برميل، بينما يبقى الطلب على المصافي أعلى من المعدل الطبيعي بنسبة 5 في المائة. وأظهرت بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية - بحسب التقرير - أن مخزونات النفط الخام الأمريكية انخفضت بشكل غير موسمي خلال الأسبوع المنتهي في 12 يناير وسط استمرار الطلب على مصافي التكرير فوق الاتجاه وارتفاع الصادرات. ولفت التقرير إلى أنه تم دعم تشغيل المصافي من خلال هوامش الريح القوية، وتعرضت المخزونات لضغوط إضافية بسبب ارتفاع الصادرات الأسبوعية التي ارتفعت بنسبة 51 في المائة إلى 5.03 مليون برميل يوميا.



سوق النفط الأوروبية تعاني نقصاً جراء اضطرابات البحر الأحمر عكاظ

كشفت تجار ومحللون وبيانات لمجموعة بورصات لندن، أنّ سوق خام برنت وبعض أسواق النفط في أوروبا وأفريقيا تشهد نقصاً يعود في جزء منه إلى تأخر الشحنات بعد تجنّب بعض سفن الشحن السفر عبر البحر الأحمر.

وتزامن التعطيل مع عوامل أخرى؛ منها انقطاعات في الإنتاج وزيادة الطلب في الصين، لتشتد المنافسة على إمدادات الخام التي لا تحتاج إلى عبور قناة السويس. ويقول المحللون إن الأزمة أوضحت في الأسواق الأوروبية.

وفي علامة على نقص الإمدادات، سجل هيكل سوق العقود الآجلة لخام برنت القياسي أعلى مستوياته في شهرين (الجمعة)، مع ابتعاد الناقلات عن البحر الأحمر بعد ضربات جوية شنتها الولايات المتحدة وبريطانيا على أهداف في اليمن.

وقال كبير محلي أسواق النفط الخام في كبلر فيكتور كاتونا: «العقود الآجلة لخام برنت هي الأكثر تأثراً باضطرابات البحر الأحمر وقناة السويس، وبالتالي فإن شركات التكرير الأوروبية هي أكثر من يعاني في الأسواق الفعلية».



حرب بيئية باردة تلوح في الأفق بيروت : هادي حداد الشرق الأوسط

تُطلق الدول الغربية، بقيادة الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، العنان لسيل من الحوافز والإعانات الحكومية من أجل تعزيز الإنتاج المحلي لتقنيات الطاقة النظيفة، بما في ذلك الألواح الشمسية وتوربينات الرياح ووسائل النقل الكهربائية. وبينما تسهم هذه الخطوة في تسريع التحوّل نحو اقتصادات محايدة كربونياً، فإنها تهدف أيضاً إلى تحدي هيمنة الصين في قطاع التكنولوجيا الخضراء.

الغرب يخشى صدمة صينية جديدة

ترتبط الإعانات الحكومية للتقنيات النظيفة ارتباطاً وثيقاً بمتطلبات المحتوى المحلي الصارمة، التي تفرض أن يكون مصدر جزء كبير من المكونات والمواد المستخدمة في هذه التقنيات محلي الصنع. ويؤدي ذلك إلى زيادة التنافسية بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي والصين، حيث تسعى جميع الدول إلى حماية صناعاتها المحلية وتعزيز مكاسبها في سوق التكنولوجيا الخضراء، التي من المتوقع أن تبلغ قيمتها العالمية 630 مليار دولار في 2030.

وتنفق الدول الغربية بسخاء على التقنيات النظيفة. فالاتحاد الأوروبي يعمل على توفير 272 مليار دولار لتخضير الصناعة، بما في ذلك تقديم إعفاءات ضريبية للشركات التي تستثمر في تقنيات الانبعاثات الصفرة. وسبق لحكومة الولايات المتحدة أن تعهدت بتخصيص 369 مليار دولار على شكل إعانات دعم مباشرة وإعفاءات ضريبية لتقنيات الطاقة النظيفة.

وتخشى الولايات المتحدة «صدمة صينية» جديدة، تشبه ما حصل خلال الفترة بين 1997 و2011 نتيجة اندماج الصين في النظام التجاري العالمي، ما أدى إلى فقدان نحو مليون عامل أميركي وظائفهم بسبب البضائع الصينية الرخيصة. ومنذ إطلاق أجندة «صُنع في الصين» في عام 2014، تجاهلت الصين قواعد التجارة العالمية وأغدقت الهبات على قطاعاتها الصناعية، لا سيما شركات صناعة السيارات، حيث بلغت المنح الحكومية للسيارات الكهربائية والهجين ما يصل إلى 57 مليار دولار خلال الفترة ما بين 2016 و2022.

هذا التاريخ الطويل من التوترات التجارية، المدفوعة بالصراعات الجيوسياسية الباردة والمخاوف بشأن السياسات الصناعية التي تفرضها الحكومة الصينية، قد يتحوّل إلى تصعيد حاد تواجه فيه الاقتصادات الغربية السطوة الصينية، عبر فرض تعريفات جمركية إضافية على الواردات الصينية أو تسريع التحقيقات في مكافحة الإغراق والدعم الحكومي.

وفي مقابل ذلك، يمكن للصين أن تلوح دائماً بتدابيرها الانتقامية، كأن تفرض حظراً على تصدير المواد الخام كالمعادن النادرة التي لا غنى عنها في مسار التحوّل الأخضر. وتهيمن الصين على منتجات التقنيات الخضراء، فحصّتها من الإنتاج العالمي تزيد على 80 في المائة من الألواح الشمسية و60 في المائة من توربينات الرياح. كما تحتل البلاد مكانة رائدة في

مجال المعادن النادرة، حيث تسيطر على 95 في المائة من إنتاجها العالمي، ما يجعلها صاحبة اليد العليا في فرض الأسعار والتحكُّم بالصادرات.

وكانت الصين، في أكتوبر (تشرين الأول) الماضي، قد فرضت قيوداً على تصدير ثلاثة أنواع عالية النقاء من الغرافيت، وهو معدن ضروري لصنع أشباه الموصلات والإلكترونيات، ويشكّل نحو 20 في المائة من كتلة بطاريات السيارات الكهربائية. وبموجب القواعد الجديدة، لا تستطيع الشركات الصينية تصدير أي من هذه الأنواع من دون الحصول على إذن مسبق من الحكومة.

وتأتي القيود الجديدة في أعقاب قواعد، وضعتها الصين في يونيو (حزيران) الماضي، على تصدير الغاليوم والجرمانيوم الضروريين لصناعة الإلكترونيات والركبات الكهربائية. وتبدو الإجراءات الصينية نوعاً من رد الفعل في سياق الحرب التجارية الآخذة في الاتساع مع الولايات المتحدة، التي شددت قيودها الموضوعة منذ 2022 على أشباه الموصلات التي يمكن تصديرها إلى الصين، بهدف الحفاظ على التفوّق التقني الأميركي.

وتسيطر الصين منذ فترة طويلة على قطاع السيارات الكهربائية العالمي، ليس فقط بسبب سوقها المحلية الكبيرة، ولكن أيضاً من خلال استثماراتها الضخمة في إنتاج البطاريات وسيطرتها على إمدادات المعادن. وتعمل على توسيع صادراتها من السيارات الكهربائية خارج البلدان النامية، مع استهداف الأسواق الأوروبية بشكل خاص. ومع ذلك، تبقى حصة السيارات الكهربائية الصينية دون 10 في المائة من مبيعات السيارات الكهربائية في الاتحاد الأوروبي، وفقاً لبيانات عام 2023.

مخاطر النزاع التجاري على المناخ العالمي

من المتوقع أن تؤدي السياسات الحمائية والانتقامية إلى تضخم الأسعار في مختلف قطاعات الاقتصاد العالمي. ولذا قد تعيد الاقتصادات العالمية، على المدى الطويل، النظر في تحوّلها بعيداً عن التقنيات المعتمدة على الكربون. فالتكاليف المرتفعة للتقنيات الخضراء سوف تجعلها أقل جدوى من الناحية الاقتصادية، ما سيدفع الحكومات إلى إعادة تقييم دعمها لاستثمارات الهيدروجين. وقد يؤدي ذلك إلى ركود أو حتى انعكاس التحوّل الأخضر العالمي، ما سيعوق الجهود المبذولة للتخفيف من تغيّر المناخ.

وفي الأسواق الناشئة، قد تقلص قدرة الدول الغربية على دعم تحوُّلات الطاقة، حيث من الممكن أن يؤدي تحويل الموارد نحو إنتاج التقنيات الخضراء المحلية إلى إجهاد القدرة المالية المتاحة لمساعدة البلدان النامية في انتقالها إلى مصادر طاقة أنظف. وسيتسبب ذلك في تفاقم أزمة فقر الطاقة السائدة في العديد من الدول النامية.

ومن المرجح أن تعرّض التوترات التجارية المتصاعدة أجندة المناخ العالمية للخطر، من خلال تأخير تحقيق أهداف خفض الانبعاثات إلى مستوى الصفر. فالتأثيرات التراكمية لارتفاع التكاليف، وتعطيل سلاسل التوريد، والقيود التجارية المحتملة، ستسهم كلها في تأخير الجداول الزمنية الخاصة بتحقيق البلدان أهدافها في الوصول إلى صافي انبعاثات صفرية.

لتجنب هذه السيناريوهات، يجب على الحكومات في الدول الغربية والصين الانخراط في تدابير استباقية للتخفيف من التوترات التجارية والتوجه نحو التعاون المستدام. ويشمل ذلك، على سبيل المثال، إنشاء آليات حوار مفتوح وبناء لعالجة الخلافات وتعزيز التعاون القائم على تبادل المنافع في قطاع التقنيات الخضراء. كما يتعيّن على المنظمات متعددة الأطراف، مثل منظمة التجارة العالمية، أن تلعب دوراً محورياً في وضع المبادئ التوجيهية والأطر التي تعزز المنافسة العادلة وتحدّ من النزاعات التجارية الناشئة.

وفي هذا الشأن، يمكن الاستفادة من تجارب التعاون بين الدول الغربية ذاتها. فوسط مخاوف من اتساع الصدع التجاري بين ضفتي الأطلسي، تتابع الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي المفاوضات للوصول إلى اتفاق حول المعادن المهمة، من شأنه أن يسمح باحتساب المعادن الحيوية، المستخرجة أو المعالجة في الاتحاد الأوروبي، ضمن متطلبات الإعفاءات الضريبية للمركبات النظيفة بموجب قانون خفض التضخم الأمريكي. كما يقوم الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة أيضاً بمواءمة السياسات المتعلقة بدعم أشباه الموصلات بموجب قوانين الرقائك الخاصة بكل منهما، التي تم إقرارها في عامي 2021 و2022.

ويدرك الطرفان أن هذا التعاون بين جانبي الأطلسي يعزز فرصهما في مواجهة العملاق الآسيوي ويحسن قدرة شركائهما على الوصول إلى مكونات البطاريات ومستلزمات التقنيات النظيفة. وفي الوقت ذاته، لا يستطيع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة تحقيق أهدافهما البيئية، لا سيما التوسع في استخدام السيارات الكهربائية، بمعزل عن التعاون مع الصين.

وبينما تسهم الصين والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي مجتمعاً بنصف الانبعاثات العالمية من ثاني أكسيد الكربون، يمكن لمستوى صحي من المنافسة أن يحفز الابتكار ويدعم الطاقة النظيفة ويؤمن سلاسل التوريد. في المقابل، يؤدي التصعيد والعداء بين قوى التكنولوجيا الخضراء إلى إبطاء التنمية ومنع الأسواق في جميع أنحاء العالم من الوصول إلى أفضل الأدوات لمكافحة الانبعاثات.

إن النزاع المتصاعد يضع مسؤولية كبيرة على الحكومات التي يُفترض بها التأكد من أن الحوافز والإعانات المقدمة للتقنيات الخضراء، بهدف تعزيز القدرات المحلية وزيادة التنافسية العالمية، تتماشى مع الأهداف البيئية ولا تؤدي إلى استنزاف الموارد أو الإضرار بالبيئة. كما يتعيّن على البلدان المتقدمة أن تعمل معاً لدعم تحولات الطاقة في الأسواق الناشئة، وتوفير المساعدات المالية والخبرة التقنية لتسهيل انتقالها إلى مصادر طاقة أنظف.

وبينما ينطوي دعم التحول الأخضر على طموح كبير بتحقيق مستقبل أكثر مرونة واستدامة، يجب أن يتم هذا التحول على نحو مخطط وواعٍ لتفادي الحروب التجارية وضمان حصول الجميع على منافع التقنيات الخضراء.



روسيا أكبر مورد نפט للصين في 2023 رغم العقوبات الشرق الأوسط

أصبحت روسيا أكبر مورد للنفط الخام إلى الصين، خلال عام 2023، نتيجة تراجع الأسعار والحوافز التي تقدمها موسكو لبكين.

والصين، أكبر مستورد للخام في العالم، وبذلك تحدث العقوبات الغربية لشراء كميات كبيرة من النفط بسعر مخفض من أجل منشآت المعالجة بها، وفق بيانات رسمية، السبت.

وأظهرت بيانات للجمارك الصينية أن روسيا شحنت كميات قياسية بلغت 107.02 مليون طن متري من النفط الخام إلى الصين العام الماضي، أي ما يعادل 2.14 مليون برميل يومياً، وهو ما يزيد كثيراً على وارداتها من مصدرين رئيسيين آخرين مثل السعودية والعراق.

وتراجعت الواردات من السعودية، أكبر مورد للصين سابقاً، 1.8 في المائة إلى 85.96 مليون طن، إذ خسرت عملاقة النفط في الشرق الأوسط حصة في السوق لصالح الخام الروسي الأقل سعراً، وذلك بسبب التزام المملكة بالتخفيض الطوعي الذي أعلنت عنه لاستقرار السوق.

وبعد أن تجنّب كثير من المشترين الدوليين الخام الروسي على خلفية العقوبات الغربية بسبب غزو الكرملين لأوكرانيا الذي بدأ في عام 2022، جرى تداوله بتخفيضات كبيرة مقارنة بالأسعار الدولية خلال معظم العام الماضي وسط فرض الغرب حداً أقصى للأسعار.

وأدى تسارع الطلب من شركات التكرير الصينية والهندية على النفط مخفض السعر إلى تعزيز سعر خام «إسبو» الروسي في عام 2023، ليتجاوز الحد الأقصى لسعر البرميل الذي فرضته مجموعة السبع في ديسمبر (كانون الأول) 2022 في ظل خيارات شحن وتأمين بديلة للتحايل على العقوبات.

في الوقت نفسه، رفعت السعودية أسعار الخام العربي الخفيف من يوليو (تموز)، ما دفع بعض شركات التكرير للبحث عن شحنات أرخص. وتلجأ شركات التكرير الصينية إلى وسطاء للتعامل مع التأمين والشحن بالنسبة للخام الروسي لتجنب انتهاك العقوبات الغربية.

ويستخدم المشترون أيضاً المياه المقابلة لماليزيا نقطة لإعادة شحن النفط الخاضع للعقوبات من إيران وفنزويلا. وارتفعت الواردات التي تسجل على أن منشأها ماليزيا بنسبة 53.7 في المائة العام الماضي.

وارتفع إجمالي واردات الصين من النفط الخام لعام 2023 إلى مستوى قياسي بلغ 563.99 مليون طن متري، أي ما يعادل 11.28 مليون برميل يومياً.



الطقس المتجمد يوقف إنتاج ملايين البراميل من النفط الأميري اقتصاد الشرق

أوقف الطقس الشتوي القارس إنتاج ملايين البراميل من النفط الأميري بعد أن غطى أجزاء من ولاية تكساس بالثلوج وضرب نورث داكوتا بموجة من البرد الشديد، ومن المتوقع ألا يعود الإنتاج إلى مستوياته الطبيعية قبل أسابيع.

تقلص الإنتاج في جميع أنحاء الولايات المتحدة بنحو 10 ملايين برميل الأسبوع المنصرم، وفق مشاركين في السوق طلبوا عدم الكشف عن هوياتهم لأن المعلومات خاصة. وتُقدر الكمية المفقودة في حوض بيرميان في تكساس ونيو مكسيكو بنحو 6 ملايين برميل، على أن يبلغ حجم الإنتاج المتوقف في باكين بولاية نورث داكوتا زهاء 3.5 مليون برميل.

تعافي الإنتاج قد يستغرق شهراً وفي ميدلاند، في قلب حوض بيرميان في تكساس، انخفضت درجات الحرارة إلى ما دون درجة التجمد في 11 يوماً من أصل 19 من هذا الشهر. وكان البرد قارساً للغاية في الأيام القليلة الماضية، إذ بلغت درجات الحرارة أقل من 20 درجة فهرنهايت (-7 درجة مئوية) لمعظم أيام الأسبوع، بحسب موقع «أكيوويذر» (Accuweather).

تُجمد درجات الحرارة المنخفضة للغاية للماء عند رأس البئر، مما يؤدي إلى توقف الإنتاج. وقال الناس إن الطرق الجليدية تجعل من الصعب على شاحنات التفريغ، المستخدمة لنقل مياه الصرف، الوصول إلى منصات الحفر، مما يتسبب في توقف شركات الحفر عن الضخ أو تقليص معدلاته.

وتقل الخسائر حالياً عن 1% من إجمالي إنتاج الخام الأميري، أي نحو 13 مليون برميل يومياً، لكن من المتوقع أن تستمر، بل وترتفع في نورث داكوتا. وفي مدينة ويليستون، وسط منطقة باكين، من المتوقع أن تنخفض درجات الحرارة إلى ما دون درجة التجمد حتى نهاية الشهر، مما يشكل تحديات مستمرة. وقال مسؤولون حكوميون إن منتجي النفط هناك قد يحتاجون إلى شهر على الأقل لاستعادة الإنتاج إلى مستوياته الطبيعية بعد انقطاع أكثر من نصف التدفقات بالولاية الأسبوع المنصرم.

البرد يعطل أنظمة تجميع الغاز قال لين هيلمز، مدير الموارد المعدنية في نورث داكوتا، إن أنظمة تجميع الغاز الطبيعي المرتبطة بآبار النفط تمتلئ بالسوائل أثناء البرد الشديد، مما يعطل تشغيل أجهزة الضغط. وتُغلق بعد ذلك آبار النفط الخام لتجنب إحراقها.

وقال هيلمز في بث عبر الإنترنت: «سيكون التعافي بطيئاً وطويلاً. يناير سيكون شهراً سيئاً للغاية».

استعادت شركات الحفر في ثالث أكبر ولاية أميركية منتجة للنفط بعض الإنتاج بعد أن أدى البرد الشديد إلى توقف ما

يصل إلى 700 ألف برميل يومياً في بدايات الأسبوع الماضي. وأنتجت الولاية نحو 1.3 مليون برميل يومياً في نوفمبر، وهو أحدث شهر من البيانات.

وقال جاستن كرينغستاد، مدير هيئة خطوط الأنابيب بالولاية، في رسالة بالبريد الإلكتروني، إن حجم الإنتاج المتوقف انخفض بمقدار النصف تقريباً إلى ما بين 350 و400 ألف برميل يومياً حتى أمس الجمعة. ولا يزال هذا أكثر من متوسط إنتاج الكونغو، العضو في منظمة أوبك لعام 2022.

كما عطل الطقس البارد عمليات التكرير في جنوب الولايات المتحدة هذا الأسبوع. وكان نحو 1.5 مليون برميل من الطاقة التكريرية لساحل الخليج -قراءة 15% من إجمالي المنطقة- معطلاً حتى أمس الجمعة، بسبب البرد والصيانة الدورية، وفقاً لشركة وود ماكنتزي (Wood Mackenzie). وتعطل نحو 1.8 مليون برميل من طاقة التكرير في جميع أنحاء الولايات المتحدة.



سوق النفط توفيق أوضاعها وسط استمرار فوضى البحر الأحمر لأسابيع

اقتصاد الشرق

تتأهب سوق النفط على ما يبدو لاضطراب الشحن في جنوب البحر الأحمر لأسابيع، إذ يهاجم المسلحون الحوثيون منذ أشهر سفناً تجارية رداً على الحرب الإسرائيلية في غزة.

تكشف شركات استئجار ناقلات النفط الخام والوقود، والتي تُرتب لبعض السفن لمدة تصل إلى شهر مقدماً، عن أعداد متزايدة من السفن التي تُستأجر لطرق من شأنها تجنب منطقة الخطر، وفقاً لأصحاب السفن والوسطاء والتجار.

ضربات أميركية بريطانية

زادت الضربات الجوية التي شنتها الولايات المتحدة والمملكة المتحدة في اليمن في 12 يناير إدراك السفن في المنطقة الفوضى، خاصة بعد أن نصحت القوات البحرية الغربية السفن في وقت لاحق بالابتعاد عن هذا الممر الملاحي. ومع تعهد الحوثيين بالرد عن طريق استهداف الأساطيل التجارية لكلا البلدين، أثر العديد من مالكي السفن الابتعاد عن الطريق الذي يتعامل عادة مع نحو 12% من التجارة العالمية المنقولة بحراً.

قال ألكسندر سافريس، الرئيس التنفيذي لشركة «يوروناف» (Euronav)، التي لدى أسطولها الخاص السعة لنقل أكثر من 50 مليون برميل من النفط: «يتجنب المزيد والمزيد من مالكي السفن المنطقة. ما بدا وكأنه شيء يمكن حله في غضون أسابيع، قد تمتد الآن عواقب لعدة أشهر».

وبدلاً من ذلك، تُستأجر ناقلات الوقود للإبحار إلى آسيا بدلاً من أوروبا، مما أدى إلى ارتفاع كبير في التكلفة. وفي الوقت نفسه، تم حجز العديد من شحنات الخام العراقي على متن ناقلات ستقطع آلاف الأميال حول أفريقيا.

ارتفاع التكلفة

قالت الشركة المالكة للناقلة الدنماركية «تورم» (Torm) في بيان، إن هناك زيادة في الرحلات إلى آسيا لنقل الوقود المكر. وساعد ذلك في رفع تكلفة الشحن فيما تعرف بالناقلات الكبيرة نسبياً التي تشحن المنتجات النفطية من 35 ألف دولار يومياً إلى 60 ألفاً خلال الأسبوع المنصرم.

وبالإضافة إلى ذلك، حُجزت كمية كبيرة من شحنات النفط الخام العراقي للإبحار من الخليج العربي إلى أوروبا حول أفريقيا، وفقاً لأشخاص معنيين بالسوق.

وقال أحد الأشخاص إن البعض يحمل على نحو مشترك شحنات أصغر على سفن أكبر لجعل الرحلة أكثر فعالية من

حيث التكلفة.

وعلى الرغم من أن تدفقات الخام من الخليج العربي إلى أوروبا أقل نسبياً من التدفقات إلى آسيا، فإن الشحنات تكشف عن مواقف أصحابها تجاه عبور البحر الأحمر.

تجنّب البحر الأحمر

تحول شحن الحاويات، الذي ركزت عليه الكثير من هجمات الحوثيين في بادئ الأمر، بعيداً عن البحر الأحمر إلى حد بعيد بالفعل قبل الضربات الجوية الأميركية والبريطانية. وحذت حذوها أعداد متزايدة من ناقلات النفط وناقلات البضائع السائبة.

ارتفعت أسعار بعض ناقلات النفط الخام أيضاً في الأسابيع القليلة الماضية. إذ زاد ثمن استئجار سفن «أفراماكس» (Aframax)، التي تنقل نحو 700 ألف برميل، بأكثر من الضعف إلى ما يقرب من 80 ألف دولار يومياً منذ منتصف ديسمبر.

كما ارتفعت أسعار سفن «سوزماكس» (Suezmax) - التي تسمى كذلك لقدرتها على الإبحار عبر قناة السويس التي تربط آسيا وأوروبا - بنحو 50% إلى ما زهاء 70 ألف دولار في اليوم.



مدير وحدة أبحاث الطاقة: 2024 لن يكون جيدًا لقناة السويس

أحمد بدر

الطاقة

تزايدت أهمية قناة السويس المصرية على مدار العامين الماضيين، إذ رصدت وحدة أبحاث الطاقة زيادة كبيرة في توجّه السفن إليها، إثر الحرب في أوكرانيا.

ويوضح مدير وحدة الأبحاث أحمد شوقي، خلال مشاركته في حلقة من برنامج «أنسيات الطاقة»، قدّمها مستشار تحرير منصة الطاقة المتخصصة الدكتور أنس الحجى، أن القناة تمثّل في الوقت الحالي 12% من حركة التجارة العالمية، وتحديدًا فيما يتعلق بالنفط، إذ تمرّ منها 10% من الإمدادات.

وقال مدير وحدة أبحاث الطاقة، خلال الحلقة التي جاءت بعنوان «هجمات الحوثيين على السفن وناقلات النفط.. وآثارها اللوجستية والاقتصادية والمالية»، إن قناة السويس يمرّ من خلالها -في المتوسط- من 5 إلى 6 ملايين برميل نفط يوميًا.

وفيما يتعلق بالغاز المسال، قال، إن هناك ما يقرب من 4 إلى 4.5 مليار قدم مكعبة يوميًا تمرّ من خلال القناة، وخلال العامين الماضيين زادت هذه الأهمية إلى حدّ كبير بعد الغزو الروسي لأوكرانيا، والجفاف الذي ضرب قناة بنما.

قناة السويس والنفط والغاز

أوضح مدير وحدة أبحاث الطاقة أحمد شوقي أن الغزو الروسي لأوكرانيا تسبّب في زيادة معدلات نقل النفط عبر قناة السويس، إذ شهد شهر مايو/أيار الماضي 2023 مستوى قياسيًا لناقلات النفط المارة عبر القناة السويس، بلغ 771 ناقلة، وهذه زيادة كبيرة مقارنة بمايو/أيار 2022، الذي شهد عبور 533 ناقلة.

وأضاف: «في مايو/أيار من العام 2021، كان عدد الناقلات المارّة في القناة نحو 418 ناقلة، وهذا يتعلق بالمستوى القياسي في مايو/أيار الماضي فقط، ولكن بالحديث عن 2023 عمومًا، كان المتوسط الشهري لناقلات النفط في حدود 700 ناقلة».

ولفت مدير وحدة أبحاث الطاقة إلى أن هذه الزيادة الكبيرة في العام الماضي كان سببها الرئيس العقوبات الأوروبية المفروضة على النفط الروسي، والتي أدت بصورة رئيسة إلى تحول النفط الروسي من أوروبا إلى آسيا، مع زيادة الطلب الآسيوي، خاصة من الهند والصين.

وتابع: «بعد العقوبات الأوروبية على النفط الروسي، اتجهت الشحنات إلى البحر الأحمر وقناة السويس، إذ ارتفع حجم

الكميات المارة القادمة من موسكو، من 250 ألف برميل يوميًا إلى نحو 1.7 مليون برميل يوميًا، وطبعًا هذا أفاد الهند والصين كثيرًا».

بالإضافة إلى ذلك، قدّمت موسكو النفط الروسي بخصومات كبيرة إلى دول آسيا، وفي مقدّمتها الهند والصين، ما أدى إلى تزايد الطلب على هذا النفط، ومن ثم زاد عدد ناقلات النفط القادمة من أوروبا عبر قناة السويس، بحسب مدير وحدة أبحاث الطاقة.

هجمات الحوثيين في البحر الأحمر

بدوره، يوضح مستشار تحرير منصة الطاقة المتخصصة الدكتور أنس الحجّي أن عدد السفن في 2023 المارة من قناة السويس وكذلك عدد ناقلات النفط كان قياسيًّا، ولكن بالحديث عمّا حدث في المدة الأخيرة، بسبب هجمات الحوثيين وتدخل الأميركيين، بدأت شركات الشحن تحوّل سفنها وناقلاتها إلى أماكن أخرى.

وأشار إلى أن هذه السفن منها ما عاد من حيث أتى، ومنها ما ذهب حول قارة أفريقيا، وبعضها الآن متوقف منذ يومين، ولم يتحرك من مكانه، بعد اللجوء إلى مكان آمن، مضيفًا: «نراقب ناقلات نفط عديدة من الناقلات الكبيرة التي تبلغ حمولتها مليوني برميل، وهي متوقفة تمامًا».

وأكد الدكتور أنس الحجّي أن ناقلات الغاز المسال القطرية توقفت، ثم بدأت بالتحرك، وهناك ناقلات فارغة كانت قد توقفت في البحر الأحمر، والآن تحركت باتجاه قطر، أمّا الناقلات المحملة التي كانت قريبة من الحدود العمانية اليمنية في البحر، فقد توقفت لمدة 24 ساعة تقريبًا، ثم غيرت اتجاهها، ويبدو أنها الآن تدور حول أفريقيا.

من جانبه، قال مدير وحدة أبحاث الطاقة أحمد شوقي، إن ارتفاع معدلات عبور ناقلات النفط أدى إلى زيادة الإيرادات لمستويات قياسية خلال 2023، ولكن الوضع انقلب خلال العام الجديد 2024، ويبدو أنه لن يكون عامًا جيدًا لقناة السويس.

وأضاف: «هجمات الحوثيين على السفن، وما تبعها من غارات جوية أميركية ضد الحوثيين في العام الماضي، سيؤدي بالطبع إلى انخفاض كبير في عدد السفن المارة عبر القناة، والذي تراجع في النصف الأول من يناير/كانون الثاني الجاري بنسبة 30%، في حين تراجع الإيرادات بنسبة 41%، مع تحول عدد كبير من ناقلات النفط بعيدًا عن البحر الأحمر».



مصافي آسيا تدرس خططًا بديلة لضمان إمدادات النفط.. ما دور أرامكو؟ نوار صبح الطاقة

تضع مصافي آسيا خططًا بديلة لضمان تدفقات ثابتة من النفط والمواد الأولية (اللثائم) في حالة حدوث تصعيد في البحر الأحمر، وهي خطوة قد تؤدي إلى تضخم تكاليف التأمين وتقويض هوامش التكرير.

وقد لا تشهد آسيا تغيرات جذرية في إمدادات النفط على المدى القريب جزاء أزمة البحر الأحمر المستمرة، وسيكون توجه كبار المستوردين في المنطقة لتنويع سلاسل وارداتهم بشكل كبير، إلى جانب توسيع التخزين الإستراتيجي، مفيدًا لضمان التدفق السلس وغير المنقطع للمواد الأولية.

يأتي ذلك على الرغم من أن مصافي آسيا تعتمد على النفط المستورد لتلبية الجزء الأكبر من احتياجاتها، وفق معلومات اطلعت عليها منصة الطاقة المتخصصة.

إمدادات النفط إلى آسيا

تتسم أزمة البحر الأحمر بـ3 جوانب، فيما يتعلق بإمدادات النفط إلى آسيا، وفقًا لمدير تحليلات النفط الآسيوي لدى وكالة إس أند بي غلوبال كوموديتي إنسايتس S&P Global Commodity Insights، زوي وانغ.

وقال زوي وانغ: «أولاً، إن أيّ تصعيد سيخلق عقبات أمام تدفق النفط الروسي إلى آسيا، ما يجبر المشتريين على البحث عن بدائل من مصادر أخرى».

وأردف: «ثانيًا، بالنسبة للمنتجات التي تنتقل شمالاً من آسيا إلى أوروبا، يراقب المصدرون التطورات بحذر قبل اتخاذ قرار الهبوط، وأخيرًا، فإن المسارات الأطول لديها القدرة على خلق طلب متزايد على وقود السفن في آسيا».

في المقابل، يتجنب المزيد من شركات الشحن البحر الأحمر ومضيق باب المندب، بعد أن ضرب التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة الحوثيين المدعومين من إيران في شمال اليمن، ما أثار مخاوف من مزيد من التصعيد الذي قد يؤثر في طرق التجارة البحرية الرئيسية.

مخاوف الربح وليس الإمدادات

لا تشعر مصافي آسيا بالقلق بشأن إمدادات النفط عالي الكبريت في الشرق الأوسط لعام 2024.

ويحترم البائعون الرؤساء، بما في ذلك أرامكو السعودية وشركة بترول أبوظبي الوطنية «أدنوك»، طلب العملاء الآسيويين، بغض النظر عن التزاماتهم بخفض الإنتاج، وفقاً لمديري المواد الأولية لدى مصافي التكرير في اليابان وجنوب شرق آسيا (المصافي الكورية والتايلاندية والتايلاندية).

تجدر الإشارة إلى أن اقتصادات تكسير النفط الحامض في الشرق الأوسط آخذة في التدهور، مع ارتفاع تكاليف التسليم لجلب براميل الخليج العربي إلى الشرق الأقصى، وسط مطالبة شركات الشحن بعلاوات المخاطر، في حين إن تكاليف التأمين على الناقلات تتجه إلى الارتفاع، حسبما أضاف مديرو المواد الأولية.

وعلى أساس الدولار لكل طن متري، قامت منصة بلاتس بتقييم سعر ناقلات «سوزماكس» القياسي للخليج العربي وأقصى شرق آسيا البالغ 130 ألف طن متري (925 ألف برميل) بمتوسط 33.11 دولارًا للطن المتري حتى الآن في يناير/كانون الثاني الجاري.

* الطن يعادل 7.1 برميلاً.

وأوضح المديرون: «في عام 2024، لا تشكّل تخفيضات أوبك+ تهديدًا كبيرًا لنا، لأننا على يقين تامّ من أن أرامكو وأدنوك ستواصلان احترام الطلب الآسيوي، كما فعلتا دائمًا، لكن التكاليف اللوجستية تشكّل مصدر قلق، لأن التوترات الجيوسياسية ترفع رسوم التسليم وأسعار النفط».

تدفقات النفط إلى الهند والصين
قالت مصادر ملاحية وتجارية صينية، إن إمدادات النفط إلى آسيا، خاصة إلى الصين، لم تتأثر كثيرًا باضطرابات البحر الأحمر، إذ كانت شحنات قليلة تتجه إلى بكين عبر هذا الطريق.

وقال كبير المحللين في قسم الأبحاث والتحليلات لدى وكالة إس آند بي غلوبال كوموديتي إنسايتس S&P Global Commodity Insights، ياو منغي: «تنطوي توترات البحر الأحمر على تأثير محدود في واردات الصين من النفط».

وأوضح أن الجزء الأكبر من واردات الصين من النفط من البحر الأحمر يأتي من روسيا، ولا تشكّل السفن والبضائع الروسية أهدافاً رئيسة للهجمات في هذه المرحلة، أمّا الخامات الأخرى تمرّ عبر البحر الأحمر، وفقاً لما رصدته منصة الطاقة المتخصصة.

وأشار إلى أن «الواردات الصينية، مثل تلك القادمة من شمال غرب أوروبا والبحر الأبيض المتوسط، تؤدي دورًا ثانويًا في محفظة الواردات الإجمالية للصين».

وأضاف منغي أنه على صعيد التصدير، «يتجه النفط المكرر الصيني في المقام الأول إلى منطقة آسيا والمحيط الهادئ، ما يعني أن التوترات في البحر الأحمر لها تأثير محدود».

وكان التأثير بتدفقات النفط الروسي إلى الهند ضئيلاً، مع عدم حدوث أيّ تحويّلات كبيرة حتى الآن.

وأسهمت روسيا بأكثر من 35% من إجمالي واردات الهند من النفط في عام 2023، بما يصل إلى 1.7 مليون برميل يوميًا، وفقًا لبيانات وكالة ستاندرد آند بورز غلوبال.

وقالت مصادر تجارية ومحللون، إنه على الرغم من أن سلسلة الهجمات على الشحن في البحر الأحمر أجبرت التجار والموردين على استكشاف طرق بديلة عبر رأس الرجاء الصالح، فإن شحنات النفط من روسيا إلى الهند لم تتأثر حتى الآن.

ومن المرجح أن تدعم التوترات في البحر الأحمر الطلب على تزويد السفن بالوقود في آسيا خلال الربع الأول، وفقًا لوكالة إس آند بي غلوبال كوموديتي إنسايتس.

ويمكن لتغيير مسار السفن عبر رأس الرجاء الصالح أن يؤدي إلى تمديد مدة الرحلة التراكمية ووقت تسليم البضائع ببضعة أسابيع، وسيتسبب في زيادة متطلبات الوقود والتكاليف الإجمالية.

شكراً