

حرب الخليج تسببت في انخفاض إنتاج نفط الخليج



وفي تقرير لوكالة "بلومبيرغ" قالت فيه أن الصراع يخلّف تأثيرًا ماليًا كبيرًا، إذ انخفض إنتاج النفط من دول الخليج بالفعل بنسبة 57% مقارنة بمستوياته قبل الحرب، وبدأ تراجع الطلب يظهر في أسواق الغاز.

في أوائل أبريل/نيسان - وبعد شهر من الاضطرابات حول أحد أهم نقاط اختناق الطاقة في العالم - كتب الرئيس الأميركي دونالد ترامب أنه "مع قليل من الوقت الإضافي، يمكننا بسهولة فتح مضيق هرمز، وأخذ

بعد ثلاثة أسابيع، أصبح العبور عبر مضيق هرمز شبه مستحيل لأول مرة في التاريخ. فقد فرض ترامب حصارًا أمريكيًا على السفن المرتبطة بإيران، بينما تستخدم طهران “أسطولها الصغير” من الزوارق المسلحة لإغلاق الممر المائي ردًا على ذلك - ويقول مالكو السفن إن العودة إلى الشحن الطبيعي قد يستغرق أشهرًا على الأقل.

انخفض عدد الرحلات اليومية - التي كانت محدودة بالفعل منذ بدء الضربات الأميركية والإسرائيلية على إيران - إلى ما يقرب من الصفر. ويُقارن ذلك بمتوسط وقت السلم البالغ نحو 135 رحلة يوميًا.

وذكرت الوكالة أنه خلال أسابيع، كان على مالكي السفن وأطقمها التعامل مع عقبة رئيسية واحدة لمحاولة الخروج: الحرس الثوري الإيراني، مع تشديد طهران قبضتها على المضيق. أما الآن، فهم يواجهون

سفناً حربية أميركية تعترض السفن - بعضها بعيداً عن الخليج - بالإضافة إلى زوارق إيرانية مسلحة .

وقال عدد من مسؤولي الشحن في المنطقة إن الحصار الأميركي جعل المنطقة أكثر تقلباً، مع مضاعفة إيران جهودها لإبقاء المصيق مغلقاً.

ونقلت الوكالة عن راجالينغام سوبرامانيام، الرئيس التنفيذي لشركة "فليت مانجمنت ليميتد"، التي لديها أكثر من 400 بحار عالقين داخل الخليج قوله: "ما تقوم به الولايات المتحدة، من خلال حصارها، يبدو أنه يوسّع نطاق الخطر على السفن". وأضاف: "هناك استعراض للقوة، وقد أدى ذلك فعلياً إلى مزيد من عدم اليقين".

يُعد مضيق هرمز - وهو ممر بحري ضيق يربط منتجي النفط والغاز في الخليج بالعالم - نقطة الاشتعال الرئيسية في الحرب المستمرة منذ ثمانية أسابيع مع إيران، وتذكيراً يوميةً بقدرة البلاد غير

المتكافئة على إلحاق ألم اقتصادي عالمي، ورمزًا لطبيعة الصراع المستعصية، مع تمسك الطرفين بمواقفهما .

وقالت راشيل زيمبا، الزميلة البارزة في مركز الأمن الأميركي الجديد: "هرمز هو بالتأكيد أداة ضغط ومؤشر على مدى تنسيق الردود الإيرانية". وأضافت: "تم تنفيذ الحصار الأميركي جزئيًا لكبح نفوذ إيران، لكن في النهاية لا تزال لدى إيران مساحة وبعض الإيرادات الحديثة التي تمنحها وقتًا إضافيًا".

وتستند قدرة إيران على الصمود إلى سنوات من الاعتماد على الذات، ونظام مهيأ لتحمل الصدمات، وإيرادات من شحنات نفط حديثة. أما الاقتصاد العالمي فليس لديه الوقت نفسه.

فكل يوم يمر يزيد من التأثير المالي للصراع، ليس فقط على آسيا المعتمدة على الواردات، بل على

العالم - بما في ذلك الولايات المتحدة - مع انتشار نقص الإمدادات وارتفاع الأسعار عبر أسواق الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية.

وقد انخفض إنتاج النفط الخام من دول الخليج - وهي من أهم الموردين في العالم - بالفعل بنسبة 57% مقارنة بمستواه قبل الحرب، وفقًا لمحللي "غولدمان ساكس" بمن فيهم دان سترويفن. وحتى بعد إعادة فتح المضيق بالكامل، قد يستغرق التعافي شهرًا. وكتبوا في مذكرة الأسبوع الماضي: "قد يكون التعافي جزئيًا فقط بعد إغلاق طويل".

وقد بدأ تراجع الطلب بالفعل في أسواق الغاز، بينما سيؤثر نقص الأسمدة على إنتاج الغذاء وأسعاره لبقية هذا العام وما بعده.

كما أن استمرار الصراع يزيد من صعوبة تفكيك "العقدة الغوردية" التي نشأت نتيجة سياسات ترامب، مع

عدم التوصل بعد إلى اتفاق بشأن مفاوضات جديدة.

ونقلت الوكالة عن جوتارو تامورا ، رئيس شركة "ميتسوي أو.إس.كيه لاينز قوله": "كنا نأمل أن ينتهي هذا الوضع بسرعة على المدى القصير". وأضاف: "لكن مع استمرار الوضع لأكثر من سبعة أسابيع الآن، أعتقد أنه من الواقعي توقع أن الحل سيستغرق وقتًا".

وقال الأسبوع الماضي في سنغا فورة إن العالم لن يعود إلى ما كان عليه.

ذكرت الوكالة أن حركة المرور عبر مضيق هرمز بدأت في التباطؤ بشكل حاد فور بدء الضربات الأميركية والإسرائيلية على إيران في نهاية فبراير/شباط.

ومع ذلك، بدأت تظهر حلول بديلة، بما في ذلك اتفاقيات ثنائية لتأمين المرور الآمن لبعض الناقلات، ونظام دفع إيراني خاص. وفي الوقت نفسه، تمكنت السفن الإيرانية من العبور، مما أضاف بعض الكميات إلى السوق.

وقد شجّع وقف إطلاق نار هش في أوائل أبريل/نيسان مالكي السفن الغربيين، حيث أعلنت شركة "إيه.بي.مولر-ميرسك" - ثاني أكبر شركة شحن حاويات في العالم - أنها تدرس "فرص العبور". وفي 11 أبريل/نيسان، غادرت ثلاث ناقلات عملاقة، وهو أكبر عدد من الشحنات النفطية غير الإيرانية منذ بداية الحرب.

لكن ترامب، الذي شعر بالإحباط من بطء التقدم، أعلن خطته لفرض حصار على إيران.

وبدا في البداية أن الحسابات نجحت. فقد فكرت إيران في وقف شحناتها لتجنب اختبار السفن الحربية الأميركية، ثم أعلن وزير الخارجية عباس عراقجي أن البلاد ستفتح المضيق. لكن ترامب لم يتخذ أي خطوة لرفع الحصار الأميركي - مما أثار غضب جهات مؤثرة في طهران.

وخلال الأسبوع الماضي، شهدت المنطقة أيامًا فوضوية من الهجمات على السفن واحتجازها - ففي إحدى الحالات، تم الصعود إلى ناقلة نفط خاضعة للعقوبات في مياه شرق سريلانكا، مما وسّع نطاق العمليات. وفي يوم السبت، اعترضت البحرية الأميركية ناقلة في بحر العرب بعد يوم واحد فقط من فرض واشنطن عقوبات عليها.

وبالنسبة لمن يديرون مئات السفن العالقة في الخليج، فإن استمرار الصراع يمثل مصدر قلق كبير آخر - وهو مصير 20 ألف بحار على متن تلك السفن.

ويعمل معظمهم بالفعل على تقديم الدعم من خلال متابعة يومية، وجلسات استشارة، وضمان توفر الغذاء والمياه، وفقًا لمالكي السفن ومديريها. وقد تم بالفعل استبدال بعض الطواقم مع انتهاء عقودهم، لكن العثور على طواقم جديدة أمر صعب - ومكلف.

وقد وضعت بعض الشركات، وحتى المنظمة البحرية الدولية، خططًا للإجلاء. لكن من نهاية للأعمال العدائية، تبقى هذه الخطط نظرية في أحسن الأحوال. وقال ألكسندر سافيريس، الرئيس التنفيذي لشركة هذه على نحصل لن": وأضاف ".الإطلاق على الحكومات من ضمانات أي لدينا يوجد لا اليوم CMB.TECH الضمانات إلا عندما نرى أن السفن يمكنها المرور عبر المضيق بطريقة آمنة ومستدامة.