

## مودرن دبلوماسي: ما وراء قناة السويس.. الديناميكيات العالمية لتجارة النفط الخام



3 استعرض تقرير نشره موقع مودرن دبلوماسي الدور الحيوي الذي تلعبه قناة السويس في تجارة النفط العالمية وتداعيات الصراع في الشرق الأوسط على هذا الممر الملاحي المهم.

ووفقاً للموقع، ففي تحول غير متوقع للأحداث، انطلقت الناقلات العملاقة جراند بونانزا في يناير 2024، في رحلة مميزة، حيث تجنبت المرور في البحر الأحمر لتسليم 1.8 مليون برميل من خام أبوظبي لصالح شركة توتال إنبرجي من الإمارات العربية المتحدة إلى فرنسا.

ويشير هذا القرار الاستراتيجي، الذي يهدف إلى تجنب البحر الأحمر بسبب المخاطر المتزايدة التي تشكلها قوات الحوثي المتمركزة في اليمن، إلى التحديات المتصاعدة التي تواجهها صناعة النفط العالمية.

وتأتي الرحلة الممتدة لمدة 40 يوماً حول أفريقيا بتكلفة كبيرة، ما يقرب من 80% أكثر من الطريق التقليدي عبر قناة السويس، مما يجعلها شهادة على التأثيرات بعيدة المدى للاضطرابات الجيوسياسية على شحن النفط.

ويقول الكاتب إن الدور الحاسم الذي تلعبه قناة السويس في التجارة العالمية ينبع من وظيفتها كحلقة وصل حيوية تربط طرق التجارة بين الشرق الأقصى وشمال أوروبا، وكذلك بين القارة الآسيوية/الهندية وأوروبا/أمريكا، إلى جانب شبكات التجارة التي تربط بين أوروبا وأمريكا والشرق الأوسط وأوروبا.

وتؤكد المكاسب الكبيرة في الكفاءة الناتجة عن تقليل مسافات الشحن على الأهمية القصوى لقناة السويس. وتمتد القناة بطول إجمالي يبلغ 190.25 كيلومتراً وقد سهلت تاريخياً حوالي 30% من حركة الشحن البحري في العالم. وكان من المتوقع أن يكون عام 2023 بمثابة علامة فارقة إيجابية

للمالية المالية لمصر بسبب إمدادات النفط الثابتة والاستخدام الواسع النطاق للقناة. وفي المتوسط، يمر ما يصل إلى 60 نوعاً من السفن عبر القناة يومياً، أي ما يعادل حوالي 19000 سفينة سنوياً.

ومع أن الهجمات على الشحن البحري في البحر الأحمر، والتي كانت تؤثر في المقام الأول على سفن الحاويات، أصبحت الآن تتعدى على نقل النفط، فإن تداعياتها تتردد أصداؤها عبر تجارة النفط العالمية. وتسلط رحلة سفينة جراند بونازا، التي تبلغ تكلفتها حوالي 5.7 مليون دولار، الضوء على التعقيدات والأعباء المالية المفروضة على هذه الصناعة. علاوة على ذلك، فإن الهجوم الأخير على ناقلة وقود مستأجرة من شركة ترافيجورا يسלט الضوء على المخاطر المتزايدة المرتبطة بطرق البحر الأحمر.

ويواجه منتجو وتجار الطاقة معضلة ارتفاع الأسعار للرحلات الطويلة حول رأس الرجاء الصالح، ويختارون ناقلات النفط الخام الأكبر لإدارة التكاليف وتخفيف المخاطر. ومن ناحية أخرى، يؤكد المشترون على مطالبتهم بالحصول على تخفيضات لتعويض رسوم الشحن المرتفعة وأقساط التأمين ضد مخاطر الحرب. ويدفع هذا المشهد المتغير إلى إعادة تقييم طرق الشحن ونقاط التزود بالوقود وسرعات الإبحار، مما يؤدي إلى زيادة استهلاك الوقود والانبعاثات.

يسلط ستيفانو جراسو، مدير المحفظة في شركة فانت ايدج في سنغافورة، الضوء على احتمال حدوث زيادة كبيرة في تكلفة تسليم النفط الخام ما لم تهدأ الاضطرابات في البحر الأحمر بسرعة. وتبدو الآثار واضحة بشكل خاص لمصافي التكرير الأوروبية، التي تعاني من زيادة أوقات الشحن، وارتفاع التكاليف، ونقص إمدادات الناقلات، مما يؤثر على شحنات النافتا والديزل.

وفي حين تواجه شركات التكرير الأوروبية تحديات تتمثل في ارتفاع تكاليف الاستيراد، فإن هوامش أرباحها مدعومة بانخفاض واردات المنتجات المنافسة من الشرق الأوسط والهند. وأدى طول فترات السفر إلى تقليص إمدادات الناقلات، مما أثر على شحنات النافتا من أوروبا إلى آسيا والديزل من الشرق إلى أوروبا. وينعكس هذا التأثير المضاعف في ارتفاع أسعار الشحن النظيف، مما يؤثر على أسعار المنتجات المكررة في مختلف المناطق.

ويشير التقرير إلى أن تفاصيل الأحداث تتكشف بينما تتصارع صناعة النفط العالمية مع التحديات المتعددة الأوجه التي تفرضها اضطرابات البحر الأحمر. وتمتد العواقب إلى ما هو أبعد من الأعباء المالية المباشرة، فتؤثر على ديناميكيات التجارة، وطرق الشحن، والقرارات الاستراتيجية التي يتخذها منتجو الطاقة وتجارها ومصافيها في جميع أنحاء العالم.

ويؤكد المشهد المتطور الحاجة إلى القدرة على التكيف، وإدارة المخاطر، والجهود التعاونية لضمان المرونة في مواجهة الشكوك الجيوسياسية.