سوق الطاقة يُصاب بخيبة أمل من الاستراتيجية السعودية

تُظهر صور الأقمار الصناعية التي نُشرت لإحدى محطات الضخ أضرارًا جسيمة جراء الحريق، كما أعلن مسؤول أمريكي أن التحقيقات الأولية تُشير إلى استهداف محطات ضخ مجاورة لخط الأنابيب. وأفادت وزارة الطاقة السعودية بوقوع "هجمات متعددة" وإصابات، وأعلنت تعليق تشغيل خط الأنابيب مؤقتًا لأغراض أمنية وتفتيشية.

لكن أهمية الحادث تتجاوز الأضرار المباشرة، إذ أصبح خط أنابيب الشرق-الغرب أحد أهم صمامات الأمان في السعودية هذا العام لتجاوز مضيق هرمز.

طريق بديل لهرمز:

يبلغ طول خط أنابيب الشرق-الغرب، المعروف أيضًا باسم "خط النفط"، حوالي 1200 كيلومتر، ويربط حقول النفط في شرق السعودية بميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر. يقع الخط بالكامل داخل السعودية، وينقل النفط الخام من مراكز الإنتاج والتكرير الرئيسية في الشرق إلى المصافي ومرافق التخزين ومحطات التصدير في الغرب.

لعبت ينبع دورًا ثانويًا في تاريخ السعودية الحديث مقارنةً بمنشآت تكرير النفط والكيماويات الضخمة التي تهيمن على ساحل الخليج من الجبيل إلى رأس تنورة. وقد شحنت أرامكو أول ناقلة نفط لها من هناك عام 1939. يقع شرق السعودية حيث توجد أكبر حقول النفط في العالم، بينما يقع ساحل الخليج حيث تعمل أرامكو.

لذا، فإن أهمية هذه البنية التحتية نابعةٌ إلى حد كبير من المخاوف الأمنية السعودية خلال الحرب العراقية الإيرانية. بُنيَ الإصدار الأول من خط الأنابيب لنقل حوالي 1.85 مليون برميل من النفط الخام يوميًا إلى البحر الأحمر، في وقتٍ كانت فيه الحرب وانعدام الأمن في الخليج يُهددان أمن الملاحة وصادرات النفط. وتم توسيع طاقته لاحقًا، لتصل إلى حوالي 5 ملايين برميل يوميًا في تسعينيات القرن الماضي.

أما اليوم، فقد تجاوز دور خط الأنابيب مجرد كونه بنية تحتية لنقل النفط. وقد حددت وزارة الطاقة السعودية طاقته الضخية الكاملة بحوالي 7 ملايين برميل يوميًا، وأفادت أرامكو في تقريرها للربع الأول من عام 2026 أنها ستزيد طاقتها بنفس المقدار لدعم الصادرات من الساحل الغربي. ومع ذلك، فإن حوالي مليوني برميل من هذه الطاقة مُخصصة لمصافي الساحل الغربي، لذا فإن أقصى طاقة مُحتسبة متبقية للصادرات والأغراض الأخرى تبلغ حوالي 5 ملايين برميل يوميًا، وهو رقم لا ينبغي الخلط بينه وبين الحجم الفعلي للصادرات من ينبع.

يُعدّ هذا التمييز بالغ الأهمية في تقييم أثر الهجوم. فإغلاق خط الأنابيب لا يعني سحب 7 ملايين برميل من النفط من السوق العالمية، إذ إنّ 7 ملايين برميل هي السعة الاسمية، وليست الكمية الفعلية المنقولة وقت وقوع الحادث. كما تُظهر بيانات تتبع ناقلات النفط أن عمليات التحميل الفعلية في ينبع كانت أقل من السعة النظرية لخط الأنابيب. ووفقًا لشركة فورتيكسا، بلغت عمليات تحميل النفط في ينبع حوالي 3.7 مليون برميل يوميًا في أوائل سبتمبر، بينما قدّرت شركة كيبلر الرقم بحوالي 2.9 مليون برميل يوميًا.

لذا، لا تكمن المشكلة الرئيسية في السحب المفاجئ لـ 7 ملايين برميل من الإمدادات العالمية، بل في فقدان أو تقليص أحد الطرق الموثوقة لنقل النفط من الخليج في السعودية.

ضربة البديل في وقت الحرج:

ازدادت أهمية خط أنابيب النفط بعد الانخفاض الحاد في حركة ناقلات النفط في مضيق هرمز. بحسب البيانات المتوفرة، انخفض حجم المنتجات النفطية التي تعبرها الرياض عبر مرفأ هرمز من حوالي 4 ملايين برميل يوميًا قبل الحرب إلى حوالي مليون برميل يوميًا. في ظل هذه الظروف، أصبح نقل النفط من شرق السعودية إلى ينبع، ثم تحميله على ناقلات النفط الراسية في البحر الأحمر، ضرورة استراتيجية للرياض.

ويتجلى هذا التغيير حتى في إحصاءات صادرات ينبع. فقد بلغت صادرات النفط السعودية من هذا الميناء حوالي 770 ألف برميل يوميًا في يناير 2026، ثم ارتفعت إلى حوالي 4.3 مليون برميل يوميًا في يونيو، وهي زيادة تحققت بفضل زيادة استخدام خط النقل بين الشرق والغرب. إلا أن صادرات ينبع تراجعت إلى حوالي 3.7 مليون برميل يوميًا في يوليو، ثم إلى حوالي 2.25 مليون برميل يوميًا في الشهر التالي، مع ازدياد المخاطر التي تهدد الملاحة في البحر الأحمر.

نتيجةً لذلك، يجب النظر إلى الهجوم الأخير في سياق أوسع: فقد تعطلت حركة الملاحة في مضيق هرمز، وتعتمد السعودية على شركة بترولاين لتجاوزه، كما أن طرق البحر الأحمر وباب المندب تتعرض لضغوط.

وهنا تتضح الأهمية الاستراتيجية للحادث. فإذا وُجد طريق بري بديل، ولكن ميناء الوصول أو طريق الخروج منه مُهدد، فإن الطاقة الاستيعابية الاسمية لهذا الطريق لا تعني بالضرورة طاقته الاستيعابية الفعلية والموثوقة.

غموض مصدر الهجوم:

من منظور سياسي وأمني، تبرز مسألة أخرى تتعلق بمصدر الهجوم. فقد أعلنت الرياض أن الهجمات نُفذت من الأراضي العراقية. في البداية، رفضت بغداد أي عمل من شأنه الإضرار بالعلاقات بين البلدين، وأكدت على ضرورة عدم استخدام الأراضي والمجال الجوي العراقيين لمهاجمة دول أخرى. إلا أنه بعد إجراء تحقيق، أعلن مسؤولون عراقيون أن مصدر الهجمات كان من داخل محافظة ميسان، وأنه تم عزل قائد عمليات المحافظة.

لذا، حتى على مستوى تحديد المسؤولية، يجب التمييز بين الادعاء الأولي، والرد العراقي الرسمي، والنتائج المعلنة للتحقيق.

تجدر الإشارة إلى أن السعودية، بالتعاون مع الولايات المتحدة، شنت غارات جوية على بعض مقرات قوات الحشد الشعبي في أغسطس الماضي بذريعة مماثلة، مما أسفر عن أضرار وخسائر في صفوف هذه القوات. وبعد هذا الهجوم، أعلن العراقيون حقهم في الرد على المعتدين في الزمان والمكان اللذين يرونهما مناسبين.

بغض النظر عن الجهة التي تقف وراء الهجوم، فإن التداعيات العملية على سوق الطاقة واضحة: فقد أُجبرت إحدى أهم البنى التحتية لنقل النفط السعودي على التوقف مؤقتًا عن العمل، بينما تواجه طرق أخرى أيضًا حالة من عدم الاستقرار.

هرمز، البترول، وباب المندب: ثلاث حلقات من أزمة:

تزامن هذا الهجوم مع التطورات في البحر الأحمر، مما زاد من أهميته. تشير التقارير الواردة في هذه السلسلة إلى توسع سيطرة أنصار ا على المناطق الساحلية والجزر الاستراتيجية قرب باب المندب. كما أفادت أربعة مصادر حكومية يمنية بالسيطرة على جزيرة بريم عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهي جزيرة تقع في منتصف مضيق باب المندب.

وبالتالي، يواجه خط التصدير السعودي مشكلة متعددة الأوجه. فالنفط المنتج في شرق البلاد يجب نقله إلى ينبع عبر الطريق الشرقي الغربي لتجاوز هرمز، لكن النفط المحمّل في ينبع يجب أن يدخل البحر الأحمر ويمر في نهاية المطاف عبر باب المندب للوصول إلى جزء كبير من السوق العالمية.

إذن، مضيق هرمز ليس مجرد ممر مائي ضيق، وخط أنابيب بترولاين ليس مجرد خط أنابيب، وميناء ينبع ليس مجرد ميناء تصدير. إنها حلقات في سلسلة متكاملة.

إذا تعطلت أي من هذه الحلقات، فإن القدرة التصديرية الحقيقية للمملكة العربية السعودية، وموثوقية السوق العالمية على هذا الطريق، ستتراجع.

صدمة أسعار النفط:

وقد تفاعل سوق الطاقة أيضاً مع هذه التطورات. فبحسب البيانات المتاحة، ارتفع سعر خام برنت في وقت ما بأكثر من 8% ليصل إلى حوالي 104.56 دولاراً للبرميل. وفي أوقات أخرى، تراوحت العقود الآجلة لخام برنت حول 105 دولارات، ووصل السعر إلى حوالي 110 دولارات في الأيام السابقة.

لكن أهمية هذه الصدمة لا تقتصر على سعر النفط الخام. بلغ متوسط سعر البنزين في الولايات المتحدة حوالي 4.30 دولاراً للجالون، بزيادة قدرها 44% منذ بداية الحرب، كما تجاوزت أسعار الديزل 6 دولارات للجالون لأول مرة، وهو رقم ارتفع بأكثر من 60% منذ أواخر فبراير. وارتفعت أسعار تذاكر الطيران في أغسطس 2026 بنسبة 23.4% مقارنةً بالشهر نفسه من العام السابق.

تُظهر هذه الأرقام أن صدمة الطاقة قد انتقلت من سوق النفط إلى الاقتصاد الحقيقي. فالديزل ليس مجرد وقود للشاحنات؛ بل تعتمد عليه أيضًا الجرارات والآلات الزراعية وشاحنات الطعام وأساطيل سلاسل التوريد. ونتيجةً لذلك، يمكن أن يؤدي ارتفاع أسعار الوقود إلى زيادة تكلفة إنتاج ونقل وتخزين وتوزيع البضائع، مما يُشكل ضغطًا خاصًا على السلع القابلة للتلف التي تتطلب نقلًا مبردًا.

لماذا لم تتحول صدمة النفط إلى تضخم شامل حتى الآن؟

على الرغم من هذه الضغوط، كان انتقال ارتفاع تكاليف الطاقة إلى الاقتصاد الأمريكي ككل محدودًا. ارتفعت الأسعار الأساسية، التي لا تشمل الغذاء والطاقة، بنسبة 2.4% في أغسطس/آب مقارنةً بالعام الماضي، بينما ارتفعت أسعار المواد الغذائية بنسبة 2.7%. ويعتقد بعض الاقتصاديين أن عقود التحوّط وقدرة الشركات على استيعاب التكاليف المرتفعة مؤقتًا حالت دون انتقال صدمة أسعار النفط بالكامل إلى المستهلكين.

لكن ثمة مشكلة: لا يمكن لأسعار الطاقة أن تبقى مرتفعة لفترة طويلة.

إذا استنتجت الشركات أن أسعار الوقود لن تنخفض، فلن يكون لديها القدرة أو الحافز لاستيعاب التكاليف. في هذه الحالة، قد ينتقل ارتفاع أسعار النفط من محطات الوقود إلى الشاحنات والطائرات وسفن الشحن، ومن ثم إلى أسعار مختلف السلع.

يُعدّ الهجوم على خط الأنابيب في نهاية المطاف قضية اقتصادية عالمية، لأنه مع تناقص بدائل نقل النفط وتزايد مخاطرها، يتعين على السوق مراعاة المزيد من المخاطر في الأسعار.

معضلة واشنطن:

وضع هذا الوضع الولايات المتحدة في موقف حرج أيضًا. فقد طلب ولي العهد السعودي محمد بن سلمان، وفقًا للمصادر المذكورة، من ترامب مساعدة عسكرية لمواجهة اليمن. ردّت واشنطن بالقول إنها لن تدخل الحرب مباشرةً في ظل الظروف الراهنة، بل ستكتفي بتقديم الدعم الاستخباراتي. كما أكد ترامب اتصاله بولي العهد السعودي.

يمثل هذا القرار تناقضًا استراتيجيًا. فمن جهة، لدى الولايات المتحدة حافزٌ للتصدي للتهديدات الجديدة حفاظًا على أمن تدفقات الطاقة العالمية ودعمًا لحلفائها في الخليج ؛ ومن جهة أخرى، فإن دخول الحرب مباشرةً مع أنصار ا قد يُوسّع نطاق المواجهة من إيران والخليج إلى البحر الأحمر واليمن.

في الواقع، لا تواجه واشنطن مسألة عسكرية بحتة؛ بل عليها الحفاظ على أمن شبكة الطاقة؛ وهي شبكة تربط حاليًا مضيق هرمز، وخط الإمداد بين الشرق والغرب، وينبع، وباب المندب.

عندما يصبح المسار البديل غير آمن:

تم إنشاء خط أنابيب النفط بين الشرق والغرب في السعودية خصيصًا لمواجهة مثل هذه الحالة: ففي حال تعرّض أمن الخليج ومضيق هرمز للخطر، يُمكن نقل النفط من شرق السعودية إلى ساحل البحر الأحمر، ومن ثم إلى الأسواق العالمية. إلا أن التطورات الأخيرة تُشير إلى أن إنشاء مسار بديل وحده لا يكفي؛ بل يجب أن يتمتع هذا المسار البديل بأمن مستدام على امتداده.

اليوم، يُعاني مضيق هرمز من اضطرابات، وتتعرض شركة بترولين لهجمات، وتواجه صادرات ينبع ضغوطًا، وأصبح باب المندب بؤرة توتر أمني. في الوقت نفسه، تجاوزت أسعار النفط حاجز المئة دولار، وكشفت أسعار الديزل والشحن ووقود الطائرات المرتفعة عن أولى بوادر امتداد أزمة الطاقة إلى الاقتصاد الحقيقي.

من هذا المنطلق، ينبغي النظر إلى الهجوم على خط أنابيب النفط بين الشرق والغرب على أنه ضربة لمنطق "تجاوز هرمز" وليس مجرد ضربة للبنية التحتية النفطية.

تسعى السلطات السعودية منذ عقود إلى تقليل اعتمادها على هرمز من خلال تطوير خطوط الأنابيب وموانئ البحر الأحمر. لكن إذا أصبح خط الأنابيب البري، أو محطة التصدير، أو الطريق البحري غير آمن، فلن يكون هناك أي طريق بديل آمن تمامًا.

وإذا استمر انعدام الأمن المتزامن في مضيق هرمز، وبنية نقل النفط التحتية، ومضيق باب المندب، فلن تقتصر الأزمة على السلطات السعودية أو الخليج . في هذه الحالة، تتشكل صدمة واسعة النطاق لجغرافيا الطاقة العالمية؛ صدمة قد ترفع أسعار النفط، وتزيد من تكلفة النقل، وتؤدي في نهاية المطاف إلى

إجهاد إنتاج وتوزيع السلع في الاقتصادات الكبرى في العالم.