

ناقلات النفط تواصل مسارها في البحر الأحمر رغم أزمة باب المندب



أظهر تحليل أجرته «رويترز» لبيانات تتبع السفن، أن حركة ناقلات النفط والوقود في البحر الأحمر كانت مستقرة في ديسمبر/كانون الأول، رغم أن العديد من سفن الحاويات غيرت مساراتها بسبب التوتر الحاصل في باب المندب. وأدت الهجمات إلى ارتفاع تكاليف الشحن وأقساط التأمين ارتفاعاً حاداً، لكن تأثيرها على تدفقات النفط جاء أقل من المخاوف مع استمرار شركات الشحن في استخدام الممر الرئيسي بين الشرق والغرب. ولم تحدث التكاليف الإضافية فرقاً كبيراً بالنسبة لمعظم شركات الشحن حتى الآن؛ لأن تكلفة استخدام البحر الأحمر لا تزال في متناول الجميع مقارنة بإرسال البضائع حول إفريقيا. لكن الوضع يستحق المراقبة مع قيام بعض شركات النفط مثل «بي بي» و«إكوينور» بتحويل الشحنات إلى المسار الأطول. وقال خبراء، إن زيادة تكاليف الشحن ستزيد على الأرجح صادرات الخام الأمريكي إلى بعض المشترين الأوروبيين. وقالت ميشيل ويز بوكمان، محللة الشحن في لويديز ليست: «لم نشهد حقاً عرقلة حركة الناقلات التي كان يتوقعها الجميع».

يوماً في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن في ديسمبر/كانون وكانت هناك 76 ناقلة محملة بالنفط والوقود في المتوسط شهر الأول، وهي المنطقة القريبة من اليمن والتي شهدت الهجمات. ويقل هذا العدد بمقدار سفينتين فقط عن متوسط

خلال أول 11 شهراً من عام 2023، وفقاً لبيانات من خدمة نوفمبر/تشرين الثاني، وبواقع ثلاث سفن فقط عن المتوسط ماري تريس لتتبع السفن.

ورصدت خدمة كبلر المنافسة لتتبع السفن عبور 236 سفينة يومياً في المتوسط بمنطقة البحر الأحمر وخليج عدن اليومي البالغ 230 سفينة في نوفمبر/تشرين الثاني. بأكملها في ديسمبر/كانون الأول، وهو ما يزيد قليلاً على المتوسط وذكرت ويز بوكمان: أن التكلفة الإضافية للإبحار عبر طريق رأس الرجاء الصالح حول إفريقيا بدلاً من المرور عبر البحر الأحمر ستجعل رحلات توصيل النفط أقل ربحية. وأضافت، «وبالتالي، ستحاول وستمضي قدماً».

ارتفاع الأسعار

وتضاعفت أسعار التاجير تقريباً منذ بداية ديسمبر/كانون الأول وفقاً لبيانات من شركة مارهم لتحليل بيانات السفن. وتصل تكلفة شحن النفط على متن ناقلات سويزماكس إلى قرابة 85 ألف دولار يومياً. ويمكن أن تحمل هذه الناقلات ما يصل إلى مليون برميل. وتبلغ تكلفة شحن النفط على متن سفن أفراماكس، التي يمكنها نقل 750 ألف برميل، 75 ألف دولار في اليوم.

وانخفضت حركة الناقلات في منطقة جنوب البحر الأحمر لفترة وجيزة بين 18 و22 ديسمبر/كانون الأول لمتوسط ناقلة، لكن الحركة استؤنفت بعد ذلك، وفقاً لخدمة ماري تريس لتتبع السفن.

وتراجعت حركة سفن الحاويات في المنطقة بشكل أكثر حدة بنسبة 28 في المئة في ديسمبر/كانون الأول مقارنة بنوفمبر/تشرين الثاني، مع انخفاضات حادة في النصف الثاني من الشهر بسبب تصاعد الهجمات، بحسب ماري تريس.

مخاطرة

وأوضح تحليل بيانات لمجموعة بورصات لندن أن العديد من شركات النفط الكبرى والمصافي وشركات خدمات الشحن واصلت استخدام طريق البحر الأحمر.

وقال كالفين فرويدج، مؤسس شركة مارهم لتحليل بيانات السفن: «تريد شركات الشحن وعملائها حقاً تجنب تعطل الجدول الزمني؛ لذا فهم ما زالوا يتحملون المخاطر».

وأشار إلى أن العديد من ناقلات النفط التي تعبر البحر الأحمر كانت تحمل الخام الروسي إلى الهند. ووفقاً لبيانات تتبع السفن في مجموعة بورصات لندن، عبرت السفينة دلتا بوسيدون التي تشغلها شركة شيفرون، قناة السويس والبحر الأحمر في نهاية ديسمبر/كانون الأول في طريقها إلى سنغافورة. وأظهرت البيانات أن السفينة سانمار سارود، التي تشغلها شركة التكرير الهندية ريلينس، عبرت البحر الأحمر أيضاً في أواخر ديسمبر/كانون الأول لتسليم مكونات البنزين إلى الولايات المتحدة.

وقال متحدث باسم شيفرون: «سنواصل بشكل فعال تقييم سلامة الطرق في البحر الأحمر وفي جميع أنحاء الشرق الأوسط واتخاذ القرارات بناء على آخر التطورات».

ولم ترد ريلينس على طلب التعليق.

وعبرت ناقلات أخرى، تستأجرها وحدة كليرليك التابعة لشركة جانفور التجارية، وشركة التكرير الهندية بهارات بتروليوم، وشركة أرامكو تريدنج لسعودية، هذا الطريق في الأسابيع القليلة الماضية. ورفضت الشركات التعليق أو لم ترد على طلبات التعليق.

ويمكن لاستخدام البحر الأحمر أن يختصر حوالي 3700 ميل بحري لرحلة من سنغافورة إلى جبل طارق.

تحويل المسار

وأوقفت بعض الشركات مثل بي بي وإكوينور جميع عمليات العبور عبر البحر الأحمر مؤقتاً، وأعادت توجيه سفنها في المنطقة.

وتشير بيانات شركة فورتسكا لتتبع السفن إلى أن 32 ناقلة على الأقل حولت مسارها أو سلكت طريق رأس الرجاء الصالح بدلاً من استخدام قناة السويس منذ النصف الثاني من ديسمبر/كانون الأول. وأضافت فورتكسا أن الناقلات التي يتم تحويل مسارها هي في الأغلب تلك التي استأجرتها الشركات التي أعلنت تعليق الإبحار في البحر الأحمر مؤقتاً، أو تلك التي تديرها كيانات أمريكية أو مرتبطة بإسرائيل. وقال تجار زيت الوقود ومصادر تزويد السفن بالوقود في آسيا، إنهم ما زالوا يراقبون التطورات في البحر الأحمر، على الرغم من أن شرق السويس لا يزال به إمدادات كافية في الوقت الحالي؛ لذا فمن غير المرجح أن تؤدي عمليات تحويل المسار الحالية إلى زيادة الأسعار.

وتشير بيانات كبلر إلى أن الاضطرابات من الشرق إلى الغرب أثرت بشكل رئيسي على الواردات الأوروبية من الديزل ووقود الطائرات حتى الآن. وفي الوقت نفسه، أثرت عمليات التحويل من الغرب إلى الشرق على بعض شحنات زيت الوقود والبنزين الأوروبية إلى الشرق الأوسط وآسيا والمحيط الهادي وشرق إفريقيا. وقال مات سميث، المحلل في شركة كبلر لتتبع السفن، إن التوتر هناك دفع أيضاً المزيد من مشتري النفط إلى التطلع للولايات المتحدة، ولعب دوراً على الأرجح في الزيادة القياسية لصادرات النفط الخام إلى أوروبا إلى 2.3 مليون برميل يومياً في ديسمبر/كانون الأول.

وأضاف سميث، «حالة عدم اليقين المستمرة في البحر الأحمر من المرجح أن تحفز بعض الشراء الأوروبي للخام (الأمريكي)». (رويترز)