



منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك)
ORGANIZATION OF ARAB PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OAPEC)



THE OXFORD
INSTITUTE
FOR ENERGY
STUDIES

A RECOGNIZED INDEPENDENT CENTRE OF THE UNIVERSITY OF OXFORD



UNIVERSITY OF
OXFORD

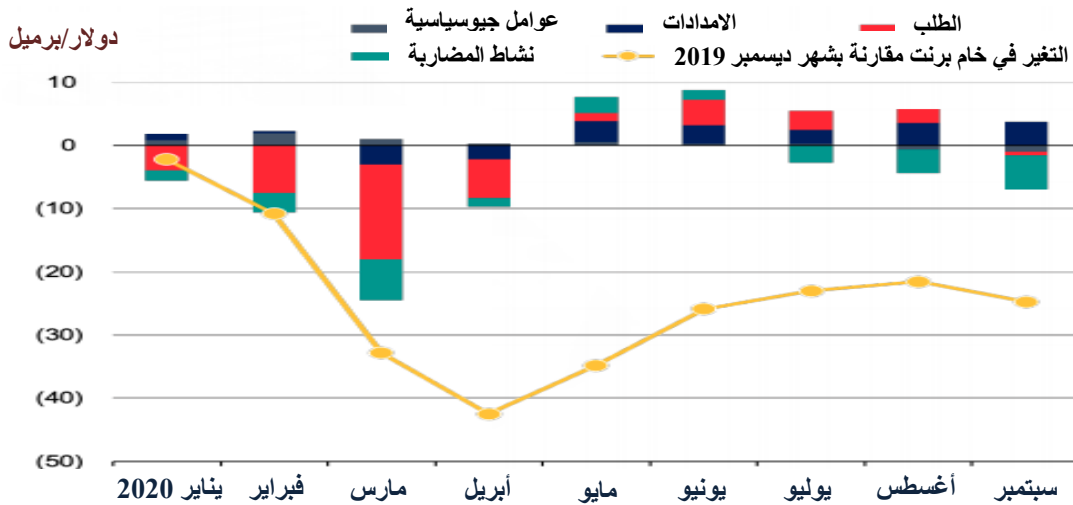
ملخص لتقرير معهد أكسفورد لدراسات الطاقة المعنون بـ

«تعافي سوق النفط تحت الضغط»

“Oil Market Recovery Under Pressure”

بعد تحقيق مكاسب شهرية متواصلة خلال الفترة (مايو - أغسطس) 2020، تخلى سعر خام برنت عن بعض من تلك المكاسب خلال شهري سبتمبر وأكتوبر. فبعد الانتعاش بمقدار 20.9 دولار/برميل منذ شهر أبريل 2020، إنخفض سعر خام برنت الشهري من 44.3 دولار/برميل في شهر أغسطس 2020 إلى 40.5 دولار/برميل في شهر أكتوبر أي بمقدار 3.8 دولار/برميل، ولكنه ظل في نطاق يتراوح ما بين 40 إلى 45 دولار/برميل للشهر الخامس على التوالي. هذا وقد ساهم نمو الطلب على النفط والذي كان أقل مما هو متوقع خلال شهر سبتمبر 2020 في انخفاض الأسعار بمقدار 0.6 دولار/برميل وذلك للمرة الأولى منذ شهر أبريل 2020، واستمر تنامي ضغوط الطلب السلبية على نشاط المضاربة التي تعكس المخاوف بشأن الطلب وسط بدء موجة ثانية من فيروس كورونا المستجد (Covid-19) للشهر الثالث على التوالي، مما أدى إلى تراجع نمو الأسعار بمقدار 5.3 دولار/برميل. أما فيما يخص جانب العرض، فقد ساهم ارتفاع نسبة التزام دول أوبك+ بإتفاق خفض الإنتاج بمقدار 3.7 دولار/برميل من الارتفاع في الأسعار. على الرغم من أن عودة الإنتاج الليبي ساهم في خفض أسعار النفط بمقدار دولار واحد للبرميل.

الشكل (1): محركات أسعار النفط في شهر سبتمبر 2020



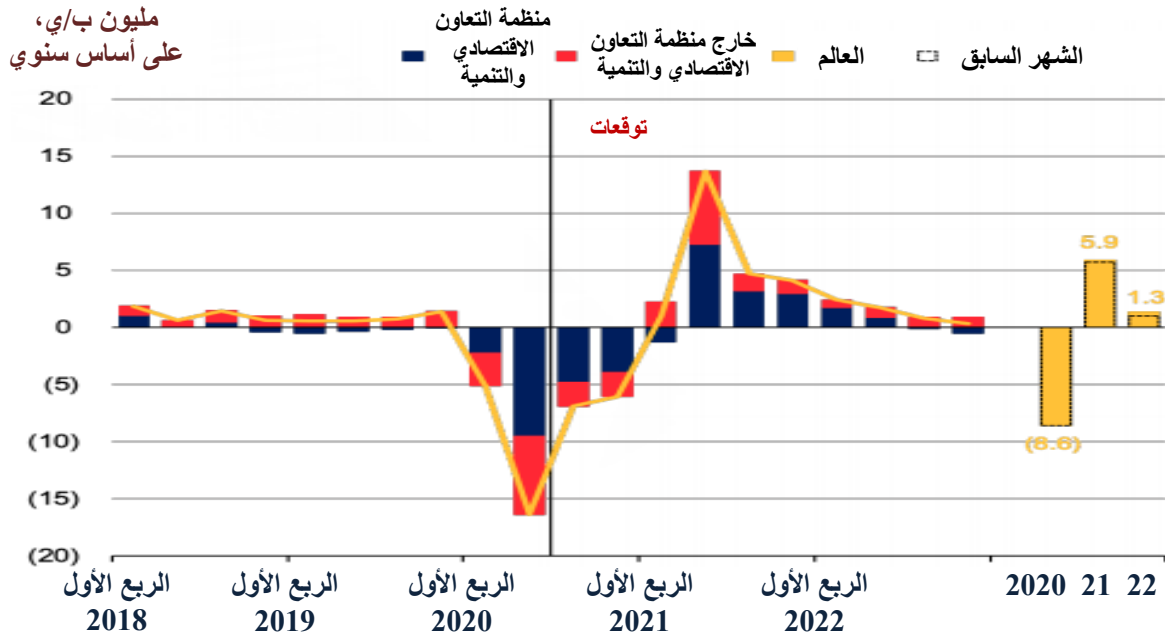
المقال صدر في الموقع الإلكتروني لمعهد أكسفورد لدراسات الطاقة وقد تم ترجمته إلى اللغة العربية بإذن من المعهد

وفي حين أن المخاطر الرئيسية التي تواجه سوق النفط لا تزال تهيمن عليها عوامل الطلب من جهة وموجة ثانية من فيروس كورونا المستجد (Covid-19) من جهة أخرى، حيث أدت الأخيرة إلى إجراءات إغلاق جديدة خاصة في أوروبا، إلا أن المخاطر على جانب العرض آخذة في الارتفاع أيضاً. وعلى جانب الطلب، أصبح هناك اتجاهان واضحان وهما:

1. تعافي الطلب العالمي على النفط بشكل أقل من المتوقع خلال شهري مايو ويونيو 2020، وهو ما أدى إلى خفض توقعات الطلب على النفط لعام 2020 وعام 2021. ومن المتوقع حالياً أن يستغرق الطلب العالمي على النفط وقتاً أطول للوصول إلى مستوى ما قبل الجائحة.
2. هناك تفاوت كبير في وتيرة إنتعاش الطلب على النفط فيما بين مناطق العالم المختلفة، وكذلك من حيث أنواع الوقود المختلفة.

وتعكس بيانات الطلب العالمي على النفط في الربع الثالث والربع الرابع من عام 2020 هذين الاتجاهين. حيث تشير التقديرات إلى إنخفاض الطلب العالمي على النفط في الربع الثاني من عام 2020 إلى نحو 83 مليون برميل/يوم، أي بانخفاض بلغ 16.4 مليون برميل/يوم مقارنة بالربع المماثل من عام 2019. قبل أن يرتفع خلال الربع الثالث من عام 2020 بنحو 11 مليون برميل/يوم مقارنة بالربع السابق، ليصل إلى نحو 94 مليون برميل/يوم، وهو مستوى منخفض بنحو 7 مليون برميل/يوم مقارنة بالربع المماثل من عام 2019.

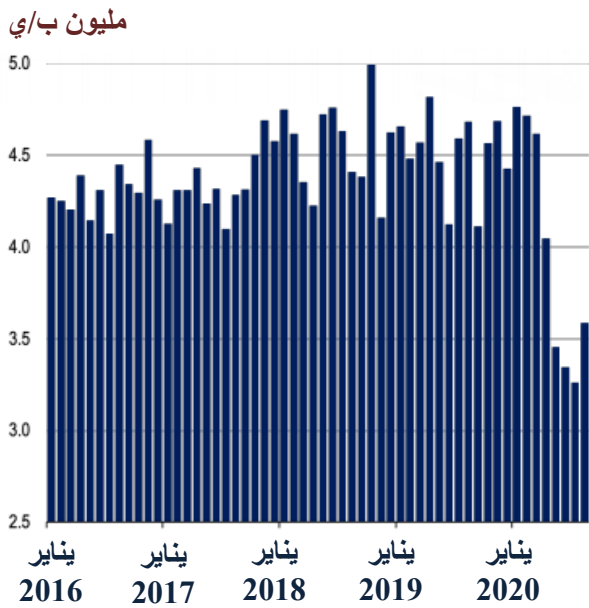
الشكل (2): التغير في الطلب العالمي على النفط



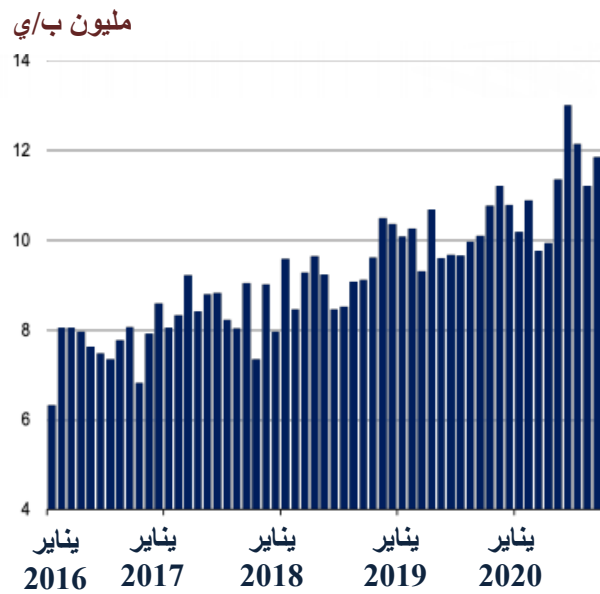
وتشير التوقعات إلى ارتفاع الطلب العالمي على النفط في الربع الرابع من عام 2020 بنحو 0.9 مليون برميل/يوم فقط مقارنة بالربع السابق، ليصل إلى نحو 94.9 مليون برميل/يوم، وهو مستوى منخفض بنحو 6 مليون برميل/يوم. والخلاصة أن تعافي الطلب العالمي على النفط يبدو قد توقف تقريباً.

وقد كانت وتيرة تعافي الطلب على النفط متفاوتة للغاية. فمن الناحية الجغرافية، لا يزال الطلب الآسيوي قوياً مقدماً بطلب الصين والهند، فقد ارتفعت واردات الصين من النفط الخام على أساس سنوي، على الرغم من تباطؤها في الأشهر الأخيرة (انخفضت خلال شهر أكتوبر بنسبة بلغت نحو 12% مقارنة بالشهر السابق) وتراجع دور الصين في تحقيق التوازن. ومع ذلك، من المتوقع أن ترتفع واردات الصين بدعم من ارتفاع حصص الاستيراد لعام 2021. أما فيما يخص الهند، فقد كانت البيانات الواردة منها قوية في جميع المجالات، حيث ارتفعت مبيعات الديزل في شهر سبتمبر 2020 بنسبة 17% على أساس شهري، بينما ارتفع استهلاك كيروسين الطائرات بنسبة 30%، لكن النمو الملحوظ كان في مبيعات الغازولين التي لم ترتفع على أساس شهري فحسب، بل أيضاً على أساس سنوي (22 ألف برميل/يوم). هذا وتشير البيانات الأولية إلى أداء قوي مماثل في شهر أكتوبر. وبشكل عام، ساهمت قوة الطلب الآسيوي على النفط في احتفاظ نوعية الخامات الموجهة إلى آسيا مثل خام ESPO الروسي المتوسط وخام Girassol الأنغولي الحلو بعلاوة مقارنة بمعاييرها. كما شهد النفط العائم في السفن حول آسيا انخفاضات كبيرة.

الشكل (4): واردات الهند من النفط الخام



الشكل (3): واردات الصين من النفط الخام

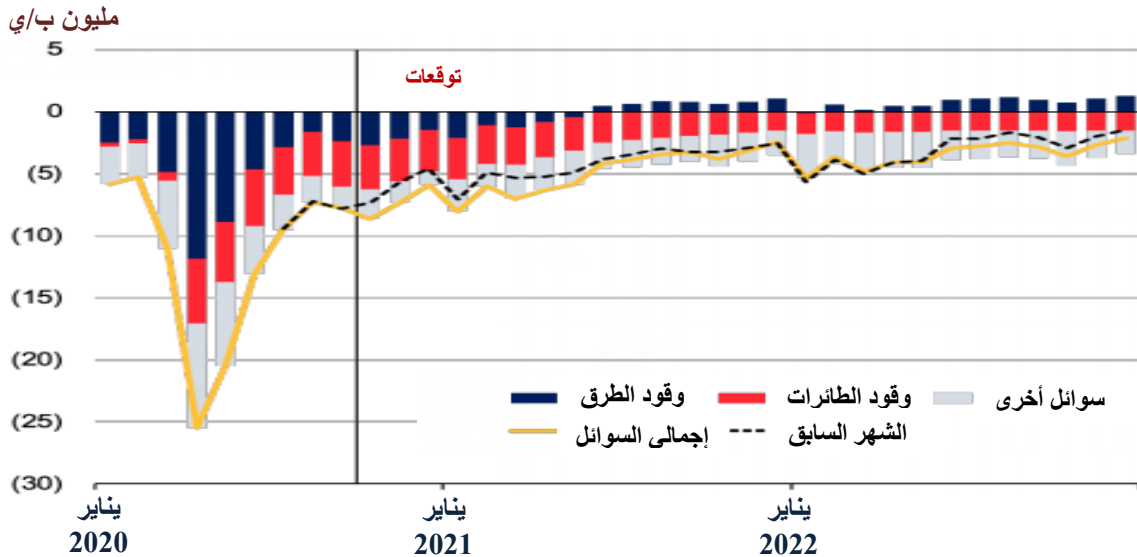


وفي أوروبا بدا الوضع مغايراً، حيث أثرت إعادة فرض القيود وإجراءات العزل سلباً على الطلب، بخاصة على الغازولين ووقود الطائرات، عقب ظهور بعض بوادر التعافي. وتشير التوقعات الحالية إلى انخفاض الطلب على النفط في الدول الأوروبية الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في الربع الرابع من عام 2020 بمقدار 287 ألف برميل/يوم مقارنة بالربع السابق، وبنحو 1.5 مليون برميل/يوم مقارنة بالربع المماثل من العام السابق، وذلك بعد أن انتعش بمقدار 1.8 مليون برميل/يوم في الربع الثالث من العام.

أما فيما يخص دول الأمريكيتين الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، فقد تم تخفيض توقعات نمو الطلب على النفط في الربع الرابع من عام 2020 من 543 ألف برميل/يوم إلى 248 ألف برميل/يوم

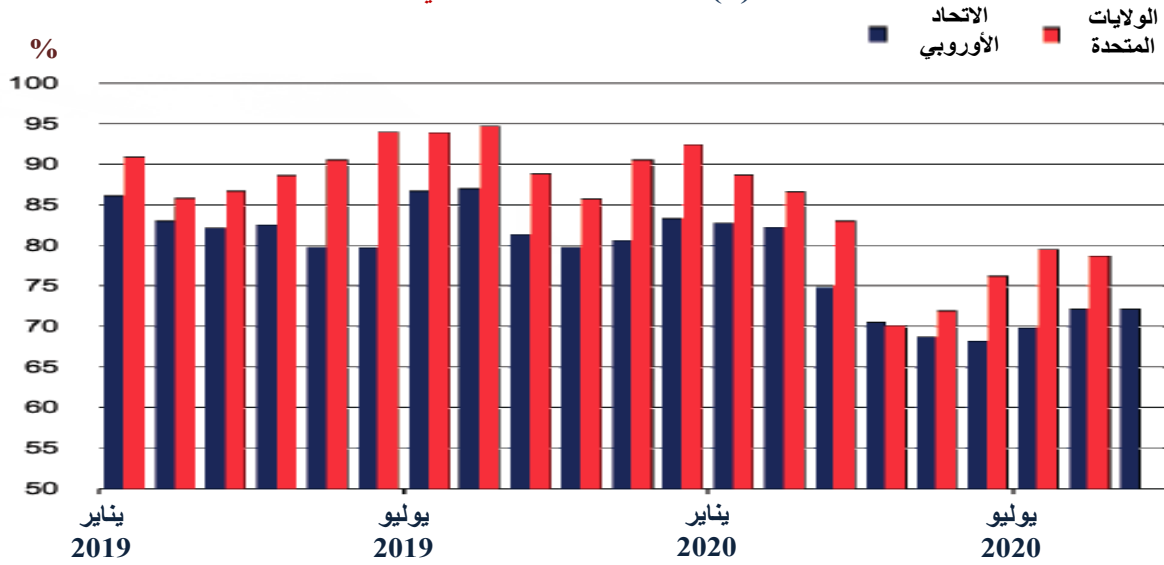
مقارنة بالربع السابق. وفي هذا السياق، تظهر البيانات الأولية أن إجمالي مبيعات المنتجات النفطية في الولايات المتحدة الأمريكية، قد إنخفضت في شهر سبتمبر 2020 بمقدار 426 ألف برميل/يوم مقارنة بالشهر السابق، واستحوذ الغازولين على الجزء الأكبر من هذا الإنخفاض بنحو 263 ألف برميل/يوم. ومن حيث أنواع الوقود المختلفة، يظل وقود الطائرات هو الحلقة الأضعف حتى الآن. هذا ويتوقع أن ينخفض الطلب على وقود الطائرات في عام 2020 إلى حوالي 4.3 مليون برميل/يوم مقارنة بحوالي 7.9 مليون برميل/يوم في عام 2019 بإنخفاض يبلغ نحو 45%. وتأثر استهلاك الديزل بالانكماش الاقتصادي، على الرغم من أن ارتفاع حركة النقل بالشاحنات والشحن في الآونة الأخيرة تزامناً مع تزايد كلاً من حجم التجارة الإلكترونية وإعادة بناء المخزون من قبل الشركات.

الشكل (5): التغير في الطلب العالمي على النفط عن شهر ديسمبر 2019



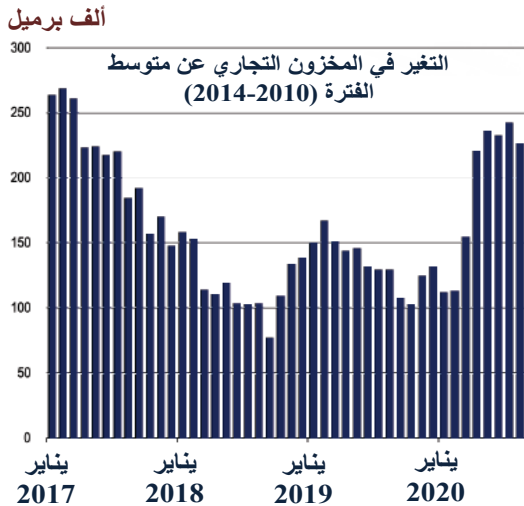
يتسبب هذا التفاوت في الطلب على أنواع الوقود المختلفة في حدوث مشاكل تشغيلية كبيرة في مصافي تكرير النفط، خاصة في أوروبا، حيث تضطر المصافي إلى إيقاف التشغيل لخفض إمدادات الديزل ووقود الطائرات، وهو ما ينتج عنه تقييد الإمدادات من أنواع الوقود الأخرى مثل النافثا وزيت الوقود الذي ظل الطلب عليهما جيداً بشكل مقبول. ففي الولايات المتحدة الأمريكية، تعمل مصافي تكرير النفط بنسبة 78% من طاقتها التشغيلية، في حين تنخفض هذه النسبة إلى 72% في مصافي التكرير العاملة في أوروبا. وعلى الرغم من هذه المستويات المنخفضة من معدلات التشغيل، إلا أن هوامش الربح من الغازولين والديزل تتآكل، خاصة في أوروبا. وسيستغرق أي تحسن مستمر في تلك الهوامش بعض الوقت حيث يمكن تلبية الزيادة في الطلب على الديزل من المخزونات وزيادة عمليات تشغيل المصافي. هذا التفاوت في الطلب على أنواع الوقود المختلفة، جنباً إلى جنب مع القدرة على تكثيف عمليات مصافي التكرير والمخزونات الكبيرة من المنتجات، سيجعل هوامش التكرير تحت ضغط مستمر، لا سيما أن تكلفة الخام الثقيل والمتوسط مرتفعة نسبياً بسبب تخفيضات دول أوبك+، والاضطرابات في إيران وفنزويلا، وإنخفاض إنتاج النفط في كندا.

الشكل (6): معدلات تشغيل مصافي التكرير

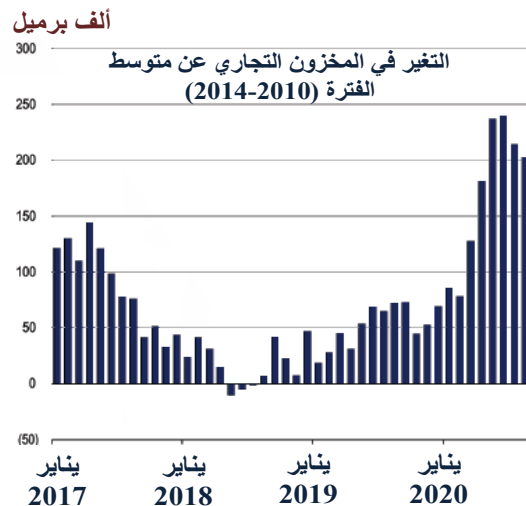


لا تزال مخزونات النفط الخام مرتفعة بشكل ملحوظ عن متوسط الفترة (2010-2014). ومن حيث مخزون المنتجات النفطية، فعلى الرغم من انخفاض الطلب على وقود الطائرات، ظلت مخزونات وقود الطائرات تحت السيطرة. على سبيل المثال، تقل مخزونات وقود الطائرات في الولايات المتحدة الأمريكية عن متوسط الفترة (2010-2014) إلى جانب ضعف الطلب على الديزل. وتعمل المصافي على التحول من إنتاج وقود الطائرات إلى التركيز على إنتاج الديزل مما ساهم في تحقيق فائض هائل في الديزل/ نواتج التقطير المتوسطة. يذكر أن الفائض في نواتج التقطير المتوسطة عن متوسط الفترة (2010-2014) بالولايات المتحدة الأمريكية بلغ حوالي 31.3 مليون برميل، بعد أن وصل إلى ذروته البالغة 43.4 مليون برميل في شهر يونيو 2020. والصورة مماثلة أيضاً في آسيا حيث ارتفعت أيضاً نواتج التقطير المتوسطة.

الشكل (8): الفائض في مخزونات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من المنتجات

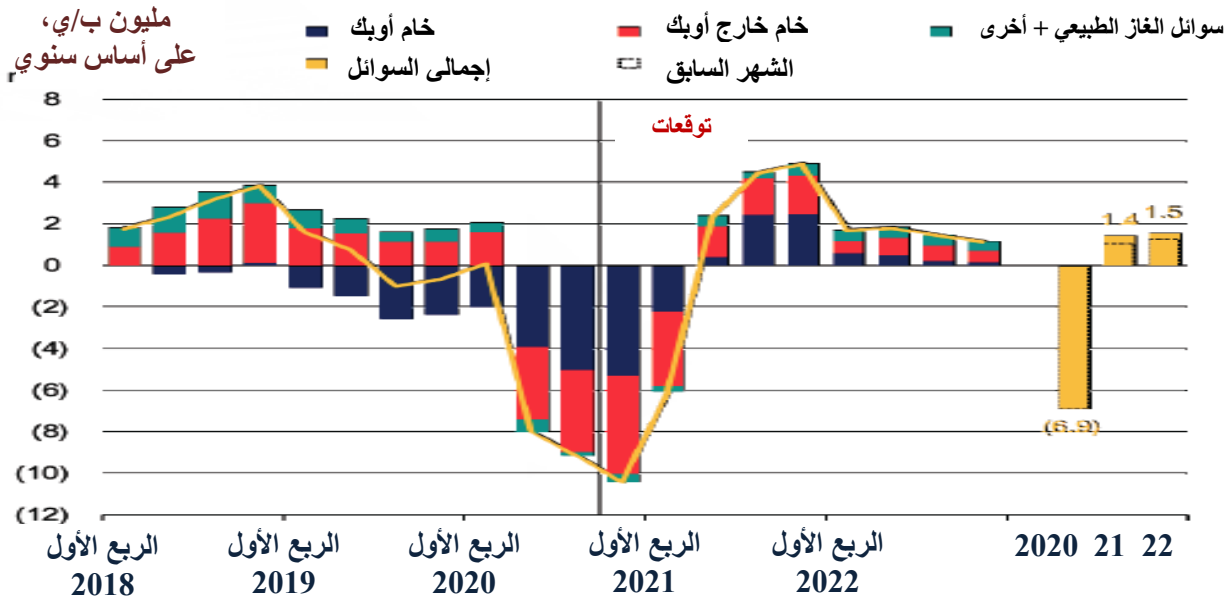


الشكل (7): الفائض في مخزونات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من النفط الخام



تظل الوتيرة البطيئة والمتفاوتة لتعافي الطلب على النفط هي التحدي الذي يواجه سوق النفط العالمي، إلا أن المخاطر على جانب العرض أخذت في الارتفاع أيضاً. فقد تم استئناف إنتاج وتصدير النفط الخام في دولة ليبيا، ومن المتوقع أن يرتفع الإنتاج إلى مستوى يزيد عن 1 مليون برميل/يوم بنهاية عام 2020. كما أعلنت حكومة مقاطعة Alberta الكندية أنها سترفع القيود الموضوعة على الإنتاج الشهري من النفط الخام وتسمح للمنتجين باستخدام سعة خطوط الأنابيب المتاحة بحلول شهر ديسمبر 2020. يذكر أن أكثر من 20% من إنتاج النفط في مقاطعة Alberta قد توقف في بداية جائحة فيروس كورونا المستجد (Covid-19)، وقد عاد بعض الإنتاج المتوقف بالفعل إلى سوق النفط منذ ذلك الحين، ليصل إجمالي الإنتاج إلى 3.1 مليون برميل/يوم في شهر أغسطس 2020. من جانب آخر، هناك اعتقاد سائد بأن الولايات المتحدة الأمريكية ستعود بشكل سريع إلى حد ما إلى خطة العمل الشاملة المشتركة (JCPOA)، وذلك على ضوء نتائج الانتخابات الأمريكية، مما يعني أن الإمدادات النفطية العالمية قد تزيد بنحو يتراوح بين 1.2 إلى 1.5 مليون برميل/يوم بحلول عام 2021 (ارتفعت صادرات إيران بشكل ملحوظ في شهري سبتمبر وأكتوبر 2020 في تحدٍ للعقوبات الأمريكية).

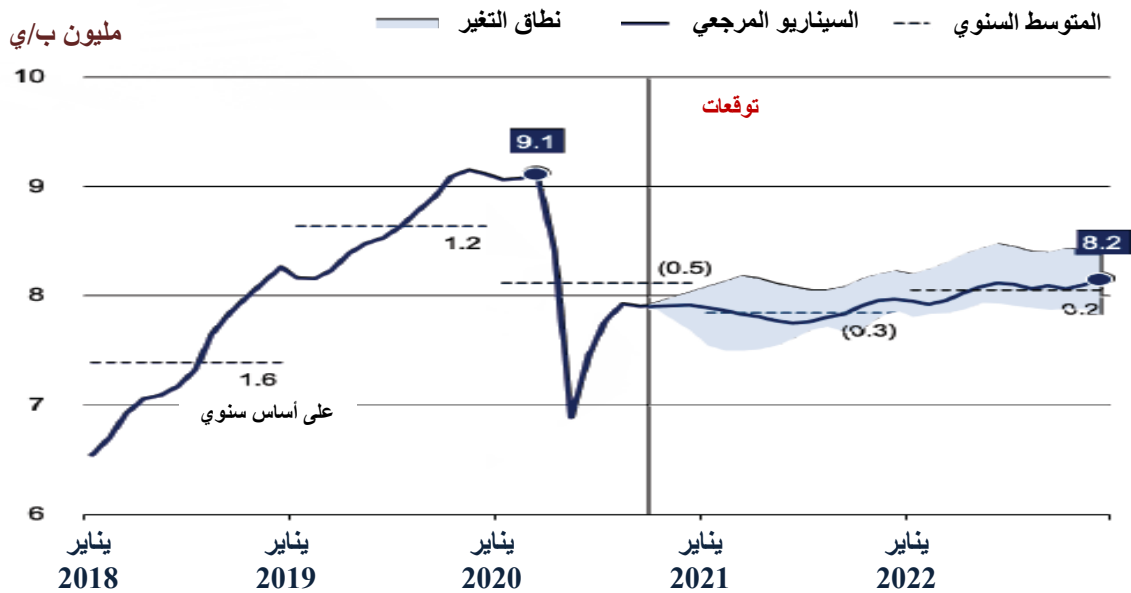
الشكل (9): التغير في الإمدادات العالمية من النفط



وتشير أحدث بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية إلى أن إنتاج النفط المتوقف ربما يكون قد تم استئنافه بشكل كامل في شهر أغسطس 2020. ومع ذلك، من المتوقع أن يؤثر تراجع نشاط الحفر على الآفاق المستقبلية لإمدادات النفط الأمريكي، على الرغم من أنه يمكن الاستفادة من تراكم الآبار المحفورة غير المكتملة (DUCs) في تعزيز الإنتاج بشكل مؤقت. أما فيما يخص عدد الحفارات العاملة، فعقب إنخفاضها إلى 172 حفارة في الأسبوع المنتهي في الرابع عشر من شهر أغسطس 2020 وهو أدنى مستوى

مسجل مُنذ عام 2005، ارتفع عدد الحفارات إلى 221 حفارة في أكتوبر 2020 ولكنها ظلت منخفضة بمقدار 475 حفارة مقارنة بالشهر المماثل من عام 2019. هذا ومن المتوقع أن يؤدي كل من تراجع نشاط الحفر والعقبات أمام التمويل الخارجي وضغوط التدفق النقدي إلى كبح إنتاج النفط الصخري الأمريكي بشكل ملحوظ حتى عام 2021، حيث يتوقع ارتفاع معدل الإنتاج إلى نحو 8 مليون برميل/يوم فقط بحلول نهاية عام 2021، وهو مستوى أقل بنحو 1.1 مليون برميل/يوم مقارنة بشهر ديسمبر 2019. وعلى هذا الأساس، لا تزال آفاق إنتاج النفط الصخري الأمريكي داعمة لتوازن سوق النفط العالمية والسعر على المدى القريب. وعلى الرغم من التخفيضات الحادة في الإنتاج الأمريكي والتوقعات القاتمة، استمرت صادرات الخام الأمريكية في الحفاظ على ثباتها نسبياً، حيث تنافس بقوة في آسيا وأوروبا.

الشكل (10): إمدادات النفط الصخري الأمريكي



أما فيما يخص دول أوبك+ فستتشكل فعالية استجابتها في أمرين وهما الطلب على النفط وهو أمر خارج سيطرة دول أوبك+، ونسبة الامتثال وهو أمر تحت سيطرة دول أوبك+. ففي حالة تباطؤ الطلب، قد تتخفف أسعار النفط في عام 2021 بنحو 9 دولار/برميل مقارنة بعام 2020، كما قد يشهد سوق النفط مجدداً فائض في الإمدادات. أما إذا تراجع الامتثال بالإتفاق، فقد تتخفف أسعار النفط في عام 2021 بنحو 7 دولار/برميل على أساس سنوي، مقارنة بسياريو الامتثال الكامل بنسبة 100%. من ناحية أخرى، إذا أصبح لقاح فيروس كورونا المستجد متاحاً وتعافى الطلب على النفط بشكل أسرع من المتوقع، فقد ترتفع أسعار النفط بشكل معتدل يصل إلى 4 دولار/برميل سنوياً.

هذا وتشير التوقعات على المدى القريب إلى أن مخاطر الطلب المتعلقة بالضغوط المتجددة على آفاق النمو العالمي ستكون مرتفعة في الفترة المتبقية من عام 2020 و عام 2021، مما سيتسبب في انخفاض

الأسعار بمقدار 7 دولار/برميل و 8.2 دولار/برميل على التوالي، قبل أن تتراجع تلك المخاطر بشكل ملحوظ في عام 2022. بالإضافة إلى ذلك، يبدو أن المخاطر على جانب العرض ستزيد تدريجياً وتتضخم مع الاقتراب أكثر نحو عام 2022، حيث يتوقع أن تسبب تلك المخاطر في إنخفاض أسعار النفط بنحو 2.3 دولار/برميل في عام 2020، وبنحو 9.4 دولار/برميل في عام 2022، وهذا يتعلق بمخاطر امتثال دول أوبك+ لاتفاق خفض الإنتاج وتراجع اضطرابات الإمدادات المرتبطة بالعوامل الجيوسياسية. هذا ولا تزال إمكانية ارتفاع أسعار النفط محدودة ولكنها لن تتعدى مستوياتها في عام 2019.

ومن المتوقع في الوقت الحاضر حدوث فائض في الإمدادات النفطية بنحو 2.2 مليون برميل/يوم في نهاية عام 2020، قبل أن يتحول السوق إلى عجز قدره 2.2 مليون برميل/يوم في عام 2021. ومع ذلك، يشير استمرار المخزونات النفطية عند مستويات مرتفعة خلال الربع الثالث من عام 2020، رغم من عمليات السحب المستمرة، إلى أن الفائض في تلك المخزونات من المتوقع أن ينخفض بمعدل أبطأ مما كان متوقعاً في السابق، وعليه لن تعود المخزونات النفطية إلى مستويات ما قبل جائحة فيروس كورونا المستجد (Covid-19) قبل عام 2022 على الأقل، وهو ما يؤكد على الصعوبة والمدة الطويلة التي قد تحتاجها سوق النفط للتعافي في المستقبل.



منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك)
ORGANIZATION OF ARAB PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OAPEC)



THE OXFORD
INSTITUTE
FOR ENERGY
STUDIES

A RECOGNIZED INDEPENDENT CENTRE OF THE UNIVERSITY OF OXFORD

