

## بينما يختنق الجيران.. هل تريح إيران نفطياً من تطويق هرمز؟

بينما يبدو الشرق الأوسط في حالة حصار بحري مفتوح بفعل توقف المرور عبر مضيق هرمز، ظهرت مفارقة مثيرة تتمثل بزيادة إيران صادراتها النفطية من خلال نفس الممر، أكثر مما كان الوضع عليه قبل الحرب.

فما تفاصيل هذه الزيادة المفترضة وكيف تحافظ طهران على تدفق صادراتها النفطية بينما تعاني دول الجوار من توقف حركة الشحن؟ وما الأساليب التي توظفها إيران لتجاوز الاختناق البحري؟

هل صادرات إيران أعلى من قبل الحرب؟

لتحديد ما إذا كانت صادرات إيران قد تجاوزت مستوياتها قبل الحرب، يجب البدء بقراءة السياق الصحيح.

قبل اندلاع القتال في نهاية فبراير/شباط 2026، كانت إيران تنتج نحو 3.3 ملايين برميل يومياً من النفط الخام إضافةً إلى 1.3 مليون برميل من المكثفات والسوائل الأخرى، وكانت تصدر حوالي 1.69 مليون برميل يومياً في 2025.

وأثارت صحيفة "وول ستريت جورنال" جدلاً عندما نقلت عن بيانات شركة "كبلر" للمعلومات التجارية والسلعية أظهرت أن ناقلات النفط حملت خلال الأيام الستة الأولى من الحرب متوسطاً يومياً يبلغ 2.1 مليون برميل، مقابل نحو 2 مليون برميل يومياً في فبراير، ما يوحي بأن القتال لم يخنق النفط الإيراني بل زاد من تدفقه.

غير أن مقارنة بضعة أيام بذروة شهرية واسعة يمكن أن تكون مضللة. فعند العودة إلى سجلات شركة المعلومات البحرية "تانكر تراكيترز" حلتها رويترز، يتضح أن إجمالي صادرات الخام الإيراني بين 28 فبراير و11 مارس تراوح بين 13.7 و16.5 مليون برميل، أي ما يعادل 1.1 إلى 1.5 مليون برميل يومياً.

وهو أقل من متوسط صادرات 2025 البالغ 1.69 مليون برميل يومياً، وأقل كثيراً من مستوى فبراير 2026 عندما بلغت الصادرات نحو 2.17 مليون برميل يومياً.

بل إن "كبلر" نفسها سجلت رقماً قياسياً أسبوعياً يقترب من 3.8 ملايين برميل يومياً في الأسبوع الذي بدأ في 16 فبراير، ما يعني أن أي معدلات بعد الحرب تأتي دون هذا السقف.

الخلاصة أن إيران رفعت صادراتها إلى مستويات غير مسبوقه قبيل الضربة تحسباً للحصار، ثم تراجع بعد الهجوم لكنها ظلت ضمن النطاق المعتاد الذي يدور حول 1.5 مليون برميل يومياً، ما يجعل الحديث عن "زيادة" الصادرات بعد الحرب استنتاجاً يحتاج إلى تدقيق في معايير القياس والفترة الزمنية المستخدمة.

لفهم التغيير، يجب تحديد خطوط أساس متعددة، يوضحها الانفوجراف التالي:

ملاحظات تحليلية	حجم الصادرات الإيرانية "خام + مكثفات"	المؤشر الزمني
خط الأساس السنوي الأكثر استقراراً	1.69 مليون برميل/يومياً	متوسط عام 2025
شهر هادئ نسبياً قبل انفجار الأزمة	1.51 مليون برميل/يومياً	متوسط يناير 2026
رفع استباقي للشحنات قبل الحرب	2.17 مليون برميل/يومياً	متوسط فبراير 2026
قفزة استثنائية لا تصلح للمقارنة ⚠️	3.79 ملايين برميل/يومياً	ذروة أسبوعية 16-22 فبراير
ما خرج فعلاً وفق البيانات	1.1-1.5 مليون برميل/يومياً	ما بعد الحرب: تدفقات/ صادرات مؤكدة
التحميل في الموانئ لا يعكس بالضرورة العبور النهائي	نحو 2.1 مليون برميل/يومياً	ما بعد الحرب: تحميلات على الناقلات

الأرقام الظاهرة هنا تفرّق بين متوسطات التصدير الفعلية والتحميلات على الناقلات

إلى من يذهب النفط الإيراني؟

بكين هي الزبون الأبرز، إذ أن أكثر من 80٪ من الصادرات الإيرانية في 2025 اتجهت إلى الصين.

استوردت مصافي "تيبوت" الصينية المستقلة نحو 1.38 مليون برميل يومياً (13.4٪ من وارداتها البحرية).

المشتررون الرئيسيون هم المصافي الخاصة وليس الشركات الحكومية الكبرى، لأنها تتجنب العقوبات الأمريكية.

تشتري المصافي الصينية خام "إيران لايت" بخصم 8-10 دولارات أقل من سعر برنت، وفق رويترز.

يشير تقرير لـ "إيران إنترناشيونال" إلى أن الخصم ارتفع إلى 11-12 دولاراً مطلع 2026.

توجد شحنات أقل إلى الإمارات وماليزيا (حوالي 125 ألف برميل يومياً)، وغالباً ما تكون للتمويه وإعادة التصدير.

كيف نجحت في إبقاء النفط متحركاً؟

يرتبط نجاح إيران بوجود بنية تصدير غير رسمية وغموض في مسارات الشحن:

الشحن ضمن المياه الإيرانية: الناقلات تبقى داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لإيران (حتى 24 ميلاً من الساحل)، ما يقلل تعرضها للهجمات.

1- الأسطول المظلم: تستخدم إيران أسطول الظل وهو شبكة ناقلات قديمة لا تلتزم بالمعايير الدولية وتتجنب تتبع الأقمار الصناعية، كما أن غالبية الناقلات تبحر بلا إشارات تعريف أو تغيير أسماءها وترفع أعلام دول نائية، ما يجعل تعقبها صعباً.

2- المخزون العائم: قبل الحرب، خزنت إيران قرابة 200 مليون برميل من النفط على السفن، وهي كميات وفرت مرونة لتلبية الطلب سريعاً عند الحاجة، لكنها أيضاً عبء مالي وثغرة أمنية.

3- التسليم للصين عبر ماليزيا: عمليات نقل من سفينة إلى أخرى قبالة سواحل ماليزيا تسمح بإعادة وسم النفط قبل وصوله إلى المصافي الصينية.

4- غياب الحصار البحري: على عكس ما حدث لفرنزويلا، لم تفرض واشنطن حصارًا بحريًا كاملًا على الناقلات الإيرانية، ربما لتجنب تصعيد أكبر في المضيق، مما أتاح استمرار التدفق.

ورغم تسويق طهران لامتلاكها بدائل استراتيجية مثل ميناء "جاسك" لتجاوز مضيق هرمز، أثبتت الأزمة أن هذا الميناء هو مجرد ورقة دعائية لا تتجاوز قدرته تحميل سفينة واحدة من طراز (VLCC)، في حين لا يزال أكثر من 90% من الصادرات الإيرانية مرتبهاً بالكامل لجزيرة "خرج". يوضح الجدول التالي الفجوة الهائلة بين البنيتين.

المعيار الاستراتيجي	جزيرة "خرج"	محطة "جاسك"
القدرة القصوى للتحميل	7 ملايين برميل/يومياً	مليون برميل/يومياً (نظرياً فقط)
حصة التصدير الفعلي	تستحوذ على 90% من إجمالي صادرات إيران	شبه معدومة (لم تختبر تجارياً بكثافة)
سعة التخزين الاحتياطية	27 مليون برميل	أقل من 5 ملايين برميل
الموقع الجغرافي	داخل الخليج العربي (يحتاج عبور هرمز)	خليج عُمان (يتجاوز هرمز نظرياً)

يوضح الجدول الفجوة الهائلة بين بنيتي جزيرة خرج ومحطة جاسك

هل استفادت إيران اقتصادياً؟

تشير البيانات مجتمعة إلى أن إيران لم تحقق طفرة في صادراتها، لكنها قلصت الخسائر مقارنة بجيرانها، فقد حافظت على تدفق 1.1-1.5 مليون برميل يومياً حتى منتصف مارس رغم الحرب، مقابل توقف شبه كامل لصادرات السعودية والإمارات والعراق.

فعلى السطح، قد يبدو أن تواصل صادرات إيران وانفجار أسعار النفط العالمية (التي تجاوزت 120 دولاراً للبرميل يوم 8 مارس) يعود عليها بمكاسب كبيرة، لكن الفحص الدقيق يبرز صورة أكثر تعقيداً:

1- الأسعار والخصومات: رغم ارتفاع الأسعار، تبيع إيران نفطها بخصومات كبيرة (8-12 دولاراً للبرميل). كلما زادت المخاطر على النقل والتأمين، زادت هذه الخصومات، ما يقلص الأرباح الفعلية.

2- تكاليف الأسطول المظلم: استخدام ناقلات قديمة ومخفية يرفع تكلفة النقل والتأمين إلى أكثر من 100 ألف دولار يومياً، كما يشير موقع إيران إنترناشيونال. نحو 170 مليون برميل من النفط الإيراني مخزنة على ناقلات عائمة، ما يعني تجميد رأس مال وتحمل كلفة التخزين.

3- الضغوط على الطلب: بيانات يناير 2026 تظهر أن صادرات إيران تراجعت إلى 1.39 مليون برميل

يوميًا بسبب ضعف الطلب الصيني وتشديد العقوبات، ما يعني أن زيادة فبراير ربما كانت عملية تصريف مخزونات قبل الحرب أكثر منها نموًا مستدامًا.

4- تعطل المنافسين: بعض المكسب النسبي جاء من توقف صادرات جيران إيران عبر هرمز، ما رفع الطلب على براميل بديلة. لكن هذا ليس مكسبًا دائمًا؛ فإذا استُعيدت حركة المضيّق أو اتخذت الولايات المتحدة إجراءات لوقف الناقلات الإيرانية، فإن التجارة قد تتعطل فجأة.

5- إيرادات المنتجات: إيران تصدر أيضًا حوالي 820 ألف برميل يوميًا من المنتجات والسوائل، لكن صادرات الوقود هبطت إلى 350 ألف برميل يوميًا في يناير، ما يشير إلى خسارة جزء من العائدات.

6- الاعتماد الشبه المطلق على الصين: يجعلها هذا الأمر رهينة لتفضيلات مشترٍ واحد ولحجم خصومات كبيرة. إذا خفضت بكين مشترياتها أو تم تشديد العقوبات على المصافي المستقلة، ستتراجع الإيرادات بسرعة.

ومع ارتفاع الخصومات ومخاطر الشحن واحتدام العقوبات، فإن مكاسب طهران تبدو نسبية ومؤقتة، فالأزمة الحالية أعادت ترتيب الأضرار، وجعلت إيران تبدو وكأنها استفادت، لكنها في الواقع تواجه مستقبلًا غير مؤكد إذا تغيرت الظروف السياسية أو السوقية.