

# ملخص أبرز الأحداث الاقتصادية على المستوى اليمني والعربي والدولي فبراير 2026

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

ضخ المال وإحكام القبضة  
السعودية تعيد صياغة المشهد في اليمن

الجنوبية ينعكس فوراً وبالضرورة على معيشة المواطن، فالتصعيد الميداني يهدد حركة الموائم والأنشطة التجارية، وبالتالي يرفع أسعار السلع الأساسية في اقتصاد يعتمد على الاستيراد بأكثر من 90% من احتياجاته. كما تؤدي حالة عدم اليقين الأمني إلى هروب رؤوس الأموال الصغيرة، ولجوء المواطنين والتجار للاحتفاظ بالعملات الصعبة خارج الدورة المصرفية.

تخصيص «مليار دولار» لتمويل المقاتلين الجنوبيين الذين كانت أبوظبي تتكفل برواتبهم سابقاً، بهدف نقل ولائهم بالكامل لـ«حكومة عدن» وبإشراف سعودي مباشر.

ولأول مرة، تلوح الرياض بجوائز سياسية للمكونات الجنوبية، ملمحةً إلى أن طموح «إقامة الدولة» قد يصبح واقعاً، ولكن بشرط صارم وهو الحسم الكامل للصراع مع جماعة الحوثي أولاً. ووفقاً للتحليلات، تهدف السعودية من الضخ المالي إلى تحويل مناطق حكومة عدن لورقة ضغط تجبر حكومة صنعاء على التفاوض، مع حماية أمن جوارها وتجنب أي هجمات على منشآت الطاقة والسياحة.

امتداداً لغيلان يناير، عاشت عدن في فبراير الماضي حالة من التوتر الشديد بعد تفكيك السعودية نفوذ المجلس الانتقالي وإقصائه من المعادلة على الأرض. إذ أقدمت سلطات عدن، المدعومة سعودياً، على إغلاق مقرات ومكاتب المجلس الانتقالي، وهو ما اعتبره المجلس استهدافاً مباشراً لإرادته السياسية، ودعا إلى خروج مظاهرات متكررة كل جمعة. كما تصاعد التوتر الأمني مع إطلاق النار حول محيط قصر معاشيق الرئاسي إثر احتجاجات مؤيدين للانتقالي، ما أدى إلى إصابات. رأى متابعون أن تحريك الشارع هو آخر أوراق المجلس الانتقالي للضغط من أجل إعادة تقاسم السلطة، بعد أن أصبح خارج معادلة القرار التي تهيمن عليها السعودية حالياً. وقال اقتصاديون إن هذا الصراع السياسي في عدن والمحافظات

في فبراير المنصرم، تبلورت فكرة أن المشهد الاقتصادي اليمني مبني في الأساس على المحرك الشعبي، إذ لم يعد الولاء الحزبي أو الأيديولوجي هو قائد الشارع، بل أصبح الدافع المعيشي والقدرة الشرائية المتآكلة هما البوصلة الحقيقية للتحركات الجماهيرية، في الوقت الذي قررت فيه «السعودية» المضي قدماً في سياسة «الحسم الاقتصادي والإداري» لتكون اللاعب الوحيد.

## واقع جديد: «القرار الواحد»، كاستراتيجية سعودية

بينما كانت سنوات الحرب الماضية في اليمن تتسم بتعدد مراكز القرار وتنافس الحلفاء، شهد العام الحالي تحولاً جذرياً نحو ما يمكن تسميته بـ«استراتيجية القرار الواحد». تقود السعودية هذا التحول عبر إحكام قبضتها على الملف اليمني سياسياً وعسكرياً واقتصادياً، تزامناً مع انسحاب الإمارات من المشهد في نهاية ديسمبر 2025، وهو انسحاب لم يقتصر على الميدان اليمني بل امتدت آثاره لتحدث تصدعات في العلاقات الثنائية بين الرياض وأبوظبي، وصلت إلى حد التنافس الاقتصادي والصريح والمقاطعة التجارية غير المعلنة.

رسخت السعودية مؤخرًا نفوذها في اليمن عبر أدوات مالية وعسكرية حاسمة، مثل «تمويل الرواتب» وتوحيد الولاءات، إذ خصصت الرياض ميزانية ضخمة تزيد عن 3 مليارات دولار لهذا العام لتغطية رواتب القوات المسلحة وموظفي القطاع العام في اليمن. وتضمن الدعم السعودي

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

**حكومة الزناداني: عبء اقتصادي واهتمام تام على الدعم السعودي**

في إطار الحديث عن القرار السعودي، جاء إعلان تشكيل حكومة عدن الجديدة برئاسة «شائع الزناداني» في 06 فبراير 2026، في لحظة وُصفت بأنها من أكثر المراحل تعقيداً منذ سنوات، حيث تتداخل الأزمة الاقتصادية الحادة مع تصدعات سياسية وأمنية داخل معسكر «الشرعية» نفسه. الحكومة الموسّعة التي ضمّت 35 وزيراً تشكلت بدعم سعودي، وتسلمت مهامها في ظل تراجع حاد في الموارد السيادية، وتوقف صادرات النفط، وتنامي الضغوط المعيشية في عدن والمحافظات المجاورة.

وفق متابعات «بقرش»، عكست التشكيلة الحكومية طبيعة المرحلة أكثر مما عكست توجهاً إصلاحياً جذرياً، فقد طغت اعتبارات التوازنات الجغرافية والسياسية والحزبية على حساب تقليص الجهاز التنفيذي أو الدفع بفريق تكنوقراطي خالص. العدد الكبير للوزراء، بزيادة عشرة وزراء عن الحكومات السابقة، اعتبر مؤشراً على حجم التعقيد داخل بنية الشرعية، ومحاولة احتواء التناقضات الداخلية بدلاً من فتح مواجهة سياسية قد تفضي إلى انهيار ما تبقى من المؤسسات.

الحكومة الجديدة حافظت على عدد من الوزراء السابقين، مثل وزير الصناعة والتجارة محمد الأشول، وهو ما فسّر باعتباره خياراً اضطرارياً في ظل ضيق الخيارات السياسية. وبرز احتفاظ رئيس الوزراء «شائع الزناداني» بحقيبة وزارة الخارجية وشؤون المغتربين، في خطوة تعكس توجهها لتركيز القرار الدبلوماسي بيد رئاسة الحكومة، بهدف تعزيز القدرة على حشد الدعم الخارجي وتنسيق التمثيل الدولي.

وحملت التشكيلة وجوهاً جديدة في وزارات اقتصادية محورية. فقد عُيّن مروان بن غانم وزيراً للمالية، في وقت أصبحت فيه الوزارة معنية بإدارة العجز وتأمين الرواتب وضبط الإنفاق أكثر من إدارتها للإيرادات، بعد توقف صادرات النفط التي كانت تمثل نحو 65% من الإيرادات العامة منذ أكتوبر 2022. ويُذكر أن بن غانم شغل سابقاً مناصب فنية وإدارية في وزارة المالية، منها وكيل الوزارة لقطاع الوحدات الاقتصادية، وهو نجل رئيس الوزراء الأسبق فرج بن غانم.

كما تولّت الدكتورة أفرح الزوبية وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وهي وزارة يُنظر إليها بوصفها البوابة الرئيسية لاستعادة ثقة المانحين

والمؤسسات الدولية، بعد تراجع المساعدات الخارجية. وتعوّل الحكومة على هذه الوزارة لإعادة تقديم نفسها كشريكٍ إصلاحي قادر على إدارة الدعم بشفافية، مع ربط نجاح ذلك بقدرتها على العمل من الداخل وتحقيق قدر من الاستقرار. في المقابل، تسلّم المهندس عدنان الكاف وزارة الكهرباء، وهي من أكثر الملفات حساسية في الشارع، خصوصاً في عدن، حيث تمثل أزمة الكهرباء عنواناً دائماً لاحتجاجات الشعبية. ويُنظر إلى الوزارة باعتبارها امتحاناً مباشراً لجدية الحكومة في مكافحة الفساد، خاصة في ملف الطاقة المشتراة والمنح الخارجية، إذ إن أي إخفاق جديد قد يؤدي إلى تآكل سريع للثقة الشعبية.

مع توقف صادرات النفط، بات الدعم السعودي يشكل العمود الفقري لبقاء حكومة عدن واستمرار مؤسسات الدولة في العمل من عدن. ويشمل هذا الدعم جوانب مالية وفنية وسياسية، إضافة إلى منح وقود لتشغيل محطات الكهرباء، ما يجعل استمرار الخدمات الأساسية مرتبطاً بشكل مباشر بالمساعدات السعودية.

وزارة المالية تعتمد كذلك على المساعدات الخارجية لتغطية الرواتب والنفقات التشغيلية للقطاعات الحيوية، ويترتب على هذا الاعتماد أبعاد سياسية، إذ يشكل الدعم السعودي غطاءً سياسياً للحكومة ويمنحها نفوذاً نسبياً في إدارة النزاعات الداخلية، بما في ذلك الاضطرابات في محافظة حضرموت.

في المقابل، يضع هذا الاعتماد الحكومة تحت ضغط مستمر للالتزام بالخطوط السياسية والاقتصادية التي يحددها الشريك الإقليمي، ويحد من قدرتها على اتخاذ قرارات سيادية كاملة، خصوصاً في ملفات النفط والغاز والموارد الطبيعية. كما أن أي استئناف لتصدير النفط أو تحسين قطاع الطاقة يرتبط بإطار الدعم السعودي سواء عبر التمويل المباشر أو الضمانات الأمنية للموانئ وخطوط التصدير.

اقتصاديون يمنيون أبدوا مخاوفهم من انعكاسات الحكومة الموسّعة على الاقتصاد. المحلل الاقتصادي «علي المسبحي» وصف التشكيلة بأنها «عبء إضافي» على موارد الدولة المحدودة، مشيراً إلى أن زيادة عدد الوزراء تعني ارتفاع نفقات التشغيل، بما في ذلك الرواتب والمخصصات والسفر والسيارات والمقرات، في وقت تعاني فيه الدولة من صعوبة في دفع رواتب موظفيها.

ووصف الحكومة بأنها «حكومة احتواء واسترضاء» هدفها امتصاص المعارضة، لافتاً إلى

مفارقة مقارنة عدد الوزراء بالحكومة المصرية التي لا يتجاوز عدد وزرائها 30 وزيراً. كما اعتبر احتفاظ رئيس الوزراء بحقيبة الخارجية خطوة غير مسبوقه عالمياً، بالنظر إلى صعوبة الجمع بين إدارة الملفات الاقتصادية الداخلية وإدارة السياسة الخارجية في آن واحد.

وأشار إلى أن الدين العام الداخلي ارتفع إلى أكثر من 8 تريليونات ريال بنهاية 2025 مقارنة بـ 7 تريليونات ريال نهاية 2024، بزيادة تريليون ريال خلال عام واحد. كما حذر من نقص حاد في السيولة النقدية لدى المؤسسات المالية والبنوك، ما قد يدفع الجمهور إلى سحب أموالهم ويؤدي إلى إفلاس غير معلن لبعض البنوك وشلل في المنظومة المصرفية.

في هذا الإطار، قدّم المبعوث الأممي إلى اليمن «هانس غرونديبرغ» إحاطته الشهرية أمام مجلس الأمن الدولي. رأى غرونديبرغ أن حكومة «شائع الزناداني» تمتلك فرصة حقيقية لحماية المكاسب الأخيرة، لكن ذلك مشروط بقدرتها على ترسيخ الإصلاحات داخل مؤسسات قوية. والتحذير الأبرز هنا هو ضرورة حماية مجلس الوزراء وبنك عدن المركزي من التسييس، إذ إن سحب المؤسسات المالية والإدارية في اتجاهات سياسية متنافسة سيؤدي حتماً إلى شلها، وهو ما يتطلب بيئة تمكينية دولية وإقليمية تعيد بناء الثقة في هذه الهياكل السيادية.

رصد غرونديبرغ تحسناً نسبياً في ملفات حيوية مثل توفير الطاقة الكهربائية وانتظام دفع مرتبات القطاع العام في مناطق حكومة عدن. ومع ذلك، ربط غرونديبرغ بقاء هذه المكتسبات بمدى استقرار الحالة الأمنية والمضي قدماً في الإصلاحات الاقتصادية، مؤكداً أن هشاشة الوضع تعني أن أي صدام عسكري جديد أو تراجع في مسار الإصلاحات سيؤدي فوراً إلى تبيد هذه النجاحات البسيطة، مما يعيد المواطن إلى نقطة الصفر في معاناته المعيشية.

واعتبر أن معالجة الملفات السياسية أو الاقتصادية أو الأمنية بمعزل عن بعضها البعض لن ينتج إلا «حلولاً جزئية» لن تصمد أمام الواقع، وأن تعقيد الصراع اليمني، الذي تضاعفت فيه خطوط التنافس محلياً وإقليمياً، يفرض ضرورة التوصل إلى تسوية سياسية شاملة وتفاوضية تحت رعاية الأمم المتحدة، فبدون إطار سياسي كلي، ستظل أي إجراءات لخفض التصعيد الاقتصادي مجرد «مسكنات» مؤقتة لآلام مزمنة.

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

## الحكومة من الرياض إلى عدن

في 10 فبراير 2026، وجّه رئيس المجلس الرئاسي «رشاد العليبي» بعودة الحكومة إلى عدن والعمل من الداخل، في خطوة قدمت باعتبارها محاولة لتعزيز الأداء المؤسسي ومتابعة الملفات الخدمية عن قرب. الحكومة أدت اليمين الدستورية في 09 فبراير 2026 في مقر السفارة اليمنية بالرياض، وأعلن نائب وزير الخارجية مصطفى نعمان أن الحكومة ستباشر عملها من عدن بكامل طاقتها، داعياً إلى منحها مهلة 100 يوم قبل الحكم على أدائها.

نعمان قال إن الأمن يمثل المدخل الأول لأي نجاح، وإن تثبيت الوضع الأمني شرط أساسي لتحقيق إنجازات خدمية وتنموية. غير أن محللين شككوا في قدرة الحكومة على فرض مقاربة أمنية موحدة في ظل تعدد التشكيلات المسلحة في عدن، واستمرار نفوذ المجلس الانتقالي، رغم تفكيكه وتحجيمه سعودياً.

بالتزامن مع ذلك، وقعت توترات أمام مطار «سينون» في «حضر موت». تعرّض متظاهرون للاعتقال من قبل قوات الطوارئ المدعومة من السعودية بعد مشاركتهم في حملة رفع أعلام الانفصال، كما أطلقت القوات النار لتفريق محتجين عقب فعالية سُميت بـ«الثبات والصمود» دعا إليها المجلس الانتقالي. وتحديث تقارير عن اقتحام قوات محسوبة على الانتقالي للمطار ورفع أعلام الانفصال قبل أن تقوم قوات الطوارئ بعملية تفريق وُصفت إعلامياً بأنها إحباط «محاولة انقلابية».

هذه الأحداث أعادت تسليط الضوء على هشاشة البيئة الأمنية، وأثارت تساؤلات حول ما إذا كانت عودة الحكومة ستكون عودة فعلية لممارسة السلطة أم حضوراً رمزياً محدود التأثير.

وفي أولى تصريحاته الإعلامية بعد أداء اليمين، قال الزناداني إن الحكومة ستتوجه إلى عدن، وإن وجودها داخل البلاد ضروري لتفعيل الأداء. وبرر احتفاظه بوزارة الخارجية بضرورة استكمال إصلاحات داخل الوزارة وإعادة تنظيم البعثات الدبلوماسية. ووفقاً للزناداني، استند اختيار الوزراء إلى معايير مهنية، والعدد المعلن لا يعكس عدد الوزارات الأساسية البالغ نحو 26 وزارة، بينما عيّن وزراء دولة لمهام محددة.

أشار أيضاً إلى أن تحسين المعيشة والخدمات والتعافي الاقتصادي تمثل أولويات عاجلة، وأن إعادة بناء المؤسسات وتعزيز الرقابة والشفافية تمثل شروطاً أساسية لاستعادة الثقة الداخلية وجذب الدعم الخارجي. وتجنّب إطلاق وعود زمنية، مفضلاً الحديث عن إعادة ترتيب الأولويات وإدارة الموارد. وفي الجانب الأمني، تحدث عن تحسن نسبي نتيجة توحيد القرار السياسي والعسكري، مع ضرورة إعادة تنظيم القوات وتموضعها خارج المدن. كما امتدح السعودية واعتبر أنها تجاوزت الدعم التقليدي لتشمل مجالات التنمية والاستقرار الاقتصادي.

في ذات الوقت، برزت قضية «الجبايات غير القانونية» كعقبة أمام أي استقرار اقتصادي، فقد تناول «بقش» في فبراير استمرار تحصيل مئات الملايين من الريالات يومياً في النقاط الممتدة بين المحافظات الجنوبية (شبو، أبين، عدن، لحج).

وتستخدم سندات رسمية لتحصيل أموال تذهب لـ«صرافات خاصة» بصورة تعكس حالة من «الرخاوة الأمنية» حد تعبير الصحفي فتحي بن لزرق. وهذه الأموال تُضاف مباشرة إلى قيمة السلع التي يستهلكها المواطن، مما يلغي أثر أي إصلاحات نقدية يقوم بها بنك عدن المركزي.

بالتتابع، عاد عدة وزراء إلى عدن، وعاد الزناداني في 19 فبراير، ووصف العودة بأنها التزام عملي بالتعامل المباشر مع التحديات الاقتصادية المتراكمة، ورأى أن المرحلة الحالية تتطلب تنسيقاً مكثفاً بين حكومة عدن والمجلس الرئاسي وبدعم من السعودية، بهدف تحقيق قدر من الاستقرار الاقتصادي وتحسين الخدمات الأساسية، إلى جانب إعادة تفعيل مؤسسات الدولة، وجدد إسهاماته بالدور السعودي.

بالتوازي مع العودة، أعلنت حكومة عدن عن اتخاذ إجراءات اقتصادية، حيث أفادت ببدء صرف راتب شهر يناير 2026 لموظفي وحدات الخدمة العامة والعاملين في القطاع المدني اعتباراً من أول أيام رمضان (18 فبراير). ووجّهت وزارة الصناعة والتجارة مكاتبتها في المحافظات بتكثيف الحملات الرقابية على الأسواق بالترزامن مع حلول شهر رمضان المبارك، للحد من أي ارتفاعات غير مبررة في الأسعار. وشملت التوجيهات إلزام التجار بالإشهار السعري الواضح، ومراجعة الأسعار بما يتناسب مع التحسن النسبي في سعر صرف العملة المحلية، إلا أن المشهد المأزوم بدأ بعيداً عن التصريحات والقرارات الرسمية، وبقيت الضغوط المعيشية تتصاعد قبل وخلال الموسم الاستهلاكي الرمضاني، في ظل تآكل دخل الأسر.



## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

## الغلاء وتدهور المعيشة يعكران خصوصية «رمضان»

فبراير الفائت رافق حلول شهر رمضان المبارك في الثامن عشر من الشهر. دخل اليمنيون موسمهم الروحاني الخاص من باب الأزمة الاقتصادية بالغة القسوة، التي تداخلت فيها موجة غلاء جديدة مع أزمة رواتب مزمنة وتراجع حاد في القدرة الشرائية، بمناطق الحكومتين في صنعاء وعدن.

في مختلف المحافظات، يتكرر المشهد قبيل رمضان. أسواق تعرض السلع بكميات كافية، لكن الإقبال محدود، والشراء يجري بكميات صغيرة وعلى فترات متباعدة. ورصد «بقش» ارتفاعاً في أسعار السلع الأساسية قبيل رمضان، على الرغم من التحسن النسبي في سعر صرف الريال أمام العملات الأجنبية. وفي عدن، يبلغ سعر كيس الدقيق (50 كيلوغراماً) نحو 50 ألف ريال، وهو مبلغ يعادل تقريباً راتب موظف مدني أو عسكري يتراوح بين 50 و65 ألف ريال.

عزا اقتصاديون ارتفاع الأسعار إلى غياب الرقابة الحكومية الفاعلة، وندرة حملات التفتيش الميدانية المنتظمة، واستغلال بعض التجار لموسم رمضان، باعتباره ذروة الطلب الاستهلاكي، لرفع الأسعار دون مبرر حقيقي. إضافة إلى تعدد الضرائب والجمارك المفروضة على السلع في مناطق حكومة عدن وحكومة صنعاء، وانعكاسها مباشرة على السعر النهائي. ورأى الصحفي الاقتصادي «ماجد الداعري» أن غياب الرقابة الصارمة أفسح المجال أمام موجة ارتفاع غير منضبطة.

في المقابل، قالت الجهات الرسمية في مناطق حكومة عدن إن المخزون الغذائي «مطمئن»، وإن «لجنة تنظيم وتمويل الواردات» أقرت تمويلات

بقيمة 600 مليون دولار خلال شهر يناير وحده، ليرتفع إجمالي التمويلات منذ بدء عملها إلى أكثر من 3 مليارات دولار.

هذه الأرقام أوحى بعدم وجود أزمة في المعروض، ما يعزز الرأي القائل إن جوهر المشكلة ليس في نقص السلع، بل في ضعف القدرة الشرائية. فالأسواق ممتلئة بالبضائع، لكنها تعاني من قلة المشتريين القادرين على الدفع.

وثمة حلقة جديدة في سلسلة الأعباء، هي أزمة الغاز المنزلي التي تفاقمت بمناطق حكومة عدن خلال رمضان، رغم أن شركة صافر في «أرب» تنتج نحو 170 ألف أسطوانة يومياً لتغطية محافظات حكومة عدن. وتعود الأزمة إلى عوامل عدة مثل قطع طرق من قبل مسلحين قبليين، وتلاعب بعض المحطات غير المرخصة، وتخزين الكميات، وضعف التنسيق بين السلطات المحلية والشركة الموردة. وامتدت الأزمة إلى المركبات العاملة بالغاز، ما دفع بعض سائقي الحافلات إلى التوقف عن العمل وفقدان مصدر دخلهم اليومي، لتتحول أزمة خدمة إلى أزمة معيشة متكاملة.

ووفق بيانات «صندوق النقد الدولي»، ارتفع معدل التضخم خلال العام الماضي إلى نحو 35% على أساس سنوي، مقارنةً بـ 27% في 2024، مدفوعاً بتراجع قيمة الريال بنحو 30% منذ بداية 2025، نتيجة محدودية تدفقات النقد الأجنبي وتوقف صادرات النفط. كما انكمش الاقتصاد اليمني للعام الثالث على التوالي في 2024 بنسبة 1.5%. متأثراً بتراجع إنتاج النفط والغاز، وضعف الصادرات، وتراجع الاستهلاك المحلي، وهذا التدهور أسهم في تآكل غير مسبوق للقدرة الشرائية، وتغيير أنماط الاستهلاك نحو السلع الأرخص والأقل جودة.

ومع الإعلانات عن إطلاق عروض «تخفيضات» في عدن قبل رمضان، بقي ملف الرواتب العامل الحاسم، فالكثير من الموظفين انتظروا صرف رواتب يناير، وبعضهم لا تزال مستحقاتهم لشهري نوفمبر وديسمبر معلقة.

ولم تنخفض الأسعار في الأسواق رغم إقرار بنك عدن المركزي تثبيت سعر صرف الريال السعودي عند 410 ريالاً للشراء و413 للبيع، في ظل وفرة النقد الأجنبي في السوق مقابل شح السيولة النقدية من الريال اليمني. رغم ذلك بقيت الأسعار مرتفعة، ما أثار تساؤلات حول فعالية الرقابة. ويبرر تجار ذلك بأن مخزونهم تم شراؤه بسعر صرف مرتفع، بينما يريد المواطنون بأن الأسعار ترتفع فوراً عند ارتفاع الصرف، لكنها لا تنخفض بالسرعة ذاتها عند تحسنه.

رغم هذا الواقع المعقد والمتشابك، يتمسك كثير من اليمنيين بالبعد الروحي لشهر رمضان، مؤكدين أن قيمته لا تختزل في وفرة الطعام، بل في التراحم ولم الشمل. لكن حسابات السوق تفرض نفسها بقوة، إذ تتحول موائد رمضان إلى نسخ أبسط، وتشتبب أصناف كانت تُعد تقليدية.

المعضلة ليست موسمية، بل هيكلية، تتمثل في ضعف دخل مقابل ارتفاع مستمر في تكاليف المعيشة، في قلب اقتصاد متهاك. وبين التصريحات الرسمية عن وفرة المخزون، والاستياء الشعبي من العجز عن الشراء، يبقى المواطن اليمني الحلقة الأضعف.



## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

أول موازنة منذ سبع سنوات.. محاولة للضبط المالي تحت الرقابة السعودية

في خطوة وُصفت بأنها «محفلة مفصلية» في مسار استعادة مؤسسات الدولة، أعلنت حكومة عدن عن إقرار مشروع الموازنة العامة للدولة للعام 2026، لأول مرة منذ سبع سنوات. هذا الإعلان ينهي حالة «ال فراغ المالي» التي استمرت منذ عام 2019، حيث ظل الإنفاق الحكومي طوال سنوات الحرب الماضية محكوماً بآليات استثنائية واجتهادات إدارية بعيدة عن الرقابة البرلمانية والدستورية، مما أدى إلى تآكل الثقة في المنظومة المالية.

ركزت الموازنة الجديدة، وفقاً للحكومة، على أن تكون الأولوية القصوى لانتظام صرف الرواتب والأجور للقطاعين الإداري والعسكري، لضمان ولاء القوات وتحقيق استقرار معيشي نسبي للموظفين، وكذلك تمويل الخدمات الأساسية كالكهرباء والمياه، وتعزيز برامج الحماية الاجتماعية للفئات الأكثر تضرراً من الانهيار الاقتصادي، والسعي لإبقاء العجز ضمن «حدود أمانة» وتمويله من مصادر غير تضخمية.

جاء إقرار موازنة 2026 كاستجابة لشروط السعودية، ولتقارير رقابية - بما فيها تقارير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة - كشفت عن ثقب سوداء في جسد المالية العامة، حيث وُثقت قضايا فساد ضخمة في مختلف القطاعات الاقتصادية والمالية والدبلوماسية. كما أدى غياب الموازنة إلى فقدان الحكومة قدرتها على تقديم بيانات مالية موثوقة للمانحين الدوليين، مما ساهم في شح الدعم المالي الخارجي، وهو ما تحدثت عنه الولايات المتحدة الأمريكية سابقاً.

ورغم التفاؤل الرسمي، يواجه تنفيذ موازنة 2026 عقبات هيكلية قد تجعل من تطبيقها مهمة معقدة للغاية، منها أن الموازنة تظل مكبلة بفعل توقف صادرات النفط، والبيئة النقدية المنقسمة، وتعدد مراكز القوى حيث ترتبط القدرة على تحصيل الإيرادات بمدى بسط نفوذ الحكومة على كافة الجهات الإيرادية والموائى والمنافذ، وهي مناطق لا تزال تشهد تداخلات أمنية مع تشكيلات عسكرية ومكونات محلية.

الرهان على قطاع النقل.. استراتيجية الأجواء المفتوحة

في خضم الأزمات المتلاحقة، برز قطاع النقل كلاعب محوري يحاول كسر العزلة الدولية. ففي فبراير، أطلقت وزارة النقل بحكومة عدن حزمة من التصريحات المتفائلة التي تستهدف إعادة هيكلة النقل الجوي والبحري، عبر خطط وُصفت بأنها طموحة، لشراء طائرات حديثة وخفض تكاليف السفر، في محاولة لتحويل قطاع النقل إلى قاطرة للتعافي الاقتصادي، وهو ما يصطدم مع البيئة الأمنية والسياسية شديدة الخطورة.

وفقاً لوزارة النقل بعدن، تواجه الخطوط الجوية اليمنية تحدياً صعباً بعد خسارة نصف قدرتها التشغيلية، ما دفع الوزارة لتبني خطة توسعية لعام 2026 وما بعدها، تتمثل في توقيع اتفاقيات مع شركة «إيرباص» الأوروبية لشراء 8 طائرات حديثة من طراز (A320 وA321)، بجدول سداد يبدأ في 2028 واستلام لن يحدث إلا في 2031.

تهدف الخطة لإدخال طائرتين إضافيتين بنهاية عام 2026، لتعزيز الأسطول الحالي الذي يقتصر على 4 طائرات فقط تتمركز في عدن، وهو عدد لا يلبي احتياجات سوق يضم 42 مليون نسمة وفقاً للوزارة. كما قررت إعلان نتائج لجنة مراجعة أسعار التذاكر مطلع مارس، بهدف خفض الكلفة التي ارتفعت سابقاً بسبب تصنيف اليمن كبلد «عالي المخاطر».

وأعلنت الوزارة عن توحيد الأسعار وفتح المجال أمام دخول شركات جديدة (تعمل حالياً 3 شركات خاصة)، مع توقعات بدخول شركة رابعة قريباً وتشغيل شركات من دول الجوار عبر المطارات الواقعة تحت سيطرة حكومة عدن. كما اتهمت سلطات صنعاء بتجميد أكثر من 120 مليون دولار من أموال شركة «اليمنية» في البنوك بصنعاء، مما أجبر الشركة على الاعتماد على التمويل الذاتي في ظل غياب الضمانات الحكومية والتمويل السيادي.

كما أشارت الوزارة إلى تحولات في شبكة الرحلات الجوية والداخلية، إذ أعلن عن تدشين رحلات مباشرة من سقطرى إلى جدة، ومن المخا إلى جدة بواقع رحلتين أسبوعياً. وتم تفعيل خطوط (عدن - عتق)، (عدن - الغيضة - سقطرى)، مع خطط لفتح وجهات نحو الدوحة، والدمام،

وصلالة، فور دخول الطائرات الجديدة الخدمة. وجاء هذا الانفتاح الجوي في الوقت الذي لا يزال فيه مطار صنعاء الدولي الرئيسي مغلقاً منذ مايو 2025. وتتهم حكومة صنعاء التحالف بعرقلة الرحلات واستمرار غلق المطار، ما أضر بعشرات الآلاف من المواطنين وفقاً للحكومة.

ولم يقتصر الرهان على الأجواء، بل امتد ليشمل الشرايين البحرية ضمن برنامج الحكومة لعام 2026، حيث صرحت الوزارة بالبداية في توسعة مداخل ميناء عدن لرفع الطاقة الاستيعابية وتقليل زمن انتظار السفن. وكذلك تحريك مشروع ميناء «قرمة» في سقطرى (بدعم كويتي)، والبحث عن تمويل لميناء «بروم» بحضرموت.

رغم طموح حكومة عدن وتعليقها آمالاً على قطاع النقل، يظل نجاح هذه الخطط رهيناً بتحديات كبرى، أبرزها الاستقرار الأمني في عدن، إذ يمثل تحشيد المجلس الانتقالي تهديداً مباشراً لبيئة الاستثمار ولحركة الطيران والموانئ. كما لا يزال اليمن يُصنف كمنطقة نزاع، مما يرفع تكاليف التأمين والصيانة إلى مستويات قياسية تلتهم هوامش الربح والتعافي، ناهيك عن الانقسام الإداري والصراع على السيادة الجوية والمالية بين صنعاء وعدن.

توجه حكومة عدن نحو تحديث أسطول الطيران وتوسيع الموانئ مثل رغبة في تحسين حركة السفر وتدفقات السلع والعملية الصعبة، ومع ذلك فإن شراء الطائرات بجدولة زمنية تمتد إلى 2031 يشير إلى أن الحكومة تراهن على «نفس طويل» واستقرار بعيد المدى، وهو رهان يبقى محفوفاً بالمخاطر ما لم ترافقه إصلاحات أمنية تضمن حماية الأصول الاستراتيجية.

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

## الموانئ في قبضة السعودية

تسارعت التحركات لإعادة إحياء ميناء عدن كمركز لوجستي عالمي، بقيادة ودعم من السعودية، في مشهدٍ أعاد صياغة نفوذ الموانئ في المنطقة، وأبرز ملامح تنافس إقليمي محموم وضع عدن في مواجهة مباشرة مع عمالقة الشحن في المنطقة، وعلى رأسهم ميناء «جبل علي» الإماراتي.

وفي تطور هو الأول من نوعه منذ سنوات، سجّل ميناء عدن للحاويات رسو ثلاث سفن حاويات ضخمة في وقت واحد، حيث بدأت عمليات المناولة والتفريغ بصورة متزامنة ومنظمة. يقف خلف هذا النشاط تمويل سعودي يهدف لتحديث الأرصفة وتزويدها بكرينات (رافعات) حديثة لرفع سرعة المناولة. وشملت الإجراءات تأمين احتياجات الميناء من الطاقة لضمان العمل على مدار 24 ساعة، وتبسيط الإجراءات الجمركية لتقليص زمن التخليص، بما يجذب خطوطاً ملاحية دولية كانت قد هجرت الميناء سابقاً.

قبل ذلك، جرى اتفاق مع شركة «تشانينا ميرشانتس» الصينية العملاقة على تطوير ميناء عدن. بموجب الاتفاق تلتزم الشركة الصينية بتطوير أنظمة التشغيل وفق المعايير الرقمية والآلية العالمية، مما يتيح للميناء استقبال أجيال

جديدة من سفن الحاويات العملاقة.

الاتفاق مع الصين تم بموجب الميزة الجغرافية لميناء عدن، إذ يقع مباشرة على «طريق الحرير البحري»، وهو ما يوفر للسفن العالمية عناء الانعطاف نحو الخليج العربي، ما يعني توفيراً ضخماً في الوقود والوقت وتكاليف التأمين. ويُتوقع أن يوفر المشروع آلاف فرص العمل المباشرة في قطاعات النقل، والتخزين، والتخليص الجمركي.

وبالتوازي مع التنشيط التجاري، فرضت وزارة النقل بحكومة عدن (بالتنسيق مع قوات التحالف بقيادة السعودية) إجراءات رقابية صارمة لإحكام السيطرة على الموانئ، مثل إلزام السفن بتقديم طلبات التصريح فور مغادرة ميناء التصدير، وحظر الطلبات المتأخرة عند وصول السفن لمنطقة «المخاطف»، وفرض تشغيل النظام طوال الرحلة، واعتبرت الوزارة أي تعبث به انتهاكاً جسيماً يؤدي للحرمان من الرسو. وجاءت هذه التشديدات بعد أحداث الصراع مع المجلس الانتقالي، حين قصف الطيران السعودي آليات إماراتية كانت في طريقها للمجلس الانتقالي في ميناء المكلا إثر محاولة دخول غير قانونية، مما يعكس رغبة الرياض في منع أي تدفقات عسكرية خارج إطار الحكومة.

ويثير صعود ميناء عدن قلقاً غير معلن في أبوظبي، نظراً للتنافس التاريخي والجغرافي. فميناء جبل علي في دبي يُعد المركز الرئيسي حالياً لـ«الترانزيت» في المنطقة، إلا أن تفعيل ميناء عدن يُشار إليه على أنه قد يسحب البساط نسبياً من دبي، لأن السفن لن تكون مضطرة لقطع مسافة إضافية لدخول الخليج العربي إذا توفرت خدمات عالمية في عدن. ويرى مراقبون أن الإمارات تعتبر تطوير عدن مساساً بأمنها القومي الاقتصادي، خاصة بعد إقصاء حليفها المحلي (المجلس الانتقالي) من السيطرة على الموانئ الحيوية.

رغم الوعود الاقتصادية، تظل هناك مخاطر أمنية محدقة، من بينها أن تدفع المنافسة الإقليمية بعض الأطراف لتعطيل استقرار عدن ميدانياً لضمان بقاء الهيمنة للموانئ المنافسة، واستمرار تحشيد المجلس الانتقالي ضد سياسات الإقصاء السعودية. كما أن التشديدات الأمنية الجديدة على السفن قد تؤدي إلى إبطاء حركة التجارة مؤقتاً، مما يتطلب توازناً دقيقاً بين الأمن وانسيابية الشحن.



## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## أزمة المعيشة وانقطاع الرواتب

**مجهر «بقش» على أزمة الرواتب: تمويل سعودي جديد**

قبل انتهاء الشهر، في 26 فبراير، أعلنت السعودية عن تقديم حزمة دعم مالية جديدة لحكومة عدن بقيمة 1.3 مليار ريال سعودي (نحو 346.59 مليون دولار)، لتغطية رواتب الموظفين والمساهمة في سد عجز الموازنة العامة، في خطوة أريد من خلالها التأكيد على استمرارية تقديم الدعم من السعودية التي انفردت بالنفوذ السياسي والاقتصادي.

وبعد الإعلان عن الدعم، وجّهت رئاسة وزراء حكومة عدن بنك عدن المركزي ووزارة المالية بالبدء بتسليم رواتب الموظفين في القطاعين المدني والعسكري والمتقاعدين وأسرى الشهداء والجرحى، بشكل عاجل، استناداً إلى التمويل السعودي.

السعودية قالت إن هذا الدعم يأتي استجابةً للاحتياج العاجل لحكومة عدن لدفع الرواتب، وإنه سيسهم في تقليل عجز الموازنة وانتظام التدفقات المالية وتحسين إدارة السياسة المالية. وتزامن الإعلان مع عودة حكومة عدن بكامل أعضائها إلى عدن ومساعدتها لإعداد موازنة 2026.

جاء التمويل الجديد امتداداً لسلسلة من الحزم التمويلية السعودية خلال الأشهر الماضية، إذ كانت الرياض وفق متابعات بقش أعلنت في يناير عما وُصفت بـ«أكبر حزمة دعم» بقيمة إجمالية بلغت 1.9 مليار ريال سعودي (506.5 ملايين دولار) لتنفيذ 28 مشروعاً، كما أعلنت عن دعم عاجل لبنك عدن المركزي بقيمة 90 مليون دولار لصرف الرواتب في القطاعين المدني والعسكري. وفي قطاع الطاقة، قالت السعودية إنها زودت أكثر من 70 محطة كهرباء في أنحاء البلاد بالمشتقات النفطية، عبر شحنات انطلقت من مقر شركة النفط «بترومسيلة»، وبلغ إجمالي الكميات المقدمة نحو 339 مليون لتر من الديزل والمازوت، بقيمة 81.2 مليون دولار، وهو ما قالت مؤسسة كهرباء عدن إنه أسهم في تحسن خدمة الكهرباء.

اقتصاديون قالوا إن السعودية تتيح لحكومة عدن فرصة غير مسبوقه في ظل ما يقدر بنحو 4 مليارات دولار مرصودة كدعم خلال العام الجاري، وهو ما يحتم على حكومة عدن العمل الجاد لمكافحة الفساد، ومنع تسرب الموارد، وتعزيز الشفافية لكسب ثقة المواطنين والمناخين، حيث تبقى فعالية هذه الحزم التمويلية مرهونةً بقدرة الحكومة على إدارة الموارد بكفاءة، وضمان انتظام صرف الرواتب، وترجمة الدعم إلى تحسن ملموس في حياة المواطنين.

بعد العودة من الرياض إلى عدن، أعلن «شائع الزنداني» في أول اجتماع لمجلس وزراء حكومة عدن، عن إعداد برنامج حكومي تنفيذي حتى نهاية هذا العام يتضمن أولويات محددة، ويركز على تحسين الخدمات وتعزيز الاستقرار الاقتصادي وضبط الموارد العامة حسب قوله. وذكر أن الحكومة ستولي أولوية قصوى لـ«انتظام صرف الرواتب»، واهتماماً بكبح التضخم واحتواء تآكل القوة الشرائية باعتباره معياراً مباشراً لقياس قدرات الحكومة.

جاءت هذه التصريحات في ظل الفجوة الهائلة بين الوعود والواقع، مع الضغوط التي تواجهها الأسر أمام ارتفاع الأسعار، وتأخر رواتب ومستحقات ينتظر أصحابها صرفها. فصي عدن، طالب منتسبو الجيش والأمن التابعون لحكومة عدن بصرف رواتبهم المتوقفة منذ أربعة أشهر (نوفمبر وديسمبر 2025 ويناير وفبراير 2026)، مؤكداً - حسب ما نشرته إدارة أمن عدن - أن آلاف الأسر تعتمد على هذه الرواتب كمصدر دخل وحيد. وأشار العديد من منتسبي وزارتي الدفاع والداخلية إلى أن التأخير المتواصل أدى إلى تدهور أوضاعهم المعيشية في ظل ظروف اقتصادية صعبة.

وقبل حلول رمضان، طالب العسكريون الحكومة ووزارة المالية بسرعة صرف رواتب العسكريين المقطوعة منذ أربعة أشهر على التوالي. من جهتهم، منتسبو الأمن العام والكتائب في عدن ناشدوا السعودية بالتدخل لصرف رواتبهم وإنهاء معاناة الأخير، مستنكرين ما وصفوه بحالة التجاهل لمطالبهم، ومؤكدين استمرار التصعيد السلمي حتى الاستجابة. كما طالب منتسبو كتبية حماية قصر معاشيق الرئاسي التحالف والمجلس الرئاسي بصرف مستحقاتهم المتأخرة، ونددوا باستثنائهم من الرواتب والإكراميات المصروفة بالريال السعودي لوحدة أخرى رغم خضوعهم لإجراءات البصمة ذاتها، وهددوا بالتصعيد.

وطالب ضباط وأفراد أمن عدن من خريجي معسكر «بلحاف» بسرعة صرف رواتبهم المتأخرة وتسويتها بمبلغ ألف ريال سعودي أسوة ببقية الوحدات، حيث لم يتسلموا أي مستحقات أو إكراميات رمضان. وناشد أيضاً موظفو مكتب التنسيق الطبي لجرحى القوات المشتركة لصرف رواتبهم المتأخرة منذ ثلاثة أشهر.

بدورهم، دعا موظفون في الشركة اليمنية للاستثمارات النفطية والمعدنية إلى تنفيذ حكم المحكمة الإدارية في عدن القاضي بصرف رواتبهم

المتأخرة، مؤكداً استمرار إدارة الشركة في رفض التنفيذ رغم صدور الحكم لصالحهم. وبدأت أزمة الرواتب عقب نقل إدارة الشركة إلى عدن في يناير 2016، حيث استمر الصرف حينها لجميع الموظفين في صنعاء وعدن حتى نقل عمليات البنك المركزي في سبتمبر من العام ذاته، ثم صُرف جزء من المتأخرات منذ 2017 مع تعهد بالانتظام الشهري، لكن الإدارة قامت في أكتوبر 2021 بخصم 50% من مرتبات موظفي مكتب صنعاء دون مسوغ قانوني حتى نوفمبر 2022، قبل أن توقف الصرف كلياً وتحرمهم من رواتبهم حتى اليوم.

وفي محافظة تعز، جددت رابطة الجرحى مطالبتها بتسوية رواتب جرحى الجيش أسوة ببقية التشكيلات العسكرية، وصرف التعزيزات المالية المستحقة للترقيات والمستحقات المتأخرة والإكراميات.

وبحضرموت، استنكر معلمو الساحل «الخصومات الجائرة» على الرواتب، وعدم تنفيذ حكم قضائي سابق بصرف حافز 50 ألف ريال للكادر التربوي. وطالب المعلمون بصرف التسويات والعلاوات المتأخرة، وإقرار هيكل أجور يتناسب مع تدهور العملة، وإقالة قيادات تربوية اتهموها بالفشل في حماية حقوق المعلمين. ولوّحت نقابة معلمي الساحل بإعلان إضراب شامل قد يؤدي إلى ضياع العام الدراسي في حال عدم الاستجابة.

أما في صنعاء والمحافظات المجاورة، يشكو موظفون من الاكتفاء بصرف نصف راتب لا يغطي الالتزامات الأساسية، مقابل استمرار صرف رواتب كاملة لبعض الجهات مثل مجلس النواب والمجلس الأعلى للقضاء وغيرها، ما يثير تساؤلات حول معايير العدالة في التوزيع. ويؤكد مواطنون أن تآكل القدرة الشرائية أمام الغلاء المتواصل، خصوصاً خلال شهر رمضان، يجعل حتى الرواتب المصروفة غير كافية لتغطية الاحتياجات الأساسية.

مطالب الموظفين في اليمن لا تقتصر فقط على انتظام الصرف فقط، بل تمتد إلى رفع الرواتب بما يتناسب مع تدهور العملة وارتفاع الأسعار، وصرف المتأخرات كاملة، وتنفيذ التسويات المعلقة والعلاوات، وإقرار حوافز شهرية لبعض القطاعات أسوة بغيرها.

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## نفط وغاز اليمن



## السعودية تركز على نفط ومعادن اليمن.. آفاق استثمارية أم نذير تصعيد جديد؟

أحادية الجانب في مناطق استراتيجية مثل حضرموت والمهرة، مما قد يؤثر على الحصص المستقبلية لليمن من مكامن النفط والغاز المشتركة في المناطق الحدودية. واستناداً إلى موقفها السابق الذي أدى إلى وقف تصدير النفط من الموانئ الجنوبية، يرجح أن سلطات صنعاء تنظر إلى أي نشاط تنقيبي مدعوم سعودياً كنوع من «التصعيد الاقتصادي»، مما قد يعيد لغة التهديد العسكري إلى الواجهة مرة أخرى. في هذا الإطار، حذرت وزارة الخارجية بصنعاء، في 26 فبراير، من مغبة «المساس بالثروات السيادية»، وقالت إن أي اتفاقيات تُبرم مع حكومة عدن هي اتفاقيات باطلية ولاغية ولا يترتب عليها أي أثر قانوني. ورأت الوزارة أن الشعب اليمني هو صاحب الحق الحصري في إدارة موارده واختيار شركائه الاقتصاديين، مشتهة النهج السعودي الحالي بالسياسات التي تنتهجها الولايات المتحدة الأمريكية في شن الحروب لنهب ثروات الشعوب. كما أشارت إلى أن أحد الأهداف غير المعلنة للحرب على اليمن هو إضعاف اليمن اقتصادياً ومنعه من استغلال مقدراته الوطنية.

هذا التصارب يضع المنطقة أمام سيناريوهات مفتوحة، فبينما تمضي الرياض في شرعنة تحركاتها عبر اتفاقيات رسمية مع حكومة عدن التي تدعمها المملكة، تلوح صنعاء بـ«عدم ادخار أي جهد للحفاظ على الثروات»، معتبرة أن هذه الخطوات تصعيدية وتعرق مسار السلام.

جدل حول مساعي الرياض.. وصنعاء تعلق جاء هذا التفاوض السعودي في وقت حساس يسوده الجمود في العملية السياسية اليمنية. ثمة وجهتا نظر متناقضتان تجاه هذه المسألة: الأولى هي أن التركيز السعودي على المجال النفطي والجيولوجي مؤشر على رغبة الرياض في استكشاف الفرص التعدينية والنفطية الكامنة، والثانية هي أن الرياض - في ظل حالة الانقسام المؤسسي باليمن - تحاول تكريس واقع اقتصادي جديد يتجاوز التوافقات الشاملة، ويستغل حاجة حكومة عدن لتأمين موارد مالية بديلة وسط توقف التصدير وتراجع المنح الدولية. ومن الناحية الاقتصادية، تسعى حكومة عدن إلى إيجاد بدائل تمويلية لرفع خزانتها التي تعاني من عجز جراء توقف تصدير النفط، معتبرة أن الشراكة مع الهيئة العامة للمساحة الجيولوجية السعودية تمثل مدخلاً لاستغلال موارد غير مستغلة قد تساهم في تحقيق استقرار اقتصادي نسبي.

في المقابل، قوبلت هذه الخطوة بموجة تحفظات وانتقادات من وسائل إعلام محسوبة على سلطات صنعاء. يجادل معارضوا الخطوة بأن إبرام اتفاقيات استراتيجية تتعلق بالثروات السيادية وسط حالة الصراع والانقسام المؤسسي يفتقر إلى السند القانوني الجامع، وأن الثروات الطبيعية ملكية عامة تتطلب توافقاً وطنياً شاملاً. ووفقاً للرؤية نفسها، يُخشى من أن يتحول «التعاون الفني» إلى غطاء لعمليات تنقيب

دخل ملف الثروات السيادية اليمنية منعطفاً جديداً من التصعيد السياسي عقب إعلان السعودية، في أوائل فبراير، عن قرار من مجلس الوزراء السعودي بتفويض وزير الصناعة والثروة المعدنية للتوقيع على مذكرة تعاون فني في المجال الجيولوجي مع حكومة عدن. هذه الخطوة اندرجت رسمياً ضمن أطر «التعاون الفني وتبادل الخبرات»، لكنها فتحت الباب أمام قراءات متباينة حول مستقبل الثروات المعدنية والنفطية في المناطق الحدودية والشرقية اليمنية، إذ يتيح هذا التحرك تنشيط عمليات التنقيب عن النفط والمعادن في هذه المناطق السعودية. قالت إن مذكرة التفاهم الجيولوجية تهدف إلى تعزيز التعاون العلمي والتقني بين هيئة المساحة الجيولوجية في البلدين، والعمل على تبادل المعلومات والخبرات لدعم وتطوير قطاع الثروة المعدنية المشترك، والسعي نحو الاستغلال الأمثل للثروات الطبيعية، وكذا تأسيس قاعدة تعاون طويل الأمد في مجالات المسح الجيولوجي والاستكشاف المعدني. وقُدّمت المذكرة على أنها تعكس حرص المملكة على مساندة المؤسسات الخدمية والتنموية في اليمن.

## تطورات وأخبار الاقتصاد اليمني

## نفط وغاز اليمن

## صهاريج وخزانات منتقلة تدخل اليمن

في السياق، أثرت موجة تساؤلات في أواخر فبراير بعد تداول مقاطع فيديو لرتل من الشاحنات والمعدات النفطية، القادمة من الحدود السعودية باتجاه هضبة حضرموت. وحسب معلومات بقش، ضمت الشحنة عشرات الصهاريج والخزانات المتنقلة الضخمة التي دخلت اليمن، دون صدور توضيحات رسمية حول طبيعة هذه المعدات أو وجهتها النهائية.

مؤيدون للمجلس الانتقالي اعتبروا هذه التحركات مؤشراً على ترتيبات أحادية تتعلق بإدارة الموارد النفطية في المحافظات الشرقية، وربطوا بين وصول هذه التعزيزات وبين التوترات القائمة حول السيطرة على مناطق الامتياز النفطي في حضرموت، داعين إلى الشفافية في التعامل مع الثروات السيادية وضمان تمثيل القوى المحلية في الرقابة على الصادرات والواردات النفطية.

من جهة أخرى، رأت تحليلات أن وصول هذه المعدات قد يندرج ضمن الجهود اللوجستية لتعزيز القدرات التخزينية أو تزويد المنشآت الحيوية بالوقود في ظل الأزمات المتكررة للإمدادات.

## سيناريوهات متوقعة

يبدو أن التساؤل الأهم لدى الشارع اليمني يدور حول ما إذا كانت هذه التحركات والاتفاقيات ستعكس على معيشة المواطن أم لا. وبناءً على معطيات الواقع، يبدو أن غياب التوافق على آليات استغلال وتوزيع الموارد يجعل من أي مشروع «استثماري» جديد بؤرة محتملة للنزاع، بدلاً من أن يكون رافعة للتنمية، إذ يظل ملف السيطرة على حقول النفط والمعادن هو المحرك الأساسي للصراع، مما يجعل من أي تحرك أحادي شرارة محتملة لعودة التصعيد العسكري.

وفي السيناريوهات المتوقعة، تتأرجح الاحتمالات بين مسارين على الأقل، الأول نجاح السعودية وحكومة عدن في البدء بخطوات ميدانية محدودة تحت حماية أمنية مكثفة، وهو ما قد يقابل بردود فعل سياسية أو عسكرية من طرف حكومة صنعاء، وبالتالي تعقيد مساعي السلام - التي تتحدث عنها الأمم المتحدة - بشكل أكبر.

أما المسار الثاني فهو استغلال هذا الملف كورقة ضغط في المفاوضات الجارية، للوصول إلى اتفاقية شاملة لـ «توزيع الثروة» تضمن استئناف

التصدير من كافة الحقول مقابل دفع الرواتب، وهو المطلب الذي تضعه صناعة كشرط أساسي لأي تهدئة مستدامة.

ويبقى قرار التفويض السعودي للتنقيب والتعاون الجيولوجي مع حكومة عدن تحركاً محملاً بالدلالات السياسية بقدر ما هي اقتصادية، وبين الطموح الاستثماري والمخاوف السيادية، يبقى ملف الثروات اليمنية أحد أعقد ملفات الأزمة، بانتظار تسوية سياسية شاملة تضع معايير واضحة لإدارة الموارد الوطنية بعيداً عن الاستقطاب الإقليمي والمحلي.

## أزمة الغاز الخائفة.. معركة يومية من أجل «أسطوانة الحياة»

دخلت أزمة الغاز المنزلي وغاز المركبات شهرها الرابع على التوالي، متخذةً منحى تصاعدياً مع حلول شهر رمضان المبارك، وتحولت الأزمة إلى استنزاف نفسي واقتصادي شامل يضرب عمق الاستقرار اليومي للأسر وقطاع النقل والمطاعم أيضاً، وسط اعترافات حكومية بـ «كارثية» الوضع وعجز الحلول المؤقتة عن احتواء المشهد.

وتتصدر مدينة عدن مشهد المعاناة، حيث تحولت محطات التعبئة إلى ساحات للطواير الطويلة التي تمتد لساعات تحت أشعة الشمس، مما تسبب في إرباك لحركة المرور وخطوط النقل العام التي يعتمد جزء كبير منها على الغاز كوقود بديل للبنزين. هذا الضغط المزدوج (منزلي ومهني) خلف حالة من «الأذى النفسي» لدى المواطنين الذين بات بعضهم يقضون أيام عملهم كاملة في انتظار أسطوانة غاز واحدة.

ولا تتوقف الأزمة عند حدود عدن. فمحافظة شبوة - على سبيل المثال - تعيش مفارقة مؤلمة بشكواها من شح الإمدادات رغم احتضانها منشأة «بلحاف» الاستراتيجية لتصدير الغاز المسال، ما أدى لبروز سوق سوداء نشطة تحت مسمى «الغاز التجاري». وفي مناطق حضرموت، وخاصة سيئون، لجأت السلطات لإغلاق محطات مخالفة وإقرار تسعيرة رسمية (7 آلاف ريال للمنزلي و12 ألفاً للتجاري) في محاولة لضبط الانفلات السعري. أما في الضالع، فقد كشفت حملات الرقابة عن فجوة تنسيقية حادة، حيث حملت مكاتب التجارة في المديرية قيادة المحافظة المسؤولية عن غياب الرقابة على المستوردين وعدم إلزامهم بالفواتير الرسمية.

أمام هذا الضغط الشعبي، عقدت السلطة المحلية في عدن اجتماعاً موسعاً أعلنت فيه رفضها للحلول «المجتزأة» أو المؤقتة، ووجهت بضرورة وضع معالجة شاملة تنهي الإشكالية بشكل دائم. وخلص الاجتماع إلى إقرار آلية مشتركة تلزم شركة الغاز بالتمويل المنتظم وتفعيل الرقابة الصارمة لضمان عدالة التوزيع. في السياق، أصدرت الشركة اليمنية للغاز في مأرب تعميماً لترشيد الاستهلاك، قضى بتحديد سقف تعبئة المركبات بـ 30 لتراً فقط كل خمسة أيام، لإعطاء الأولوية لغاز الطهي المنزلي. إلا أن هذا القرار واجه اعتراضاً من الوكلاء الذين اعتبروه «غير واقعي» في ظل غياب نظام إلكتروني للتحقق، مشيرين إلى أن احتياج بعض المركبات (مثل الباصات) يتجاوز هذا السقف بمراحل، مما يفتح الباب لشكوك حول الشفافية في الكميات المنقولة من حقول «صافر».

وبرزت خسائر اقتصادية غير مرئية تتمثل في «الوقت الضائع»، فسائق الأجرة الذي يقضي يومه في الطابور يخسر دخله اليومي، والموظف يتغيب عن عمله، والمطاعم تضطر لتقليص نشاطها.

وأكد اقتصاديون أن الأزمة ناتجة عن تداخل عوامل عدة، أبرزها اختلال سلاسل الإمداد وتأخير عمليات النقل من صافر إلى المحافظات، وسوء توزيع الحصص الموزدة وغياب العدالة والشفافية، ونمو السوق السوداء وفقدان ثقة المواطن في الآليات الرسمية.

ومع تآكل العملة وتضخم الأسعار، أصبحت «أسطوانة الغاز» مقياساً لكرامة المواطن وقدرة المؤسسات على الصمود، ما وضع حكومة عدن أمام امتحان الانتقال من إدارة الأزمات بالمسكنات إلى فرض إصلاحات هيكلية تضمن وصول الموارد السيادية لمستحقيها دون عناء.

## سوق الصرافة والعملية الوطنية

## أزمة الصرف واكتناز السيولة المحلية: حين يصبح تحسين الريال عبئاً معيشياً



في المقابل، أشار المحللون إلى أن ضخ نحو 90 مليون ريال سعودي كمرتبات وهبات، إضافة إلى تمويلات بالعملية الأجنبية لجهات مختلفة، أدى إلى تشوهه في هيكل السيولة، إذ زاد المعروض الأجنبي دون أن يقابله طلب حقيقي، بينما بقيت العملة المحلية محصورة في قنوات ضيقة. اتهامات صريحة - من اقتصاديين - وُجّهت إلى بعض البنوك وكبار الصرافين بافتعال أزمة السيولة عبر إخفاء الريال اليمني من السوق واكتناز الكتلة المحلية لديهم، لإجبار بنك عدن المركزي على تحريك سعر الصرف مجدداً أو ضخ كميات إضافية من النقد المحلي، بما يعيد تنشيط المضاربات وتحقيق أرباح من فروقات الصرف التي تقلصت مع تحسن قيمة الريال. نظر البعض إلى أن خفض سعر الصرف كان استجابة مباشرة من بنك عدن المركزي لضغوط من قطاع الصرافة، وأن الخفض (تحسن قيمة الريال اليمني) يفتح هامش ربح أوسع للصرافين، إذ يمكنهم شراء العملات الأجنبية بأسعار أقل وإعادة بيعها لاحقاً أو توظيفها في عمليات استثمارية، ما يعزز أرباحهم في فترات النشاط الموسمي.

## وفرة أجنبية.. وشح محلي

المفارقة أن هبوط سعر الصرف تزامن مع أزمة سيولة خانقة بالعملية المحلية. عجز مواطنون عن تصريف ما بحوزتهم من ريبالات سعودية ودولارات لدى بعض شركات الصرافة، كما امتنعت بنوك عن شراء النقد الأجنبي رغم تحسن سعر الريال اليمني. وشكا المواطنون من أن شركات صرافة لم تقبل بصرف أكثر من 100 ريال سعودي، في حين قبلت شركات أخرى بصرف 300 ريال سعودي كحد أقصى. تفاقم المشهد بعد صرف رواتب بعض الموظفين بالريال السعودي، ما أدى إلى إغراق السوق بالنقد الأجنبي مقابل تراجع الطلب عليه، في ظل نقص حاد في الريال اليمني. هذا الاختلال في العلاقة بين العرض والطلب خلق وضعاً غير مألوف: عملة أجنبية متوفرة بكثرة، وعملة محلية نادرة في التداول. وجاءت الأزمة رغم ضخ مليارات الريالات المطبوعة حديثاً، والتي كانت مخزنة في ميناء عدن، لكن هذه الكتلة النقدية لم تنعكس في شكل انفراج ملموس في السيولة داخل البنوك أو السوق. ورأى اقتصاديون أن جزءاً من الأزمة يعود إلى إعادة توزيع غير متوازن للسيولة، أو إلى احتفاظ البنوك والصرافين بكميات من النقد المحلي خارج التداول، في إطار مضاربات تهدف إلى إعادة توسيع هامش الربح بعد تقلص فروقات الصرف إثر تحسن الريال.

في المحافظات اليمنية تحت إدارة حكومة عدن، شهد فبراير تطورات نقدية متسارعة أعادت فتح ملف إدارة السياسة النقدية ودور بنك عدن المركزي في ضبط السوق، بعد هبوط مفاجئ في سعر صرف الريال السعودي مقابل الريال اليمني، رافقه أزمة سيولة محلية حادة. وتراجع سعر الصرف من 425 ريالاً يمينياً مقابل الريال السعودي للشراء و428 للبيع، إلى 410 ريبالات للشراء و413 ريالاً للبيع، عقب اجتماع «استثنائي» عقده مركزي عدن لمناقشة «آليات استقرار السوق». وعممت جمعية الصرافين في عدن باعتماد التسعيرة الجديدة بالتنسيق مع المركزي، مع فرض ضوابط مشددة على عمليات البيع والشراء، شملت تحديد سقف 2000 ريال سعودي للعملية الواحدة، وإلزام شركات الصرافة برفع بيانات تفصيلية عن العملاء، وبيع فائض النقد الأجنبي للبنوك بشكل يومي. وقُدّمت الخطوة رسمياً كإجراء احترازي لضبط التقلبات، لكنها فتحت باباً واسعاً من التساؤلات: هل هو تصحيح فني ناتج عن وفرة في المعروض الأجنبي؟ أم بداية لاختلال نقدي أعمق؟

## سوق الصرافة والعملة الوطنية

وجرت تحذيرات من أن أي خفض غير مدعوم بسياسات مالية ونقدية متكاملة قد يقود إلى اختلالات في السوق، نظراً للارتباط الوثيق بين سعر الصرف وأسعار السلع والخدمات. فالترجع المفاجئ في الصرف لا يعني بالضرورة انخفاضاً موازياً في أسعار المواد الغذائية أو الوقود، ما لم ترافقه رقابة صارمة وآليات تنفيذ واضحة. ورغم تحسن سعر الصرف (بنحو 15 ريالاً) في سعر شراء الريال السعودي، لم تسجل الأسواق أي انخفاض يذكر في أسعار السلع، خصوصاً الغذائية. ويقوم تجار بتسعير بضائعهم على أساس يتراوح بين 600 و700 ريال مقابل الريال السعودي، تحسباً لأي ارتداد مفاجئ في سعر الصرف.

هذا السلوك يعكس فقدان الثقة في استدامة التحسن، كما يسلط الضوء على ضعف الرقابة السعرية، فالتاجر الذي يرفع السعر فور ارتفاع الصرف، لا يخفضه بالسرعة نفسها عند تحسنه، ما يؤدي إلى فجوة دائمة بين التحسن النقدي والواقع المعيشي.

ما حدث في عدن وباقي المحافظات يتجاوز كونه حركة تصحيح قصيرة المدى، فالمشهد كشف عن خلل بنيوي في إدارة السياسة النقدية، يتمثل في:

- غياب التنسيق الكامل بين أدوات السياسة النقدية والمالية.
- تضارب المصالح بين بنك عدن المركزي والقطاع المصرفي.
- ضخ نقد أجنبي غير منظم مقابل ضعف إدارة الكتلة المحلية.
- هشاشة الثقة في استدامة أي تحسن في سعر الصرف.
- ضعف آليات الرقابة على التسعير.

كما أن استمرار تأخر الرواتب وارتفاع تكاليف المعيشة جعل أي تقلب في سعر الصرف ينعكس فوراً على معنويات المواطنين، حتى لو لم ينعكس مباشرة على الأسعار.

هبوط سعر الصرف حمل دالتين متناقضتين، فمن جهة عكس قدرة بنك عدن المركزي على التدخل والتنسيق مع الصرافين لضبط السوق ومنع المضاربات المنفلتة، ومن جهة أخرى كشف هشاشة البنية النقدية، إذ يمكن لتحسن ظاهري في العملة أن يتحول سريعاً إلى أزمة سيولة تخنق النشاط الاقتصادي.

المعضلة الأساسية أن استقرار سعر الصرف وحده لا يكفي. فبدون سياسة نقدية واضحة، وإدارة شفافة للكتلة النقدية، وربط أي ضخ جديد بخطة لضبط الأسعار وتحفيز الإنتاج، سيظل السوق عرضة لدورات متكررة من المضاربة والارتباك.

## جدور الأزمة: كتلة محلية خارج الدورة النقدية

جدور الأزمة لا تعود إلى الأسابيع الأخيرة فحسب، بل إلى تطورات شهدتها العام الماضي، حين مر بنك عدن المركزي بفترة من الاستقرار النسبي في سعر الصرف. ذلك الاستقرار دفع شريحة واسعة من كبار التجار إلى الاحتفاظ بكميات كبيرة من النقد المحلي خارج الدورة النقدية الفعلية، باعتباره ملاذاً آمناً في ظل هدوء السوق.

ووفق قراءة للصحفي فتحي بن لزرق، فإن المشكلة لم تكن في غياب العملة بقدر ما كانت في سوء إدارة تدفقها، فخلال فترة استقرار سعر الصرف لم يشعر التجار بأي عبء من احتفاظهم بكميات كبيرة من الريال اليمني، لأن معظم المعاملات الداخلية تتم أصلاً بالعملة المحلية. لكن النتيجة التي تكشفت لاحقاً كانت خروج كتل نقدية ضخمة من التداول الفعلي، ما أدى إلى نقص حاد في السيولة المتاحة بين المواطنين. بمعنى آخر، العملة موجودة، لكنها محتجزة خارج السوق اليومية.

في المقابل، شهدت السوق خلال الفترة نفسها وفرة ملحوظة في العملات الأجنبية، خاصة بعد الحد من عمليات غسل الأموال التي كانت تضخ سيولة كبيرة في السوق سابقاً، ما أدى إلى اختلال التوازن بين العرض النقدي بالعملة المحلية ونظيره بالعملات الصعبة.

المعطيات الأخيرة أشارت إلى أن بنك عدن المركزي يمتلك كميات جيدة من النقد المحلي، غير أن ضخها دفعة واحدة يمثل خطوة محفوفة بالمخاطر. إذ إن أي تدفق سريع وكبير قد يدفع التجار إلى إخراج ما لديهم من سيولة دفعة واحدة خشية تراجع سعر الصرف، وهو ما قد يخلق فائضاً مفاجئاً في العروض النقدية، ويتسبب في اضطراب السوق بدلاً من معالجته. هذه المعادلة تجعل إدارة الأزمة شديدة الحساسية، لأن الخطأ في التوقيت أو الحجم قد يقود إلى تقلبات حادة في سعر الصرف، ويعيد دوامة المضاربات.

ورأت تحليلات أن الخيار الأكثر أماناً يكمن في تنسيق منظم بين بنك عدن المركزي وكبار التجار، لضخ السيولة تدريجياً وفق جدول زمني مدروس، بهدف إعادة التوازن إلى السوق دون إحداث صدمة نقدية أو موجة زعر تدفع نحو سحب أو اكتناز إضافي للعملة. وهذا النهج يتطلب قدراً عالياً من الثقة المتبادلة والشفافية، إضافة إلى رقابة دقيقة لحركة السوق، حتى لا تتحول المعالجة إلى سبب جديد للاختلال.

## اختناق مدخري العملات الأجنبية والمغتربين

مما تقدم، يتضح أن تحسن الريال اليمني تحول إلى عبء اقتصادي ومعيشي جديد، بدلاً من أن يحدث العكس، فالنجاح النقدي لا يُقاس بسعر الصرف وحده، بل بمدى انعكاسه على معيشة الناس اليومية.

وبين الاستقرار النسبي في سوق الصرف والجمود في الأسعار، برزت أزمة جديدة تمس مدخري العملات الأجنبية والمغتربين وموظفي المنظمات الدولية، الذين وجدوا أنفسهم من بين أكثر المتضررين من تحسن الصرف.

صعوبات كبيرة واجهها عائدون من السعودية في تحويل ما بحوزتهم من الريال السعودي إلى العملة المحلية، مع رفض البنوك وشركات الصرافة تنفيذ عمليات التحويل أو تقييد المبالغ بالسقف الذي لا يتجاوز 300 ريال سعودي، ما وضع البعض في مأزق مالي فور وصولهم.

الأزمة امتدت كذلك إلى التطبيقات البنكية التي أوقفت عمليات المصارف الإلكترونية من الريال السعودي إلى الريال اليمني، ما أربك المعاملات اليومية ودفع مواطنين إلى البحث عن «سلف مالية» بالعملة المحلية لتغطية احتياجاتهم الأساسية.

الصحفي الاقتصادي «ماجد الداعري» اعتبر أن المفارقة تكمن في أن المواطن والمغترب يدفعان اليوم ثمن تحسن الصرف من القيمة الشرائية لمدخراتهما بالعملة الصعبة. فالمغترب الذي كان يحول ألف ريال سعودي ويحصل على مبلغ أكبر بالريال اليمني، أصبح اليوم يتلقى مقابلاً أقل، وفي ظل سقوف تحويل محدودة، بينما لم تنخفض الأسعار فعلياً في الأسواق. وهذا الوضع يعني تراجع القوة الشرائية للأسر المعتمدة على التحويلات.

## معدلات أسعار صرف الريال اليمني وأسعار الذهب المحلية خلال شهر فبراير 2026



متوسط البيع 1597.4 ريال  
متوسط الشراء 1583.3 ريال



متوسط البيع 535.2 ريال  
متوسط الشراء 533.2 ريال



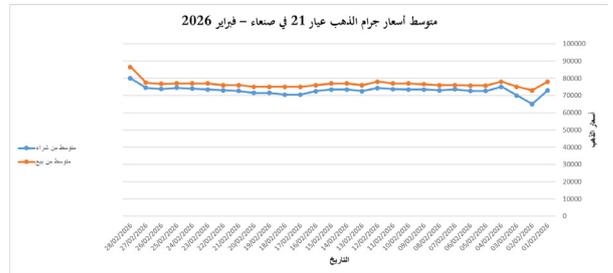
متوسط البيع 419.4 ريال  
متوسط الشراء 416.4 ريال



متوسط البيع 140.1 ريال  
متوسط الشراء 139.8 ريال



متوسط البيع 229,285 ريال  
متوسط الشراء 216,730 ريال



متوسط البيع 76,630 ريال  
متوسط الشراء 72,930 ريال



متوسط البيع 1,780,720 ريال  
متوسط الشراء 1,743,475 ريال



متوسط البيع 598,330 ريال  
متوسط الشراء 588,620 ريال

## الاقتصاد والوضع الإنساني

## اليمن في مهب الأزمات: اقتصاد هش ومغتربون مهددون



تراجعت واردات الوقود عبر ميناء رأس عيسى بشكل حاد نتيجة الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية، وهو ما يهدد باختناقات مستقبلية في الإمدادات، خاصة في مناطق سيطرة حكومة صنعاء التي تعاني أيضاً من انخفاض الأمطار وموجات صقيع وضعف الإنتاج الزراعي.

ويبرز عامل التمويل كأحد أخطر عناصر الأزمة، فقد تراجعت مساهمات المانحين لبرنامج الأغذية العالمي بأكثر من 70% بين عامي 2024 و2025، وهو ما يبرره البرنامج تقليص عدد المستفيدين من المساعدات الغذائية الطارئة من 3.4 ملايين إلى 1.6 مليون شخص فقط مع بداية 2026. كما توقفت أنشطة الدعم الاجتماعي في بعض المناطق منذ سبتمبر 2025 بسبب محدودية الموارد والمساحة التشغيلية.

مختلف المعلومات الأممية التي تناولها بقش في فبراير، رسمت ملامح اقتصاد يمني عالق بين هشاشة السوق وتهديد الجوع، فاستقرار سعر الصرف لم يترجم إلى تحسن ملموس في معيشة الأسر، مع تآكل الدخل واستنزاف المدخرات، بينما يهدد تراجع التمويل الإنساني بتوسيع فجوة الاحتياجات خلال عام 2026 ما لم تتخذ تدخلات اقتصادية وإنسانية عاجلة ومستدامة.

أشد بين النازحين داخلياً، حيث أفاد 38% منهم بمعاناتهم من جوع متوسط إلى حاد، مقارنة بـ 21% بين عموم السكان.

اقتصادياً، رصدت نشرة منظمة «الفاو» المنشورة في فبراير، تحسناً نقدياً نسبياً في مناطق حكومة عدن، حيث استقر سعر الريال اليمني خلال ديسمبر 2025 عند نحو 1,616 ريالاً للدولار، وقالت إن ذلك انعكس على انخفاض أسعار السلع الغذائية الأساسية بنسبة تراوحت بين 12% و20% على أساس سنوي، وتراجع أسعار الوقود بين 14% و22% مقارنة بالعام السابق. كما انخفضت تكلفة الحد الأدنى لسلة الغذاء بنحو 20% عن ديسمبر 2024.

إلا أن هذا التحسن، وفقاً للفاو، يظل هشاً ومؤقتاً في ظل استمرار العجز التجاري، وشح الاحتياطات الأجنبية، وغياب إصلاحات هيكلية شاملة. وأكدت أن أي صدمة خارجية - سواء في أسعار الغذاء العالمية أو تدفقات النقد الأجنبي أو حركة الموائ - قد تعيد الضغوط التضخمية سريعاً، لا سيما مع تعدد الرسوم غير الرسمية وقيود النقل التي ترفع كلفة التوزيع.

على صعيد التجارة، سجلت واردات القمح ارتفاعاً ملحوظاً عبر الموانئ الشمالية والجنوبية خلال ديسمبر، ما وفر متنفساً مؤقتاً للأسواق، في حين

وضع إنساني واقتصادي بالغ الهشاشة يشهده اليمن منذ بداية العام 2026، وسط تداخل الأزمات النقدية والتجارية مع تراجع الإنتاج الزراعي وانكماش التمويلات الدولية، بما يضع نصف السكان على حافة انعدام الأمن الغذائي.

ووفقاً لتحليلات التصنيف المحلي المتكامل للأمن الغذائي (IPC) التي تستند إليها منظمة الأغذية والزراعة «الفاو»، يُتوقع أن يظل أكثر من 18 مليون يمني، أي قرابة نصف السكان، في دائرة انعدام الأمن الغذائي الحاد حتى فبراير الماضي، مع مخاطر ارتفاع العدد إذا استمرت الاتجاهات الاقتصادية والمناخية الراهنة. وتعمل الأسواق دون هوامش أمان حقيقية، سواء من حيث المخزون الغذائي أو القدرة على امتصاص الصدمات، في ظل بيئة منقسمة نقدياً ومؤسسياً تعجز عن ضمان استقرار الإمدادات.

## الاقتصاد بين هشاشة السوق وتهديد الجوع

تقرير لبرنامج الأغذية العالمي أشار إلى أن عام 2025 شهد أعلى مستويات انعدام الأمن الغذائي منذ سنوات، إذ بلغت نسبة السكان الذين يعانون من نقص الغذاء 70% في يوليو، قبل أن تنخفض إلى 64% في ديسمبر. كما استمر الحرمان الغذائي الحاد في التأثير على 37% من الأسر بنهاية العام، مع تسجيل مستويات مرتفعة في عدد من المحافظات، وبصورة

## الاقتصاد والوضع الإنساني

### آلاف اليمنيين مهددون في أمريكا

في ملف آخر، يواجه نحو أربعة آلاف يمني في الولايات المتحدة خطر فقدان إقامتهم القانونية، عقب قرار الإدارة الأمريكية إنهاء وضع «الحماية المؤقتة» (TPS) الممنوح لليمنيين منذ عام 2015، وهو القرار الذي يفتح الباب أمام احتمالات الترحيل ما لم يتمكن المشمولون من تسوية أوضاعهم خلال المهلة المحددة بـ60 يوماً.

وزيرة الأمن الداخلي الأمريكية «كريستي نويم» أعلنت أن إدارة الرئيس دونالد ترامب قررت إنهاء تصنيف اليمن ضمن برنامج الحماية المؤقتة، وإن القرار جاء بعد مراجعة الأوضاع في اليمن والتشاور مع الوكالات الحكومية المختصة، مشيرة إلى أن اليمن لم تعد - وفق التقييم الأمريكي - تستوفي الشروط القانونية للإبقاء على هذا التصنيف. وأكدت أن البرنامج صُمم كإجراء مؤقت لا دائم، وأن استمراره «يتعارض مع المصلحة الوطنية»، في إطار أولوية «أمريكا أولاً».

وكانت الولايات المتحدة قد أدرجت اليمن ضمن برنامج الحماية المؤقتة في سبتمبر 2015 على خلفية النزاع المسلح، معتبرة أنذاك أن إعادة اليمنيين إلى بلادهم تشكل تهديداً خطيراً لسلامتهم. أما اليوم، فيضع قرار الإنهاء آلاف الأسر اليمنية أمام تحديات قانونية وإنسانية معقدة، خصوصاً أولئك الذين استقروا في الولايات المتحدة لسنوات طويلة وبنوا حياتهم وأعمالهم اعتماداً على هذا الوضع القانوني المؤقت.

بموجب القرار، مُنح اليمنيون المستفيدون من الحماية المؤقتة، ممن لا يملكون أساساً قانونياً آخر للبقاء، مهلة 60 يوماً للمغادرة الطوعية. وبعد دخول القرار حيز التنفيذ، يصبح من حق وزارة الأمن الداخلي اعتقال وترحيل أي مواطن يمني يفقد وضعه القانوني بانتهاء فترة الحماية. في المقابل، أدانت الجالية اليمنية الأمريكية ومنظماتها الحقوقية هذا القرار، واصفة إياه بأنه «قاسٍ وغير مسؤول» ويفتقر إلى الأساس الواقعي، لا سيما أن وزارة الخارجية الأمريكية لاتزال تصنف اليمن ضمن المستوى الرابع للتحذير من السفر بسبب مخاطر الإرهاب والنزاع. وأفاد بيان للجالية بأن أكثر من 23 مليون يمني يحتاجون إلى مساعدات إنسانية عاجلة، معتبراً أن القرار يتجاهل التحذيرات الرسمية الصادرة في ديسمبر 2025 بشأن خطورة الأوضاع في البلاد.

كما ذكرت الجالية أنها ستلجأ إلى كافة الوسائل القانونية للطعن في القرار أو طلب تأجيل تنفيذه، مستشهدة بتجارب سابقة لجاليات عربية وغير عربية نجحت في إرجاء قرارات مشابهة عبر القضاء الأمريكي.



## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

## الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران.. وبال فادح على الاقتصادات الخليجية والعربية



عن حماية حلفائها في الخليج. واعتبرت دول الخليج هذه الاعتداءات التي طالت منشآت حيوية تهديداً مباشراً للأمن الإقليمي وإمدادات الطاقة العالمية.

استهدفت منشآت إنتاج وتكرير نفطية، من رأس لفان في قطر إلى رأس تنورة في السعودية. وفي سلطنة عمان استهدف ميناء الدقم، وسقطت في الإمارات شظايا الطائرات المسيّرة على مبان سكنية في أبوظبي ودبي (التي تُعد أكبر مركز للسياحة والتجارة وأنشطة الأعمال في الشرق الأوسط)، واندلعت حرائق في مرافق سياحية إماراتية، إلى جانب ميناء جبل علي ومطار زايد الدولي ومطار دبي وفندق برج العرب وجزيرة نخلة جميرا الصناعية وغيرها. واضطرت شركة «موانئ دبي العالمية» لتعليق العمليات في ميناء جبل علي الأكبر في المنطقة، ما تسبب في توقف أكثر من 80 خدمة ملاحية تربط 150 ميناءً دولياً.

ورصدت بيانات «مارين ترافيك» تكديساً ضخماً لأكثر من 150 ناقلة نضط وغاز عالقة في مياه السعودية وقطر والكويت والعراق، إضافة لمئات السفن التي توقفت على سواحل الإمارات وعمان انتظراً لضمانات أمنية.

500 ألف برميل يومياً، واعتمدت خطة لشحن كميات إضافية إلى مستودعات تخزين خارجية بعيداً عن منطقة الصراع لضمان استمرارية الإمدادات حتى في حال تعطل الملاحة في الخليج العربي.

ورغم الرغبة في زيادة الإنتاج، واجه المنتجون عائقاً لوجستياً يتمثل في «السعات التخزينية» نتيجة تعطل الشحن عبر مضيق هرمز. منتجو الخليج والعراق يمتلكون نظرياً نحو 100 مليون برميل من طاقة التخزين المتبقية (ثلث القدرة الإجمالية)، لكن السعة الفعلية المتاحة أقل بكثير، ما دفع العراق لخفض الإنتاج، مع توقعات بلجوء السعودية والإمارات إلى نفس الخطوة إذا امتلأت الخزانات بالكامل دون وجود منافذ تصدير نشطة.

## الرد الإيراني وما بعده.. المرحلة الحرجة

منطقة الخليج واجهت تصعيداً عسكرياً من إيران ضد منشآتها والقواعد الأمريكية التي تحتضنها، إضافةً إلى الصواريخ والمسيرات الإيرانية على إسرائيل. مع استهداف الخليج، وُضع استقرار المنطقة الاقتصادي وطموحاتها التنموية أمام تحديات مصيرية، ووجدت البيئة الاستثمارية الخليجية نفسها أمام تهديد فعلي، إلى حد طرح تحليلات حول أن واشنطن عجزت

في نهاية فبراير المنصرم، انفجرت الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران، لتدخل منطقة الشرق الأوسط والعالم مرحلة جديدة من الاضطراب غير المسبوق منذ جائحة كورونا، إذ طالت الارتدادات الاقتصادية والعسكرية العنيفة الاقتصادات الخليجية والعربية بشكل مباشر. ويُعد قطاع الطاقة الأكثر تضرراً وتأثيراً، حيث تحول مضيق «هرمز» الاستراتيجي إلى بؤرة صراع ساخنة بعد إغلاقه من قبل إيران، ما أدى إلى تعطل صادرات الطاقة من الممر الذي يمرر 20% من تجارة الطاقة العالمية.

وما إن اندلعت الحرب حتى سارعت «السعودية» و«الإمارات» - قبل إغلاق مضيق هرمز - إلى اتخاذ إجراءات استباقية لضمان استقرار أسواق الطاقة العالمية. اتجهت «أبوظبي» نحو زيادة شحناتها النفطية كخط دفاع أول لامتناس الصدمات السعيرية، وعرضت شركة «أدنوك» كميات إضافية من خام «مريان» (المنتج الرئيسي للإمارات) على شركائها الدوليين لشحنات شهر أبريل 2026، وساهم ضخ الكميات الإضافية في خفض الفروق السعرية لخام مريان إلى أقل من دولارين فوق سعر خام دبي، بعد أن كان قد سجل مستويات قياسية نتيجة علاوة المخاطر الجيوسياسية. أما السعودية فتجهت لرفع الصادرات النفطية بنحو

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

استهداف البنية التحتية والموانئ والمطارات الخليجية مثل شللاً لوجستياً مهدداً بتقويض التجارة الإقليمية ورفع معدلات التضخم العالمي. كما أدى الوضع المتوتر إلى شلل قطاع الطيران في الشرق الأوسط وإلغاء آلاف الرحلات الجوية، إذ ألغيت خلال ثلاثة أيام فقط أكثر من 12 ألف رحلة جوية، وسجلت شركة طيران الإمارات وحدها إلغاء أكثر من 2,000 رحلة.

سارعت شركات الطيران العالمية لتجنب مناطق الحرب، ما أدى إلى تميز شبكات الربط الدولي. من ذلك، إلغاء مجموعة «لوفتهانزا» رحلاتها إلى الدول العربية مع تجنب كامل للمجالات الجوية فوق معظم دول الخليج والعراق والأردن. وتحوّل التركيز من الرحلات التجارية المنتظمة إلى محاولات استعادة المسافرين المشتتين، إذ تقطعت السبل بعشرات الآلاف من المسافرين نتيجة تكديس الطائرات في مطارات بديلة بعيدة عن قواعدها الأصلية، مما خلق أزمة في «تموضع الأساطيل» أخرت العودة للجدول الطبيعية. كما امتدت الأزمة لتشمل تحديات معقدة، مثل الاختلال الهيكلي، إذ ستحتاج الشركات لأسابيع لإعادة توزيع طائراتها وأطقمها وفق جداولها المعتادة، وارتفعت التكاليف بسبب تعليق الرحلات والاعتماد على مسارات أطول لتجنب مناطق الحرب، مما زاد من استهلاك الوقود وتكاليف التأمين.

أمام هذا الزلزال الجوي في الشرق الأوسط، تحولت غريزة البقاء لدى النخب المالية ورجال الأعمال في مدن مثل دبي وأبوظبي إلى محرك رئيسي لسوق «إجلاء الأثرياء»، وبرزت الرياض كبوابة خروج اضطرارية وسط شلل المجال الجوي الإقليمي. ورغم تعرض العاصمة السعودية لبعض الرشقات الصاروخية التي أعلن عن اعتراضها، إلا أن مطار الملك خالد الدولي ظل يعمل كأحد المنافذ القليلة المتاحة، وباتت الرياض مركزاً لتجمع الطائرات الخاصة والتجارية التي تنقل رجال الأعمال والمسؤولين والتنفيذيين وعائلاتهم نحو أوروبا، مستفيدة من بقاء مجالها الجوي مفتوحاً نسبياً مقارنة بجيرانها. واعتُبر مشهد هروب الأثرياء ودفع مبالغ طائلة للمغادرة «مرآة مبكرة» لعمق القلق الجيوسياسي لدى الفئات الأكثر حساسية للمخاطر.

ومع تعطل المطارات في الإمارات، سجلت شركات تأجير السيارات طلباً قياسيماً على سيارات الدفع الرباعي لقطع رحلات برية تستغرق 10 ساعات من دبي إلى الرياض والدمام للالتحاق بالرحلات المغادرة. وبدلاً من أن يكون وسيلة رفاهية، أصبح

الطيران الخاص «ضرورة إجلاء» بأسعار طائلة عكست حجم المخاطر التشغيلية. إذ وصلت أسعار استئجار الطائرات الخاصة من الرياض إلى أوروبا نحو 350 ألف دولار للرحلة الواحدة، بينما بلغ سعر المقعد الواحد من العاصمة العمانية مسقط إلى ميلانو نحو 23 ألف دولار. وارتفعت حجوزات الطائرات الخاصة بنسبة 40% منذ بداية الحرب، وسط عجز شركات الوساطة عن تلبية الطلب المتزايد بسبب نقص الطائرات المتاحة في المنطقة.

وفي السابق كان يُنظر لسلطنة عمان كمخرج آمن، إلا أن استهداف ناقلات النفط وميناء الدقم قلل من جاذبيتها، مما حصر الخيارات الجوية في وسط السعودية والخيارات البرية عبر شبه جزيرة سيناء المصرية (للعالمين في إسرائيل). وامتد القلق أيضاً من القطاع الخاص إلى البعثات الدبلوماسية والراعي الأجنبي، إذ أجلت واشنطن موظفيها، ونظمت دول أوروبية رحلات إجلاء خاصة لمواطنيها العالمين.

## شلل مضيق «هرمز»، بلا بدائل و«البحر الأحمر» في الواجهة

مرحلة الاختناق الخطرة كانت بعد إعلان طهران عن إغلاق مضيق هرمز ثم إغلاقه الكامل في الاتجاهين، وتهديدها بـ«إحراق أي سفينة ستعبر المضيق». وهذه هي المرة الأولى في التاريخ الحديث التي يواجه فيها العالم توقفاً فعلياً لأحد أهم شرايين الطاقة والتجارة دون وجود بديل بحري متاح.

رُصد توقف كامل لحركة دخول السفن الجديدة، مع تمكن عدد محدود جداً من السفن من مغادرة المضيق. وفي البيانات الأولية، سُجّل وجود ما لا يقل عن 170 سفينة حاويات محاصرة داخل الخليج العربي، بسعة تبلغ 450 ألف حاوية نمطية، وهو ما يمثل 1.4% من إجمالي الأسطول العالمي. وأعلنت شركات الشحن العملاقة، مثل ميرسك الدنماركية، وهاياغ لوييد الألمانية، و CMA CGM الفرنسية، و MSC السويسرية، وعدد من الشركات اليابانية والآسيوية، تعليق كافة رحلاتها عبر المضيق حتى إشعار آخر.

قال محللون إن أزمة مضيق هرمز تُعتبر أكثر خطورة من أزمة «البحر الأحمر» لعدة أسباب، أولها انعدام البديل البحري، ففي أزمة البحر الأحمر كان خيار الدوران حول «رأس الرجاء الصالح» متاحاً رغم كلفته الباهظة، أما إغلاق هرمز فيعني انقطاعاً كاملاً للاتصال البحري بدول الخليج. سبب آخر هو عدم جاهزية المسارات البرية، فالبنية التحتية للسكك الحديدية

والممرات الاقتصادية البرية لاتزال مشاريع مستقبلية غير قادرة على استيعاب أحجام التجارة البحرية الهائلة.

انعكس الإغلاق فوراً على تكاليف التجارة والتأمين البحري، إذ قفزت أقساط التأمين بنسبة تتراوح بين 25% إلى 50%، فبالنسبة لسفينة حاويات بقيمة 150 مليون دولار، ارتفعت كلفة التأمين للرحلة الواحدة من 375 ألف دولار إلى 750 ألف دولار. وارتفعت أسعار الشحن الفوري من الصين إلى الإمارات بنسبة 5% كاستجابة أولية. وواجهت الموانئ الخليجية، وعلى رأسها ميناء جبل علي أحد أكبر عشرة موانئ في العالم، تحدياً وجودياً، حيث يعتمد هذا الميناء كلياً على مضيق هرمز كمنفذ وحيد للمحيط المفتوح.

وأدى إغلاق مضيق هرمز إلى تعطل الصادرات، فتوقف الشحن عبر المضيق راكم النفط في صهاريج التخزين بدول الخليج. والمعضلة الأساسية تكمن في الجغرافيا السياسية للموانئ الخليجية، إذ تقع معظم الموانئ الرئيسية داخل الخليج العربي، ما يجعلها مرتبطة بشكل مباشر بسلامة الملاحة عبر مضيق هرمز. أما العراق فلجأ بالفعل إلى خفض الإنتاج. وقفزت أسعار النفط فوق 85 دولاراً للبرميل، مع توقعات بوصولها إلى 100 دولار في حال استمرار الانسداد الملاحي، مما زاد من الضغوط التضخمية العالمية.

وأعلنت شركة قطر للطاقة حالة «القوة القاهرة» وتوقفت عن إنتاج وتصدير الغاز الطبيعي المسال إثر تعرض منشاتها في رأس لفان ومسعييد لهجمات، مما وضع العالم أمام أزمة طاقة حادة بفقدان 20% من الإمدادات العالمية. وأدى هذا القرار، الذي يحمي الشركة قانونياً من التزاماتها التعاقدية، إلى قفز أسعار الغاز في أوروبا بنسبة 54%، وسط مخاوف من تضاعفها في حال استمر شلل الملاحة في مضيق هرمز، فيما واجهت الأسواق الدولية صدمة مزدوجة في الإنتاج والنقل هددت سلاسل إمداد الصناعة والغذاء، وأشعلت منافسة شرسة بين آسيا وأوروبا على الشحنات البديلة.

السعودية خاضت سباقاً محموماً مع الزمن، واضطرت لتكثيف عمليات التحميل من ميناء ينبع على البحر الأحمر عبر خمس ناقلات عملاقة قادرة على استيعاب قرابة عشرة ملايين برميل، مما ضاعف الصادرات عبر الساحل الغربي لتصل إلى نحو 2.5 مليون برميل يومياً، مقارنة بمعدلات متدنية لم تتجاوز 786 ألف برميل في فبراير الماضي.

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

وفي إطار التحضير لسيناريو إغلاق طويل الأمد للممرات المائية الشرقية، فعّلت شركة «أرامكو» السعودية «الجسر البري» النفطي من خلال نقل كميات التصدير من الحقول الشرقية عبر شبكة خطوط الأنابيب الممتدة إلى موانئ البحر الأحمر، وهي منظومة تمتلك نظرياً القدرة على ضخ وتمرير معظم الصادرات اليومية للمملكة البالغة 7 ملايين برميل.

مع تباطؤ وتيرة مغادرة الشحنات من ميناء رأس تنورة رغم استمرار عمليات التحميل فيه، أصبح خيار البحر الأحمر المنفذ الرئيسي والوحيد لضمان استمرارية التدفقات وتخفيف الضغط على الخزانات المحلية التي بدأت تمتلئ بوتيرة مقلقة لدى المنتجين المجاورين. ورغم أن الإمارات تمتلك منفذاً بديلاً عبر ميناء الضجيرة خارج المضيق بقدرة تصديرية تصل إلى 1.5 مليون برميل يومياً، إلا أن هذه القدرة تظل قاصرة عن تعويض كامل برنامجها التصديري، مما يبرز التحدي الوجودي الذي تواجهه إمدادات الطاقة الخليجية.

مع ذلك، فإن الالتفاف الجغرافي نحو البحر الأحمر لا يعني الخروج التام من دائرة الخطر، إذ تجد الناقلات السعودية نفسها مضطرة لعبور مضيق باب المندب الاستراتيجي، الذي يمثل نقطة توتر جيوسياسي أخرى، وهذا الواقع يعني أن المخاطر اللوجستية لم تتلاش بل تغير موقعها الجغرافي فقط.

## نزيف يومي بالمليارات

انضحت تداعيات الحرب على إيران بحدة في قطاعات حيوية بدول الخليج، من الطيران والمطارات إلى أسواق المال والطاقة. الأرقام المتداولة كشفت عن خسائر ضخمة يومية تتكبدها شركات الطيران والمطارات، على سبيل المثال لا الحصر، مع تراجع أسواق الأسهم الخليجية والعالمية، وسط ضغوط إضافية على الحكومات التي قد تضطر للاعتماد على احتياطاتها الضخمة وصناديقها السيادية لمواجهة تداعيات الأزمة.

في قطاع الطيران، تراوحت خسائر مطار حمد الدولي في الدوحة ما بين 8 ملايين و14 مليون دولار يومياً من الإيرادات المباشرة مثل رسوم المطار والمتاجر والمطاعم، فيما تكبدت الخطوط الجوية القطرية خسائر تتراوح بين 60 و80 مليون دولار يومياً بعد تعليق رحلاتها، وأشارت

بيانات إلى أن أكثر من 5 آلاف رحلة ألغيت منذ بداية الحرب على إيران.

وفي مطار دبي الدولي بلغت الخسائر اليومية المباشرة ما بين 10 و18 مليون دولار من الإيرادات التشغيلية، بينما تصل الخسارة الاقتصادية الإجمالية المرتبطة بتعطل النشاط إلى نحو 1.4 مليار دولار يومياً. ووفق تقديرات اقتصادية، فإن إجمالي الخسائر في دبي وحدها تجاوز 5 مليارات دولار منذ بداية الحرب. وترجم هذه الأرقام حجم النزيف المالي، إذ يُقدَّر أن مطار دبي يخسر نحو 16 ألف دولار كل ثانية، بينما يخسر مطار حمد نحو 9 آلاف دولار كل ثانية.

وفي أسواق المال الخليجية، تكبدت بورصات المنطقة خسائر سوقية بلغت 57.45 مليار دولار في جلسة واحدة، بما يعادل 1.4% من قيمتها السوقية الإجمالية، وسجلت أسواق الإمارات أكبر التراجعات. وأمام هذه الخسائر حذر محللون بشدة من أن الحرب تفرض فاتورة مالية ضخمة للغاية على حكومات الخليج، خصوصاً مع ارتفاع تكاليف الدفاع واضطراب سلاسل الإمداد.

أمام هذه الخسائر، برزت صناديق الثروة السيادية الخليجية كخط دفاع اقتصادي رئيسي. فقد راکمت هذه الصناديق خلال عقود من الاستثمار في النفط والغاز والأصول العالمية ثروات ضخمة تصل إلى نحو 5 تريليونات دولار، ما يمنح الحكومات احتياطياً مالياً ضخماً يمكن استخدامه في مواجهة الأزمات.

ومع ذلك، تواجه بعض الدول الخليجية أوضاعاً مالية متباينة وفق تقرير لوكالة رويترز. فبينما يُتوقع أن تحقق الإمارات فائضاً مالياً بنحو 5% من الناتج المحلي الإجمالي خلال عامي 2025 و2026، تعاني السعودية من عجز في الميزانية بلغ 276 مليار ريال (73.54 مليار دولار) العام الماضي نتيجة الإنفاق الضخم، مع توقع استمرار العجز في السنوات المقبلة. وكانت المملكة قد أقرت خطة اقتراض بقيمة 217 مليار ريال (57.86 مليار دولار) لعام 2026، في حين جمعت جهات سعودية مثل صندوق الاستثمارات العامة وأرامكو وبنوك وشركات أخرى نحو 27 مليار دولار منذ بداية العام.

وخفض محللو بنك «جيه. بي. مورغان» توقعاتهم لنمو القطاعات غير النفطية في دول الخليج بمقدار 1.2 نقطة مئوية مقارنة بتقديرات سابقة، مع تسجيل أبوظبي أكبر انخفاض بلغ 2.3 نقطة مئوية. ورغم احتمال انتعاش قطاع

المحروقات لاحقاً هذا العام إذا استمرت أسعار النفط في الارتفاع، فإن البنك حذّر من أن بعض الأضرار التي قد تصيب القطاعات غير النفطية قد تكون طويلة الأمد، خصوصاً ما يتعلق بالاستثمار المحلي والأجنبي المباشر وجذب الكفاءات.

تاريخياً، لعبت صناديق الثروة السيادية دوراً حاسماً في دعم اقتصادات المنطقة خلال الأزمات. ففي الكويت، التي أنشأت أول صندوق ثروة سيادي في العالم عام 1953، والبالغ حجم أصوله نحو تريليون دولار، تولى الفرع التابع للهيئة العامة للاستثمار في لندن إدارة التحويلات المالية للحكومة الكويتية في المنفى بعد غزو العراق للكويت عام 1990.

لكن رغم هذه الاحتياطات الضخمة، ذكرت رويترز أن تعبئة رأس المال السيادي بشكل كامل ليس بالأمر السهل، خاصة مع استثمارات الصناديق في أصول طويلة الأجل مثل الأسهم الخاصة والبنية التحتية. وفي مثل هذه الحالات، تكون سندات الخزنة الأمريكية والأسهم المدرجة الخيار الأسهل لتوفير السيولة، رغم أن التخارج منها خلال فترات الاضطراب قد يكون مكلفاً.

السيناريو الأكثر ترجيحاً يتمثل في تباطؤ الاستثمارات الخارجية وإعادة موازنة المحافظ الاستثمارية بهدوء بدلاً من اللجوء إلى بيع الأصول بشكل طارئ، مع تركيز الحكومات على الأولويات الأساسية مثل الأمن الغذائي ومياه الشرب واستقرار سلاسل إمداد الغذاء، التي هي الأخرى تمثل قلقاً طاعياً في المنطقة.

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

## أبرز التداعيات الاقتصادية بالمنطقة العربية في أعقاب اندلاع الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران، والبيانات المتصلة - رصد «بقاش»

المحور	المؤشر/الحدث	البيانات الرئيسية	دلالات اقتصادية
الطاقة العالمية	إغلاق مضيق هرمز	يمر عبر المضيق 20% من تجارة الطاقة العالمية.	تهديد مباشر لإمدادات النفط والغاز.
التخزين النفطي	طاقة التخزين لدى منتجي الخليج والعراق	نحو 100 مليون برميل طاقة تخزين متبقية نظرياً	خطر امتلاء الخزانات في حال استمرار تعطل التصدير.
صادرات النفط	زيادة الصادرات السعودية	500 ألف برميل يومياً إضافية	محاولة لضمان استقرار الأسواق وتعويض نقص الإمدادات.
أسعار النفط	زيادة الصادرات عبر البحر الأحمر	ارتفاع صادرات السعودية من 786 ألف إلى 2.5 مليون برميل يومياً عبر ميناء ينبع	تحويل مسار الصادرات بعيداً عن الخليج.
الغاز العالمي	ارتفاع أسعار الخام	تجاوز 85 دولاراً للبرميل مع توقعات ببلوغه 100 دولار	أزمة طاقة وضغوط تضخمية عالمية.
الملاحة البحرية	السفن العالقة في الخليج	توقف إنتاج وتصدير الغاز من قطر وإعلان حالة "القوة القاهرة"، وفقدان 20% من الإمدادات العالمية من الغاز المسال	اختناق لوجستي في النقل البحري، وتعطل سلاسل الإمداد.
تجارة الحاويات	السفن المحاصرة داخل الخليج	أكثر من 170 سفينة حاويات بسعة 450 ألف حاوية (1.4% من الأسطول العالمي)	
التأمين البحري	ارتفاع أقساط التأمين	زيادة بين 25% و50%	ارتفاع تكلفة التجارة العالمية.
النقل الجوي	الرحلات الجوية المملّغة	أكثر من 12 ألف رحلة خلال 3 أيام (2000 منها في الإمارات فقط)	شلل واسع في قطاع الطيران والقطاعات الاقتصادية المرتبطة به.
الطيران الخاص	زيادة الطلب على الطائرات الخاصة	ارتفاع الحجزات بنسبة 40% على الأقل	موجة إجلاء للأثرياء ورجال الأعمال الهاربين من منطقة التوتر، وارتفاع تكلفة الإجلاء الجوي.
تكلفة الطيران الخاص	رحلة خاصة من الرياض إلى أوروبا	نحو 350 ألف دولار على الأقل	
مطارات وشركات طيران	خسائر مطار حمد الدولي	بين 8 و14 مليون دولار يومياً	تراجع النشاط الجوي وضغط مالي على شركات الطيران.
	خسائر الخطوط القطرية	بين 60 و80 مليون دولار يومياً	
	خسائر مطار دبي المباشرة	بين 10 و18 مليون دولار يومياً	

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

المحور	المؤشر/الحدث	البيانات الرئيسية	دلالات اقتصادية
الاقتصاد المحلي	الخسارة الاقتصادية تقديرياً في دبي	نحو 1.4 مليار دولار يومياً	تأثير واسع على الاقتصاد المحلي.
أسواق المال	خسائر البورصات الخليجية	57.45 مليار دولار في جلسة واحدة	اهتزاز ثقة المستثمرين.
الوضع الغذائي الخليجي	اعتماد الخليج على الاستيراد	بين 80% و90% من الغذاء مستورد من الخارج	هشاشة هيكلية في الأمن الغذائي.
سلوك الأسواق الخليجية	موجات شراء استهلاكية كبيرة	ارتفاع في الطلب ونفاذ مؤقت لبعض السلع	ظاهرة صدمة الطلب في بداية الأزمات.
إجراءات حكومية	تكثيف الرقابة في الإمارات	مراقبة الأسواق عبر منصة رقمية تربط أكثر من 600 منفذ بيع	محاولة لتعزيز الرقابة على الأسواق.
	زيادة متاجر قطر	تشغيل متاجر أكثر على مدار الساعة، بزيادة 22 فرعاً كبيراً	محاولة لتخفيف الضغط على منافذ البيع.
	ضبط أسواق الكويت	حظر تصدير السلع من الكويت وتثبيت الأسعار شهراً واحداً	حماية الإمدادات المحلية والأسواق.
التجارة الغذائية	الإجراء الأردني	استيراد البضائع عبر المنافذ البرية بدلاً من حصرها في ميناء العقبة، وإعفاء أجور الشحن من الضرائب	خفض تكاليف الاستيراد وتأمين الإمدادات الغذائية والسلعية بسرعة أكبر، وخفض التكاليف التشغيلية.
	واردات الحبوب الخليجية	نحو 30 مليون طن في 2025	حجم كبير من الاعتماد على التجارة البحرية.
إجراءات حكومية	احتياطي الغذاء في الإمارات	يكفي لـ 4 إلى 6 أشهر	قدرة قصيرة الأجل على امتصاص الصدمة.
	احتياطي الغذاء في قطر	يكفي لـ 6 أشهر	
	احتياطي الغذاء في العراق	يكفي لـ 6 أشهر	
	مشتريات السعودية من القمح	794 ألف طن في مناقصة دولية	
	احتياطي القمح في لبنان	يكفي لـ 45 يوماً	

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

## مخاطر الأمن الغذائي.. طمأننة الأسواق لم تسه القلق

امتدت الحرب على إيران لتطال أحد أكثر الملقات حساسية في المنطقة، وهو الأمن الغذائي لدول الخليج العربي التي تعتمد على الاستيراد لتلبية ما يصل إلى 90% من احتياجاتها من الغذاء. ومع تحول مياه الخليج ومضيق هرمز إلى بؤرة توتر عسكري، سارعت الحكومات الخليجية إلى طمأننة الأسواق والمستهلكين، مؤكدة أن المخزونات الاستراتيجية من السلع الغذائية كافية لتغطية الطلب لعدة أشهر، وأن سلاسل الإمداد ما تزال تعمل بصورة طبيعية، وقالت السلطات إن ما شهدته بعض المتاجر من ارتفاع في الطلب على السلع الأساسية لا يعكس نقصاً فعلياً في الإمدادات، لكنه يعود إلى سلوك احترازي من المستهلكين في بداية الأزمات، وهي الظاهرة التي يصفها خبراء الاقتصاد بـ«صدمة الطلب».

شهدت بعض الأسواق الخليجية موجات شراء مكثفة للمواد الغذائية الأساسية، ما أدى في حالات محدودة إلى نفاذ مؤقت لبعض المنتجات قبل أن تُعاد تعبئة الأرفف بسرعة. وأكد خبراء أن هذه الظاهرة غالباً ما تكون مؤقتة، إذ ترتبط بعامل نفسي لدى المستهلكين أكثر من ارتباطها بخلل فعلي في المعروض.

وفي مواجهة هذه التطورات، عززت الحكومات الخليجية حضورها الرقابي في الأسواق لمنع أي اختلالات في الأسعار أو الإمدادات. ففي الإمارات شددت وزارة الاقتصاد على أن منظومة الأمن الغذائي تمثل «خطأ أحمر»، وقالت إن عمليات استيراد الغذاء تسير بشكل طبيعي، وإنها تتابع حركة الأسعار والمخزونات عبر منصة رقمية تربط أكثر من 600 منفذ بيع رئيسي في الدولة.

وفي قطر أقرت وزارة التجارة بحدوث اندفاع أولي نحو شراء بعض السلع، ما أدى إلى سحب سريع لبعض المنتجات قبل إعادة تزويد المتاجر بها. ولتخفيف الضغط على منافذ البيع، قررت السلطات القطرية زيادة عدد المتاجر العاملة على مدار الساعة لضمان استمرار توفر السلع. أما الكويت فاختارت إجراءات أكثر صرامة، وقررت «حظر تصدير السلع الغذائية» بهدف توجيه الإمدادات للسوق المحلية ومنع ارتفاع الأسعار، كما ثبتت أسعار السلع الأساسية لمدة شهر بحيث لا تتجاوز مستوياتها قبل نهاية فبراير الماضي.

الأزمة كشفت عن هشاشة بنى بنية منظومة الأمن الغذائي الخليجي، إذ تعتمد دول مجلس التعاون على استيراد ما بين 80% و90% من احتياجاتها الغذائية بسبب محدودية الأراضي الزراعية وشح الموارد المائية. وتشير تقديرات المنتدى الاقتصادي العالمي التي طالعها بقش إلى أن دول الخليج تستورد نحو 85% من غذائها من الأسواق العالمية.

النقل البحري يمثل شريان الحياة لهذه الواردات، فنسبة كبيرة من الإمدادات تمر عبر مضيق هرمز، وتشير بيانات تتبع السلع إلى أن دول الخليج استوردت نحو 30 مليون طن من الحبوب خلال العام الماضي، شملت القمح والذرة والشعير والأرز وفول الصويا والزيوت النباتية. كما يعتمد جزء كبير من هذه التجارة على مراكز لوجستية إقليمية مثل ميناء جبل علي في دبي، الذي يخدم شبكة توزيع تمتد إلى عشرات الملايين من المستهلكين في الخليج.

وتبدو دول مثل الكويت وقطر والبحرين أكثر عرضة للتأثر، نظراً لاعتمادها الكبير على الموانئ الواقعة داخل الخليج وعلى طرق الإمداد البحرية عبر المضيق. وبدأت بعض الدول بدراسة مسارات بديلة لوارداتها الغذائية، مثل تحويل الشحنات إلى موانئ البحر الأحمر في السعودية أو استخدام موانئ خارج المضيق مثل ميناء الفجيرة في الإمارات، لكن هذه البدائل تبقى محدودة القدرة مقارنة بالموانئ الرئيسية داخل الخليج، ما يعني أنها تمثل حلاً اضطراريًا مكتملاً بديلاً كاملاً.

رغم هذه التحديات، ذكرت الحكومات الخليجية في البيانات التي تابعها بقش أن لديها احتياطات استراتيجية قادرة على امتصاص صدمة أي اضطراب قصير الأجل في الإمدادات. ففي الإمارات يغطي المخزون الاستراتيجي من السلع الأساسية احتياجات الأسواق لفترة تتراوح بين أربعة وستة أشهر، وفي قطر تكفي الاحتياطات الغذائية لأكثر من ستة أشهر، بينما عززت السعودية مخزونها من الحبوب عبر شراء نحو 794 ألف طن من القمح في مناقصة دولية، بعد استيراد أكثر من 900 ألف طن في يناير الماضي. تشير تقارير بقش إلى أن دول الخليج أدركت محدودية قدرتها على تحقيق الاكتفاء الذاتي الزراعي منذ أزمة الغذاء العالمية في عام 2008.

بعدها اتجهت الدول الخليجية إلى تنويع مصادر الاستيراد، والاستثمار في الأراضي الزراعية بالخارج، وتطوير تقنيات الزراعة الحديثة مثل الزراعة المائية والمزارع العمودية. كما ضخت الحكومات الخليجية استثمارات كبيرة، بأكثر من 4 مليارات دولار، في تقنيات الغذاء والزراعة الحديثة.

لكن الأزمة كشفت أيضاً عن فجوة في التنسيق الإقليمي، إذ لم تتحقق حتى الآن فكرة إنشاء مخزون غذائي خليجي موحد أو شبكة لوجستية متكاملة لنقل السلع بين الدول في حالات الطوارئ، وذلك بسبب تعثر مشاريع البنية التحتية المشتركة مثل مشروع السكك الحديدية الخليجية.

في السياق، أقر الأردن إجراءات استثنائية تشمل استيراد البضائع عبر المنافذ البرية بدلاً من حصرها في ميناء العقبة، وإعفاء أجور الشحن من الضرائب لمواجهة الغلاء. وفي لبنان أعلن عن وجود مخزون من القمح يكفي لـ45 يوماً وأدوية لـ3 أشهر، مع تفعيل خطة طوارئ لاستقبال الإمدادات عبر المرافئ الشمالية (طرابلس وصيدا) كبديل جزئي في حال تأثر مرفأ بيروت. أما العراق فقال إن مخزونه الاستراتيجي من الحبوب يكفي لمدة سنة كاملة، مع وجود مواد غذائية كافية لأكثر من ستة أشهر، واتخاذ الاحتياطات اللازمة تحسباً لأي تداعيات.

## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

خطر لم تختره دول المنطقة.. ملياردير إماراتي يفتح النار

على ترامب

في قلب الأزمة، تفاقمت حالة الاستياء في أوساط رجال المال والأعمال الخليجيين، وهو ما عبر عنه الملياردير الإماراتي «خلف أحمد الحبتور»، فقد وجه انتقاداً لأذعاً للرئيس الأمريكي دونالد ترامب، متهماً إياه بدفع المنطقة إلى صراع يهدد استقرارها ومصالحها الاقتصادية، ورأى أنه لا يمكن لترامب أخذ كل شيء بالقوة. ويُعد الحبتور، المؤسس ورئيس مجلس إدارة «مجموعة الحبتور العالمية»، أول رجل أعمال خليجي بارز وجه هذا النوع من الانتقاد المباشر لترامب، في خطوة لافتة عكست حجم القلق داخل الدوائر الاقتصادية في الخليج.

وتُعد مجموعة الحبتور واحدة من أبرز التكتلات الاقتصادية في المنطقة، إذ تتخذ من دبي مقراً لها وتدير استثمارات واسعة في قطاعات الضيافة والعقارات والسيارات والتعليم، إضافة إلى حضور دولي في عدة مدن عالمية. واكتسبت تصريحات الحبتور أهمية خاصة نظراً لدوره المؤثر في القضايا الاقتصادية الدولية، إذ سبق أن أعلنت مجموعته في فبراير الماضي بدء إجراءات تحكيم دولي ضد لبنان بسبب نزاع استثماري، بعد تعثر مفاوضات استمرت ستة أشهر بشأن أموال تبلغ قيمتها أكثر من 44 مليون دولار تعذر تحويلها من المصارف اللبنانية، من أصل استثمارات إجمالية تقارب مليار دولار تعود إلى عام 2001.

تساءل الحبتور موجهاً خطابه إلى ترامب: «من أعطاك القرار لنجّ منطقتنا في حرب مع إيران؟ وعلى أي أساس اتخذت هذا القرار الخطير؟»، مضيفاً أن من حق شعوب المنطقة أن تعرف ما إذا كان القرار جاء بشكل منفرد أم نتيجة ضغوط من رئيس الوزراء الإسرائيلي نتنياهو وحكومته. وقال إن هذا القرار العسكري وضع دول مجلس التعاون الخليجي والدول العربية «في قلب خطر لم تختره»، رغم امتلاكها جيوشاً ودفاعات قادرة على حماية أوطانها، حد تعبيره.

أشار الحبتور إلى أن التصعيد العسكري جاء قبل استفاد مبادرات سلام سابقة، من بينها مبادرة «مجلس السلام»، الذي أسسه ترامب تحت مسمى تعزيز الاستقرار في المنطقة، لافتاً إلى أن جزءاً كبيراً من تمويل تلك المبادرات جاء من دول المنطقة نفسها، بما فيها دول خليجية ساهمت بمليارات الدولارات لدعم التنمية والاستقرار، وهو ما يثير تساؤلات حول مصير تلك الجهود بعد اندلاع الحرب.

كما حذّر الملياردير الإماراتي من التكاليف الاقتصادية الباهظة للحرب، موضحاً أن تكلفة العمليات العسكرية المباشرة قد تتراوح بين 40 و 65 مليار دولار، بينما قد تصل الكلفة الإجمالية إلى نحو 210 مليارات دولار إذا أخذت الخسائر غير المباشرة بعين الاعتبار خلال فترة استمرار العمليات. واعتبر أن القرار العسكري لا يهدد المنطقة العربية فقط، بل يعرض الاقتصاد

الأمريكي نفسه لمخاطر إضافية. وانتقد الحبتور أيضاً ما اعتبره تناقضاً مع تعهدات ترامب بعدم التورط في حروب خارجية خلال ولايته الثانية، مشيراً إلى أن التدخلات العسكرية الأمريكية شملت سبع دول هي اليمن والصومال والعراق ونيجيريا وسوريا وإيران وفنزويلا، إضافة إلى عمليات بحرية في مناطق متعددة حول العالم. ولفت إلى أن هذه السياسات انعكست سلباً على شعبية ترامب داخل الولايات المتحدة، حيث تشير تقديرات إلى تراجع معدل التأييد له بنحو 9% خلال 400 يوم فقط من ولايته الثانية.

هذه التصريحات عبّرت عن اتجاه متصاعد من القلق لدى النخب الاقتصادية الخليجية من تأثير الحرب المباشر على الاستقرار الاقتصادي في المنطقة، إذ يخشى المستثمرون من أن يؤدي تصاعد التوترات إلى إبطاء الاستثمارات الجديدة وزيادة تقلبات أسواق الطاقة وإمدادات النفط والغاز، بما قد ينعكس على النمو الاقتصادي في دول الخليج.



## أبرز أحداث وتطورات الاقتصاد العربي

### قناة السويس.. إيرادات مصر تحت التهديد

ذهاباً إلى مصر، وقع ضغط جديد على أحد أهم مصادر الدخل من العملة الصعبة، بعد أن أعلنت كبرى شركات الشحن العالمية تعليق عبور سفنها عبر البحر الأحمر وقناة السويس. وشملت قرارات التعليق شركات شحن عملاقة مثل «ميرسك» و«هاباغ لويد» و«CMA CGM»، التي فضلت إعادة توجيه سفنها بعيداً عن الممر الملاحي الحيوي لتجنب المخاطر الأمنية، والالتفاف نحو رأس الرجاء الصالح. وجاء القرار وسط مخاوف هذه الشركات من عمليات انتقامية بمضيق هرمز أو بمناطق البحر الأحمر. استناداً إلى بلومبيرغ، أظهرت البيانات أن أزمة البحر الأحمر خلال عامي 2023 و2024 تسببت بالفعل في تراجع إيرادات قناة السويس من نحو 9.6 مليارات دولار إلى 3.6 مليارات دولار. ومع الحرب على إيران، ازدادت المخاوف من تكرار هذا السيناريو إذا استمرت شركات الشحن في تجنب القناة. ونقلت بلومبيرغ عن بيتر ساند، كبير المحللين لدى منصة «زينيتا» للشحن ومقرها أوسلو، قوله إن الهجمات الأمريكية الإسرائيلية على إيران والردود الإيرانية الانتقامية «ستؤدي إلى مزيد من تسليح التجارة العالمية وتقوض الآمال بعودة واسعة لسفن الحاويات إلى البحر الأحمر خلال 2026».

من جانب آخر، امتدت الأزمة إلى الأسواق المالية المصرية، حيث تراجع مؤشر الأسهم في البورصة وسجل الجنيه المصري أدنى مستوياته منذ يوليو الماضي، واضطرت الحكومة المصرية لاتخاذ إجراءات لتأمين واردات الطاقة البديلة بعد إغلاق حقول الغاز الإسرائيلية نتيجة الهجمات الإيرانية.

### خلاصة أولية

الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران خلقت اضطراباً اقتصادياً واسعاً في منطقة الخليج والشرق الأوسط، بحكم ارتباط اقتصادات هذه الدول بشكل وثيق بأسواق الطاقة والتجارة الدولية، فمجرد اندلاع مواجهة عسكرية في منطقة تضم أهم ممرات الطاقة العالمية يرفع مستوى المخاطر الجيوسياسية، ويؤدي إلى تقلبات حادة في أسعار النفط والغاز، ويخلق حالة من عدم اليقين لدى المستثمرين والأسواق المالية، وهو ما ينعكس في تراجع الاستثمارات - التي يُعول عليها خليجياً - وتذبذب العملات والأسهم.

كما تمتد تأثيرات الصراع إلى قطاعات النقل والتجارة الدولية، فالممرات تجسّد شرايين أساسية لتدفق النفط والسلع العالمية، واضطرابها يعني ارتفاع تكاليف الشحن

والتأمين، وتأخير حركة التجارة، فضلاً عن تراجع إيرادات الدول العربية التي تعتمد على الممرات الملاحية الدولية كمصدر مهم للدخل. وفي المدى الأوسع، يفرض استمرار الحرب ضغوطاً إضافية على موازنات الدول في المنطقة، وخصوصاً الدول الخليجية، نتيجة ارتفاع الإنفاق الدفاعي وتباطؤ الأنشطة الاقتصادية مثل السياحة والاستثمار الأجنبي، ومع أن بعض الدول المصدرة للطاقة قد تستفيد مؤقتاً من ارتفاع أسعار النفط، فإن استمرار عدم الاستقرار الجيوسياسي يظل عاملاً مقلقاً للاقتصادات الخليجية والعربية.



## ■ أبرز تطورات وأخبار الاقتصاد العالمي

### الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران: زلزال جيوسياسي يعيد تشكيل اقتصاد الكوكب

## كيف تحولت عملية «الغضب الملحمي» إلى مستنقع باهض الثمن بلا أفق؟

لانعكاس السعري كان فورياً. فقد قفز خام برنت في ذروة التوترات إلى نحو 119.5 دولار للبرميل، بينما تجاوز خام غرب تكساس الوسيط 114 دولاراً للبرميل قبل أن يستقر لاحقاً قرب 87.9 دولار لبرنت و83.5 دولار لخام WTI بعد تدخلات السوق وإشارات عن استخدام الاحتياطات الاستراتيجية.

لكن الخطر الحقيقي لا يكمن في الأسعار الحالية، بل في سيناريوهات استمرار الأزمة. فبحسب تقديرات شركات استشارية للطاقة مثل «وود ماكينزي» Wood Mackenzie، فإن استمرار تعطل المضيق بشكل كامل قد يؤدي إلى فقدان ما بين 15 و18 مليون برميل يومياً من الإمدادات العالمية، وهو ما قد يدفع أسعار النفط إلى نطاق يتراوح بين 120 و150 دولاراً للبرميل خلال أسابيع قليلة.

الأهمية الاستراتيجية للمضيق تتضاعف لأن ما يقارب 80% من النفط الذي يمر عبره يتجه إلى آسيا، حيث تعتمد الصين واليابان والهند وكوريا الجنوبية بشكل كبير على واردات الطاقة القادمة من الخليج. كما أن قطر، أكبر مصدر للغاز الطبيعي المسال في العالم، تعتمد على المضيق لتصدير أكثر من 77 مليون طن من الغاز الطبيعي المسال سنوياً إلى الأسواق العالمية، وهذه الأرقام تعني أن أي اضطراب طويل في المضيق لا يمثل مجرد أزمة إقليمية، بل تهديداً مباشراً للنظام الصناعي العالمي بأكمله.

قرب 2%، وهو ما يعكس حالة التوتر في الأسواق المالية العالمية التي تحاول الموازنة بين التضخم المرتفع ومخاطر الركود الاقتصادي. لكن الصدمة الحقيقية لم تكن في الأسواق المالية، بل في قلب النظام الاقتصادي العالمي نفسه.

#### أسواق الطاقة

تعتبر الطاقة الساحة الأولى التي تلقت الضربة المباشرة للحرب، فالواجهة العسكرية وقعت في واحدة من أكثر المناطق حساسية في العالم بالنسبة لإمدادات الطاقة، وهي منطقة الخليج العربي التي تحتوي على ما يقارب 48% من الاحتياطات النفطية المؤكدة في العالم.

في قلب هذه الجغرافيا يقف مضيق هرمز، الذي يمثل أهم ممر للطاقة على كوكب الأرض. يمر عبر هذا المضيق يومياً نحو 20.9 مليون برميل من النفط، أي ما يعادل 20% من الاستهلاك العالمي للنفط ونحو 25% من تجارة النفط المنقولة بحراً في العالم.

مع تصاعد العمليات العسكرية في الخليج، تعرضت حركة الملاحة في المضيق لاضطراب غير مسبق، فبيانات تتبع الناقلات أظهرت أن حركة النفط التي تمر عبر المضيق انخفضت في بعض الأيام إلى ما يقارب 1.6 مليون برميل يومياً فقط مقارنة بمعدل طبيعي يقترب من 20 مليون برميل يومياً. بمعنى آخر، السوق العالمية واجهت احتمال اختفاء ما يقارب 18 مليون برميل يومياً من الإمدادات، وهو رقم يعادل تقريباً إنتاج الولايات المتحدة والسعودية مجتمعين.

لم تكن الأسواق العالمية مستعدة لصدمة جيوسياسية بهذا الحجم، فمع تحول التوترات إلى مواجهة عسكرية مباشرة بين الولايات المتحدة وإسرائيل من جهة وإيران من جهة أخرى في أواخر فبراير، دخل الاقتصاد العالمي مرحلة اضطراب عميق في أسواق الطاقة والمال والتجارة. هذا التحول جاء في لحظة حساسة للاقتصاد العالمي الذي يبلغ حجمه نحو 105 تريليونات دولار، بينما كان صندوق النقد الدولي يتوقع نمواً متواضعاً بحدود 3.3% فقط خلال عام 2026، وهو ما يجعل أي اضطراب في أسواق الطاقة أو التجارة العالمية قادراً على تغيير مسار النمو العالمي بالكامل.

الأسواق المالية عكست هذا التحول بشكل فوري، فقد اندفع المستثمرون نحو الأصول الآمنة بوتيرة غير مسبوقة منذ أزمة الطاقة العالمية عام 2022. الذهب، الذي يعد المؤشر الأكثر حساسية لمخاطر النظام المالي، كان قد قفز قبل الحرب إلى مستويات تاريخية تجاوزت 5100 دولار للأونصة ووصل في بعض جلسات التداول إلى ما يقارب 5220 دولاراً للأونصة، مسجلاً أعلى مستوى في تاريخه الحديث مع ارتفاع تجاوز 20% منذ بداية عام 2026.

هذا الارتفاع لم يكن مجرد حركة مضاربة قصيرة، بل كان نتيجة موجة شراء قوية من البنوك المركزية وصناديق التحوط والمؤسسات الاستثمارية التي سعت إلى التحوط من المخاطر الجيوسياسية وتراجع الثقة في الأصول التقليدية. في الوقت نفسه، ارتفعت عوائد السندات الحكومية الأمريكية قصيرة الأجل إلى نحو 4.3%، بينما تحركت السندات الأوروبية

## ■ أبرز تطورات وأخبار الاقتصاد العالمي



إلى 1% من قيمة السفينة لمدة سبعة أيام فقط من التغطية. هذه القفزة تعني أن تأمين ناقلة دولار للرحلة الواحدة في الظروف عالية الخطورة. وفي حالات التصعيد الشديد، سجلت السوق التأمينية زيادات أكثر حدة. فبيانات سوق التأمين البحري تشير إلى أن أقساط تأمين مخاطر الحرب يمكن أن تقفز من مستويات تقارب 0.07% من قيمة السفينة إلى ما يصل إلى 2% في المناطق المصنفة عالية الخطورة، وهو ما يعني تكاليف إضافية قد تصل إلى 2 مليون دولار لكل رحلة لسفينة بقيمة 100 مليون دولار.

كما أظهرت بيانات شركات تحليل الشحن أن التصعيد العسكري في الخليج أدى إلى تجميد حركة عشرات السفن في المنطقة، حيث توقفت أو انتظرت أكثر من 150 ناقلة نفط وغاز في مياه الخليج خارج مضيق هرمز بانتظار وضوح الوضع الأمني، وهو ما زاد من الضغط على شركات التأمين التي اضطرت إلى إعادة تسعير المخاطر بشكل يومي تقريباً.

وتشير تقارير أسواق التأمين في لندن إلى أن الزيادة في أقساط التأمين ليست مجرد ارتفاع تدريجي، بل قفزة حادة في تكلفة المخاطر. ففي بعض الحالات ارتفعت أقساط التأمين على السفن العابرة لمضيق هرمز إلى نحو 3% من قيمة السفينة بعد أن كانت تقارب 0.25% فقط قبل الأزمة، أي زيادة تقارب 12 ضعفاً في تكلفة التأمين خلال فترة قصيرة للغاية.

هذه القفزة الحادة في تكاليف التأمين تعكس إدراك شركات التأمين العالمية أن المخاطر في المنطقة لم تعد مجرد مخاطر بحرية تقليدية، بل تحولت إلى مخاطر حرب مفتوحة تشمل الصواريخ والطائرات المسيّرة والألغام البحرية. ولذلك بدأت بعض شركات إعادة التأمين العالمية بسحب التغطية بالكامل من بعض مناطق الخليج، ما أجبر شركات التأمين الأولية على تقليص مدة عروض التأمين إلى 24 ساعة فقط وإعادة تسعير المخاطر بشكل يومي تقريباً. أما قطاع الطيران فقد واجه بدوره اضطراباً كبيراً، إذ تم إغلاق أو تقييد استخدام مساحات جوية واسعة فوق الخليج وإيران والعراق، وهو ما أجبر شركات الطيران على إعادة توجيه الرحلات لمسافات أطول، ما أدى إلى زيادة تكاليف الوقود وتقليص كفاءة شبكات النقل الجوي العالمية.

الشحن البحري والجوي: شلل لوجستي يضرب العولمة لم يقتصر تأثير الحرب على أسواق الطاقة، بل امتد بسرعة إلى النظام اللوجستي العالمي الذي يعتمد على شبكة معقدة من طرق التجارة البحرية والجوية، فالتجارة البحرية تمثل أكثر من 80% من تجارة السلع في العالم، وتعتمد بشكل كبير على عدد محدود من الممرات الاستراتيجية. إضافة إلى مضيق هرمز، هناك ممرات حيوية أخرى في المنطقة مثل باب المندب الذي يمر عبره نحو 4.2 مليون برميل يومياً من النفط، وقناة السويس التي تعبرها شحنات طاقة تقارب 4.9 مليون برميل يومياً.

مع تصاعد المخاطر الأمنية في الخليج والبحر الأحمر، بدأت شركات الشحن العالمية بتحويل مسارات السفن بعيداً عن المنطقة. والبديل الأكثر استخداماً كان طريق رأس الرجاء الصالح حول إفريقيا، وهو مسار يضيف ما بين 10 و15 يوماً إضافياً إلى الرحلات البحرية بين آسيا وأوروبا، هذا التحول أدى إلى زيادة استهلاك الوقود البحري بنسبة قد تصل إلى 40% في بعض الرحلات، كما رفع تكاليف الشحن والتأمين بشكل كبير.

شركات التأمين البحري رفعت بدورها أقساط تأمين مخاطر الحرب عدة أضعاف خلال أيام قليلة، كما قلصت مدة عروض التأمين من 48 ساعة إلى 24 ساعة فقط بسبب التقلبات الأمنية المتسارعة. وارتفعت تكاليف التأمين البحري في منطقة الخليج بسرعة لافتة مع اتساع نطاق المخاطر العسكرية، فقبل التصعيد الأخير كانت أقساط تأمين مخاطر الحرب للسفن العابرة للخليج تدور حول 0.25% من قيمة السفينة، إلا أن شركات الوساطة التأمينية الكبرى مثل «مارش» Marsh أشارت إلى أن هذه النسبة قد ترتفع بنحو 50% خلال أيام قليلة فقط مع تصاعد العمليات العسكرية. هذا يعني أن سفينة تبلغ قيمتها 100 مليون دولار قد تدفع نحو 375 ألف دولار للتغطية التأمينية لرحلة واحدة بدلاً من نحو 250 ألف دولار قبل الأزمة.

كما أن هذه الزيادات لا تمثل سوى المرحلة الأولى من إعادة تسعير المخاطر في المنطقة. ففي بعض الممرات البحرية التي شهدت هجمات مباشرة على السفن، مثل البحر الأحمر خلال عامي 2024 و2025، ارتفعت أقساط التأمين من نحو 0.3% من قيمة السفينة إلى 0.7% خلال أيام، بينما وصلت بعض عروض التأمين قصيرة الأجل

## ■ أبرز تطورات وأخبار الاقتصاد العالمي

يعزز قوة الدولار ويزيد تكلفة خدمة الديون المقومة به. وتشير بيانات البنك الدولي إلى أن إجمالي الديون الخارجية للدول منخفضة ومتوسطة الدخل تجاوز 3.9 تريليون دولار، بينما ارتفعت مدفوعات الفائدة إلى أعلى مستوياتها منذ أكثر من عقدين. ومع ارتفاع أسعار الطاقة والغذاء نتيجة التوترات الجيوسياسية، تصبح هذه الدول معرضة بشكل أكبر لأزمات مالية وضغوط على احتياطات العملات الأجنبية.

في ضوء هذه العوامل مجتمعة، يتزايد القلق بين الاقتصاديين من احتمال دخول الاقتصاد العالمي مرحلة الركود التضخمي، وهي الحالة التي يتباطأ فيها النمو الاقتصادي في الوقت نفسه الذي تبقى فيه معدلات التضخم مرتفعة. هذا السيناريو لا يعد جديداً في التاريخ الاقتصادي؛ فقد شهد العالم وضعاً مشابهاً خلال سبعينيات القرن الماضي عندما أدى الحظر النفطي إلى ارتفاع أسعار النفط بأكثر من 300% خلال سنوات قليلة، بالتزامن مع تباطؤ النمو الاقتصادي وارتفاع التضخم في الاقتصادات الكبرى.

اليوم، ومع اعتماد الاقتصاد العالمي على استقرار تدفقات الطاقة من الخليج التي تمثل نحو 30% من تجارة النفط البحرية العالمية، فإن استمرار التوترات العسكرية في المنطقة قد يعيد إحياء مخاوف مشابهة. وفي حال استمرت أسعار الطاقة مرتفعة لفترة طويلة، قد تجد البنوك المركزية نفسها مجبرة على الإبقاء على سياسات نقدية متشددة حتى على حساب النمو الاقتصادي، وهو ما يعزز المخاوف من أن تتحول صدمة الحرب إلى موجة تباطؤ اقتصادي عالمي تمتد أثارها لسنوات.

قامت معظم الاقتصادات الكبرى برفع أسعار الفائدة إلى مستويات مرتفعة نسبياً. في الولايات المتحدة، يبلغ نطاق سعر الفائدة الأساسي للاحتياطي الفيدرالي حالياً نحو 4.25% إلى 4.50%، بينما تدور عوائد السندات الأمريكية لأجل عامين حول 4.3% وفق بيانات الأسواق المالية. هذه المستويات تعد من أعلى مستويات الفائدة الأمريكية خلال العقدين الماضيين، ما يعكس استمرار السياسة النقدية التقييدية.

في أوروبا، لا يختلف الوضع كثيراً. فقد رفع البنك المركزي الأوروبي أسعار الفائدة الرئيسية إلى نطاق يقارب 2% - 2.5% في محاولة لإعادة التضخم إلى الهدف الرسمي البالغ 2%. ويأتي ذلك بعد أن وصلت معدلات التضخم في منطقة اليورو إلى ذروة بلغت 10.6% في أكتوبر 2022 قبل أن تتراجع تدريجياً في السنوات اللاحقة. أما في اليابان، التي حافظت لفترة طويلة على سياسة الفائدة الصفرية، فقد بدأ بنك اليابان أيضاً التخلي تدريجياً عن سياساته التيسيرية، لترتفع الفائدة قصيرة الأجل إلى نحو 0.5%، وهو أعلى مستوى تشهده البلاد منذ أكثر من عقد.

هذه البيئة النقدية المعقدة تعني أن أي صدمة جديدة في أسعار الطاقة تضع صانعي السياسات أمام خيارين صعبين. فإذا قامت البنوك المركزية بخفض الفائدة لتحفيز النمو الاقتصادي، فإن ذلك قد يؤدي إلى تغذية موجة تضخم جديدة مدفوعة بارتفاع أسعار الوقود والنقل. أما إذا استمرت في الإبقاء على الفائدة مرتفعة لفترة طويلة، فإن ذلك قد يضغط على النشاط الاقتصادي ويزيد من احتمالات تباطؤ النمو العالمي، خاصة في الاقتصادات المثقلة بالديون. الاقتصادات الناشئة قد تكون الأكثر تأثراً بهذا التوازن الدقيق. فارتفاع أسعار الفائدة العالمية

السياسة النقدية: الاقتصاد الموجه نحو الركود التضخمي في الوقت الذي تتعرض فيه أسواق الطاقة وسلاسل التجارة العالمية لاضطراب حاد نتيجة المواجهة العسكرية في الخليج، تجد البنوك المركزية الكبرى نفسها أمام معضلة نقدية معقدة. فارتفاع أسعار النفط والغاز الناتج عن التوترات في المنطقة لا يضغط فقط على ميزانيات الدول المستوردة للطاقة، بل ينتقل سريعاً إلى الاقتصاد العالمي عبر التضخم وتكاليف النقل والإنتاج. وتشير تقديرات صندوق النقد الدولي إلى أن كل ارتفاع بنسبة 10% في أسعار النفط يؤدي في المتوسط إلى زيادة معدل التضخم العالمي بنحو 0.4 نقطة مئوية، وهو ما يجعل أي صدمة في أسعار الطاقة ذات تأثير فوري على السياسات النقدية حول العالم. هذا التأثير يصبح أكثر خطورة إذا أخذنا في الاعتبار أن سوق النفط شهد بالفعل قفزات حادة منذ تصاعد التوترات العسكرية. فقد اقترب خام برنت خلال موجة التصعيد من مستوى 120 دولاراً للبرميل بعد أن كان يتداول حول 75-80 دولاراً قبل الأزمة، وفق بيانات أسواق الطاقة الدولية. مثل هذا الارتفاع، إذا استمر لفترة طويلة، يمكن أن يعيد دفع التضخم العالمي إلى مستويات أعلى بعد أن كان قد بدأ بالتراجع تدريجياً خلال عام 2025. فوفق تقديرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) بلغ متوسط التضخم في الاقتصادات المتقدمة نحو 5.2% في 2024 بعد أن تجاوز 8% في 2022، وهو ما يعني أن صدمة طاقة جديدة قد تعرقل مسار التراجع هذا.

المشكلة أن البنوك المركزية لا تمتلك حالياً هامشاً كبيراً للمناورة. فبعد موجة التضخم العالمية التي أعقبت جائحة كورونا وأزمة الطاقة الأوروبية،



## ■ أبرز تطورات وأخبار الاقتصاد العالمي

### إعادة تشكيل الاقتصاد العالمي

الأزمات الجيوسياسية الكبرى نادراً ما تبقى محصورة في المجال العسكري أو السياسي؛ فهي غالباً ما تتحول إلى لحظات فاصلة تعيد تشكيل بنية الاقتصاد العالمي. وتشير المؤشرات الاقتصادية التي رافقت التصعيد العسكري في الخليج عام 2026 إلى أن العالم قد يكون أمام واحدة من أكبر الصدمات الجيو-اقتصادية منذ أزمة النفط في سبعينيات القرن الماضي. فالتقلبات التي شهدتها أسواق الطاقة والمعادن والنقل خلال أيام قليلة فقط تعكس هشاشة النظام الاقتصادي العالمي أمام التوترات في واحدة من أكثر مناطق العالم حساسية من حيث تدفقات الطاقة والتجارة.

أول هذه الحقائق الجديدة يتمثل في حساسية أسواق الطاقة العالمية للممرات البحرية في الخليج. فوفق بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية يمر عبر مضيق هرمز ما بين 20 و21 مليون برميل نفط يومياً، وهو ما يعادل نحو 20% من الاستهلاك العالمي للنفط وأكثر من 30% من تجارة النفط البحرية العالمية. هذا الاعتماد الكبير على ممر بحري واحد يجعل أي تصعيد عسكري في المنطقة قادراً على إحداث صدمة فورية في أسواق الطاقة العالمية. بالفعل، خلال موجة التوتر الأخيرة قفز سعر خام برنت ليقرب من 120 دولاراً للبرميل بعد أن كان يتداول في نطاق 75-85 دولاراً قبل الأزمة، وفق بيانات بلومبيرغ لأسواق الطاقة، ومثل هذه القفزة السعرية خلال فترة قصيرة تعكس درجة الحساسية العالية للأسواق تجاه المخاطر الجيوسياسية في الخليج.

في الوقت نفسه، تحولت أسواق المعادن الثمينة إلى ملاذ رئيسي لرؤوس الأموال الباحثة عن الأمان. فقد تجاوز سعر الذهب حاجز 5000 دولار للأونصة خلال موجة الذعر في الأسواق، وهو أعلى مستوى تاريخي مسجل حتى الآن. ويأتي هذا الارتفاع في سياق اتجاه تصاعدي بدأ منذ سنوات؛ إذ ارتفع الذهب من متوسط يقارب 1800 دولار للأونصة في عام 2021 إلى أكثر من 2400 دولار في 2024 قبل أن يقفز بقوة مع تصاعد المخاطر الجيوسياسية. وتشير بيانات مجلس الذهب العالمي إلى أن البنوك المركزية العالمية اشترت أكثر من 1037 طناً من الذهب في عام 2023 وحده، وهو أعلى مستوى مشتريات

سنوية منذ أكثر من نصف قرن، ما يعكس تزايد دور الذهب كأداة للتحوط في فترات عدم اليقين الجيوسياسي.

لكن التأثير الأعمق للحرب لا يقتصر على الطاقة والمعادن، بل يمتد أيضاً إلى البنية الأساسية للتجارة العالمية. فوفق بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية «أونكتاد» يتم نقل ما يقرب من 80% إلى 90% من حجم التجارة العالمية للسلع عبر النقل البحري. هذه الشبكة الضخمة من طرق الشحن البحرية تعتمد على عدد محدود من الممرات الاستراتيجية مثل مضيق هرمز وقناة السويس ومضيق ملقا. ومع ارتفاع مخاطر الحرب، بدأت شركات الشحن والتأمين البحري بالفعل في إعادة تقييم المخاطر التشغيلية في هذه المناطق، ما أدى إلى ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين على السفن، وهو ما قد ينعكس في النهاية على أسعار السلع عالمياً.

هذه التطورات تشير إلى أن العالم قد يدخل مرحلة جديدة من إعادة ترتيب سلاسل التوريد العالمية. فخلال العقدين الماضيين، اعتمدت الشركات متعددة الجنسيات على نموذج اقتصادي يقوم على تعظيم الكفاءة وتقليل التكاليف عبر شبكات توريد عالمية معقدة. إلا أن الصدمات المتتالية - بدءاً من جائحة كورونا، مروراً بالحرب في أوكرانيا، وصولاً إلى التوترات في الخليج - دفعت الحكومات والشركات إلى إعادة التفكير في هذا النموذج. وتظهر تقارير البنك الدولي وصندوق النقد الدولي أن عدداً متزايداً من الدول بدأ يتجه نحو سياسات تنويع سلاسل التوريد وتقليل الاعتماد على الممرات الجيوسياسية الحساسة.

في قطاع الطاقة تحديداً، قد تؤدي هذه التحولات إلى تسريع الاستثمارات في مصادر الطاقة البديلة والبنية التحتية للطاقة خارج الشرق الأوسط. فوفق بيانات الوكالة الدولية للطاقة تجاوزت الاستثمارات العالمية في الطاقة النظيفة 1.8 تريليون دولار في عام 2023، ومن المتوقع أن تستمر في الارتفاع خلال العقد المقبل. لم يعد هذا التحول مدفوعاً فقط بالاعتبارات البيئية المرتبطة بتغير المناخ، بل أصبح أيضاً جزءاً من استراتيجية أوسع لتعزيز الأمن الطاقوي والاقتصادي للدول المستهلكة للطاقة.

في المحصلة، لا تمثل حرب الخليج 2026 مجرد

مواجهة عسكرية بين دول، بل لحظة مفصلية في تطور النظام الاقتصادي العالمي. فالنظام الاقتصادي الذي تشكل خلال العقود الثلاثة الماضية - والقائم على العولمة الواسعة والتجارة الحرة واستقرار طرق الطاقة - يواجه اليوم اختباراً حقيقياً مدى قدرته على الصمود أمام الصدمات الجيوسياسية الكبرى.

قد لا تؤدي هذه الأزمة إلى انهيار النظام الاقتصادي العالمي، لكن المؤشرات الحالية تشير إلى أنها ستغير قواعده بشكل عميق. ففي عالم ما بعد هذه الحرب، لن تكون الكفاءة الاقتصادية وحدها هي العامل الحاسم في تحديد مسارات التجارة والاستثمار، بل ستصبح الجغرافيا السياسية والأمن الاستراتيجي عنصراً أساسيين في رسم خريطة الاقتصاد العالمي خلال العقد القادم.



## مستجدات سوق الطاقة العالمي

## حرب إيران 2026: صدمة إمدادات النفط وارتفاع الأسعار العالمية

## سوق الطاقة بين الانهيار والاستعداد لواقع جديد

«علاوة المخاطر الجيوسياسية»، حيث يبدأ المتداولون بتسعير احتمال فقدان جزء كبير من الإمدادات العالمية. وفي أسوأ السيناريوهات التي ناقشتها مؤسسات مالية مثل غولدمان ساكس، قد يصل سعر النفط إلى 150 دولاراً للبرميل إذا استمرت الاضطرابات في المضيق لفترة طويلة أو توسع الصراع ليشمل منشآت إنتاج النفط في الخليج.

كما ارتفعت أسعار المشتقات النفطية بوتيرة أسرع من الخام نفسه، خصوصاً الديزل. إذ تشير تقديرات السوق إلى أن تعطل الإمدادات في المنطقة قد يؤدي إلى فقدان 3 إلى 4 ملايين برميل يومياً من إمدادات الديزل العالمية، مع احتمال تضاعف أسعار الوقود في بعض الأسواق إذا استمر الإغلاق لفترة أطول. هذه الصدمة السعرية انعكست سريعاً على القطاعات الاقتصادية الأخرى. فارتفاع الديزل - الذي يمثل الوقود الأساسي للشحن والنقل الثقيل والزراعة - يخلق ما يعرف بـ «التضخم المدفوع بالتكاليف»، حيث ترتفع أسعار السلع والخدمات نتيجة ارتفاع تكاليف الطاقة والنقل.

في هذا السياق، أدى اندلاع العمليات العسكرية إلى تعطل واسع في حركة السفن وارتفاع المخاطر الأمنية في المضيق، ما أدى إلى انخفاض حركة ناقلات النفط إلى نحو 1.6 مليون برميل يومياً فقط في بعض الأيام، مقارنة بنحو 20 مليون برميل يومياً قبل الحرب، أي تراجع يقارب 92% من حجم العبور الطبيعي. وبالتالي مع ذلك، تشير تقديرات شركات تحليل الطاقة إلى أن الإغلاق الجزئي للمضيق أزال فعلياً ما يصل إلى 20 مليون برميل يومياً من الإمدادات المحتملة من السوق العالمية، وهو مستوى صدمة يفوق بكثير أي اضطراب نفطي منذ الحرب الروسية-الأوكرانية عام 2022.

كانت سوق النفط أول القطاعات التي استجابت للأحداث العسكرية، فخلال الأيام الأولى من الضربات العسكرية ارتفع سعر خام برنت بشكل حاد من مستويات قريبة من 73 دولاراً للبرميل إلى نحو 103 دولارات للبرميل، قبل أن يصل في بعض الجلسات إلى قرابة 119 دولاراً مع تصاعد المخاوف من إغلاق مضيق هرمز. الارتفاع السريع يعكس ما يسميه الاقتصاديون

تعد الحرب الأمريكية-الإسرائيلية على إيران واحدة من أكثر الصدمات الجيو-اقتصادية حساسية في سوق الطاقة العالمي خلال العقد الأخيرين، ليس فقط بسبب موقع إيران كمنتج رئيسي للنفط، بل لأن الحرب اندلعت في قلب أهم عقدة نقل للطاقة في العالم: الخليج العربي ومضيق هرمز، وهذا الموقع يجعل أي اضطراب عسكري في المنطقة يتجاوز حدود الدول المتحاربة ليؤثر مباشرة في تدفقات النفط والغاز العالمية، وبالتالي في الأسعار، الإنتاج، وسلاسل الإمداد الصناعية حول العالم.

من الناحية الهيكلية، يشكل الخليج العربي أحد أعمدة النظام الطاق العالمي؛ إذ تنتج دول المنطقة نحو 27% من إجمالي إنتاج النفط العالمي، بينما يمر عبر مضيق هرمز وحده نحو 20 مليون برميل يومياً من النفط والمنتجات البترولية، أي ما يعادل حوالي 20% من الاستهلاك العالمي للنفط، وهذا الممر البحري الضيق - الذي لا يتجاوز عرضه في أضيق نقطة نحو 33 كيلومتراً - يعد عملياً الشريان الرئيسي لتصدير النفط من السعودية والعراق والكويت والإمارات وقطر وإيران إلى الأسواق العالمية، خصوصاً آسيا.

## مستجدات سوق الطاقة العالمي

### تأثير الحرب على الإنتاج العالمي

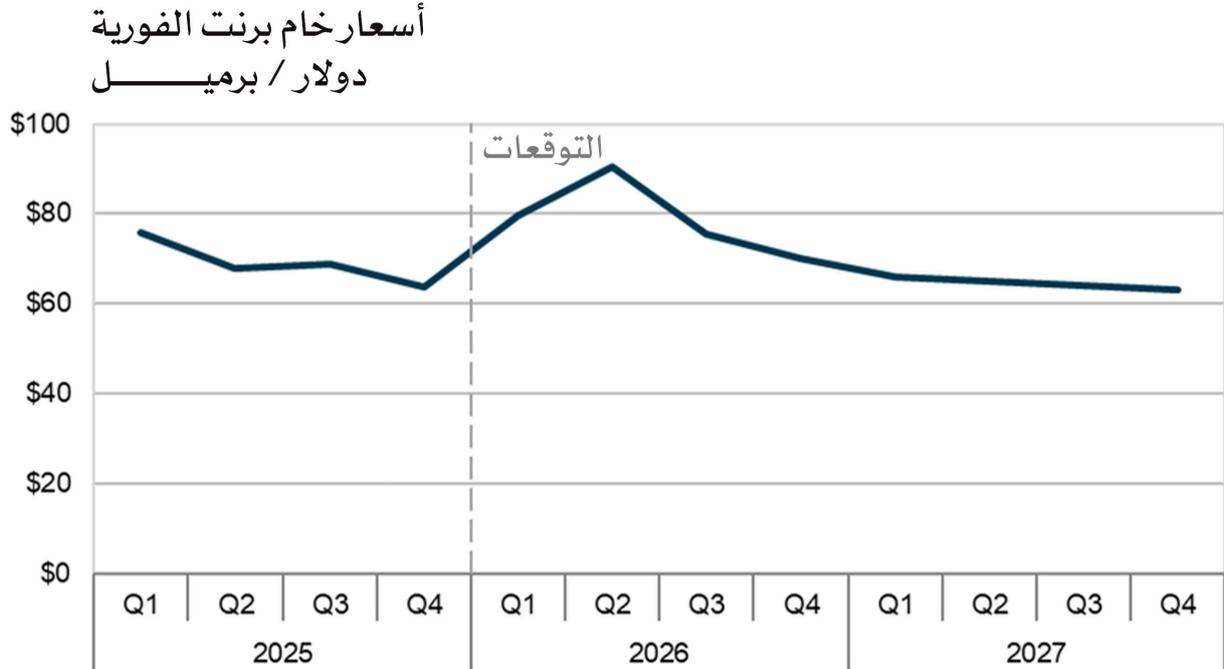
الحرب لم تؤثر فقط في الأسعار، بل أيضاً في مستويات الإنتاج الفعلية، فالعمليات العسكرية والتهديدات الأمنية أدت إلى تعطل أو تقليص الإنتاج في عدة منشآت طاقة رئيسية في الخليج، بما في ذلك منشآت تكرير وموانئ تصدير في السعودية والعراق والبحرين، إضافة إلى اضطرابات في منشآت الغاز الطبيعي في قطر. كما اضطرت بعض الدول إلى تقليص الإنتاج بسبب امتلاء مرافق التخزين وعدم القدرة على التصدير. ففي العراق مثلاً، أدت القيود على الشحن البحري إلى تخفيض الإنتاج في بعض الحقول، بينما أعلنت قطر حالة "القوة القاهرة" في صادرات الغاز الطبيعي المسال نتيجة الاضطرابات الأمنية. في المقابل، حاولت بعض الدول المنتجة تعويض جزء من النقص، فقد استخدمت السعودية خط الأنابيب الممتد من شرق المملكة إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر لتحويل جزء من صادراتها بعيداً عن المضيق، ما سمح لها بالحفاظ على نحو 70% من إنتاجها الطبيعي رغم تعطل الشحن عبر الخليج. ومع ذلك، فإن قدرة هذه المسارات البديلة تبقى محدودة، إذ لا تستطيع خطوط الأنابيب

الحالية تعويض الكميات الضخمة التي تمر عادة عبر مضيق هرمز. ورغم أن الحرب تدور في الشرق الأوسط، فإن أكبر المتضررين من اضطراب الإمدادات هم كبار مستهلكي النفط في آسيا. ففي عام 2024، ذهب 84% من النفط و83% من الغاز الطبيعي المسال الذي يمر عبر مضيق هرمز إلى الأسواق الآسيوية، بينما استحوذت أربع دول فقط - الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية - على نحو 75% من هذه التدفقات النفطية. هذا الاعتماد الكبير يجعل الاقتصادات الآسيوية شديدة الحساسية لأي اضطراب في الخليج. فالصين والهند، اللتان تعدان أكبر محركات الطلب العالمي على الطاقة، تعتمد صناعاتهما الثقيلة وشبكات النقل فيهما بشكل كبير على النفط المستورد من الشرق الأوسط. أما اليابان وكوريا الجنوبية، اللتان تفتقران إلى موارد طاقة محلية كبيرة، فيعتمد اقتصادهما الصناعي بالكامل تقريباً على واردات النفط والغاز، وفي أوروبا أيضاً برزت آثار الحرب بسرعة، خصوصاً في سوق الديزل. فبعد تقليص أوروبا وارداتها من الوقود الروسي منذ عام 2022، أصبحت تعتمد بدرجة أكبر على إمدادات

الشرق الأوسط، ما جعلها أكثر عرضة لاضطرابات السوق الحالية. بالنسبة لإيران، يمثل النفط المصدر الأساسي للعملة الصعبة. إذ تنتج البلاد نحو 3.2 مليون برميل يومياً من النفط، ويصدر حوالي 2 مليون برميل يومياً منها - معظمها إلى الصين. لكن البنية التحتية الإيرانية تعتمد بشدة على منشآت محددة، أبرزها جزيرة خرج التي تمر عبرها نحو 90% من صادرات النفط الإيرانية. وأي تعطل لهذه المنشأة أو فرض حصار عليها يمكن أن يوقف تدفق العائدات النفطية بشكل شبه كامل، وهو ما قد يشكل ضغطاً اقتصادياً كبيراً على طهران. التداخيلات لا تتوقف عند قطاع الطاقة. فارتفاع أسعار النفط والديزل يؤدي تاريخياً إلى تباطؤ النمو الاقتصادي العالمي. ومع ارتفاع تكاليف الشحن والنقل والطاقة، تبدأ الشركات الصناعية والزراعية بتمرير التكاليف إلى المستهلكين، ما يرفع معدلات التضخم ويضغط على سياسات البنوك المركزية. وقد حذرت شركات الطاقة الكبرى من أن استمرار تعطل مضيق هرمز قد يؤدي إلى «عواقب كارثية» على سوق النفط العالمي، نظراً لأن نحو خمس تجارة النفط العالمية يمر عبر هذا الممر البحري.



## (سوق النفط العالمية)



- المصدر: إدارة معلومات الطاقة الأمريكية

متوسط الأسعار الفورية لخام برنت في فبراير 2026 = \$82.5 للبرميل (ارتفاع بـ \$11 عن متوسط سعر البرميل في شهر يناير 2026)

**التحليلات:** شهدت أسعار خام برنت ارتفاعاً حاداً من 71 دولاراً للبرميل في 27 فبراير إلى 94 دولاراً في 09 مارس 2026 نتيجة اندلاع العمليات العسكرية الأمريكية الإسرائيلية على إيران، وقد لعبت المخاطر الأمنية في مضيق هرمز، الذي يمر عبره نحو 20% من الإمدادات النفطية العالمية، دوراً رئيسياً في رفع الأسعار، رغم أن الأضرار الفعلية للبنية التحتية النفطية كانت محدودة. توقف حركة ناقلات النفط جزئياً أدى إلى إغلاق بعض الإنتاج في العراق والكويت والإمارات والسعودية مؤقتاً، ما دفع السوق إلى إضافة «علاوة مخاطر جيوسياسية» كبيرة على الأسعار.

**التوقعات:** في حال استئناف حركة الشحن عبر مضيق هرمز وعودة الإنتاج تدريجياً، من المتوقع أن يستمر الإنتاج العالمي في تجاوز الاستهلاك، ما يؤدي إلى تراكم المخزونات بمعدل 1.9 مليون برميل يومياً في 2026 و3 ملايين برميل يومياً في 2027. هذا الفائض التدريجي سيدفع متوسط سعر خام برنت للتراجع تدريجياً من 91 دولاراً للبرميل في الربع الثاني 2026 إلى حوالي 70 دولاراً في الربع الرابع 2026، ثم إلى 64 دولاراً في 2027، مما يعكس نهاية موجة ارتفاع الأسعار الحالية وعودة التوازن إلى السوق، ولكن هذا يبقى تكهناتاً مرهوناً بما ستؤول إليه الأحداث.