THE EDGE
CONSULTANCY

تقارير ذي إيدج الخاصة

ثمن العبور

كيف استعادت صادرات الخام من الشرق الأوسط نحو 80 في المئة من مستويات ما قبل الحرب،
ولماذا باتت كلفة العبور رهن التأمين والقانون

أكتوبر 2026

الملخص التنفيذي

عادت صادرات الخام الخليجية تتدفق بكميات كبيرة. فقد قدّرت كبلر في مذكرة صدرت في 28 سبتمبر صادرات الشرق الأوسط من الخام بما يقل قليلاً عن 80 في المئة من مستويات ما قبل النزاع، وهو مستوى يقارب أعلى ما سجلته منذ اندلاع الحرب في 28 فبراير، فيما أبلغ المدير التنفيذي لوكالة الطاقة الدولية فاتح بيرول قادة مجموعة السبع في 2 أكتوبر أن صادرات الخام من المنطقة تعافت بشكل كبير. أما كلفة إخراج كل شحنة فمسألة أخرى، إذ باتت تتوقف على التأمين والقانون إلى جانب أجور الشحن.

وتتحكم في هذه الكلفة ثلاثة عوامل: أولها المناطق المدرجة لدى لجنة الحرب المشتركة، التي لا تزال تشمل الخليج وخليج عُمان وجنوب البحر الأحمر وكل الدول المطلة على الخليج، ولم يغيّر تعميمها الحالي رقم 035 الصادر في 16 سبتمبر سوى بند البحر الأسود. وثانيها القانون: فقد حذر مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة الأميركية في 24 أغسطس من أن الأشخاص الأميركيين وغير الأميركيين يعرّضون أنفسهم لعقوبات إذا تعاملوا مع الجهات الثلاث المصنفة التي سمّاها تنبيهه بشأن العبور في المضيق، بما في ذلك قبول تأمين أو خدمات أخرى منها، حتى من دون دفع أي مبلغ؛ وحيثما أُدرج في وثيقة تأمين على بدن السفينة البند النموذجي الذي نشرته رابطة سوق لويدز في 23 يوليو، فإن دفع مبلغ مشمول بالبند لقاء العبور يُبرئ ذمة المؤمِّن من التزاماته تجاه السفينة. وثالثها ما إذا كان رسم المرور سيصبح يوماً شرطاً للعبور. فقد قال مسؤول أميركي في 6 أغسطس إن المسارات المؤقتة لن تخضع لأي رسوم مرور أو رسوم أخرى، وأفادت وكالة فارس الإيرانية، وفق ما نُقل في 6 أغسطس، بأن إيران تعتزم فرض غرامات تصل إلى 20 في المئة من قيمة الشحنة على من يخالف شروط اتفاق لا يزال قيد المراجعة، فيما قال رئيس البرلمان الإيراني في 4 أكتوبر إن المضيق لن يُفتح قبل تلبية شروط إيران.

وفي قراءتنا، لم تنسحب سوق التأمين من الخليج، فقد أكدت اللجنة أن تغطية مخاطر الحرب على أبدان السفن لا تزال قائمة ومتاحة في سوق لندن، مع مراجعتها حالة بحالة، وقالت غالاغر في يوليو إن التغطية لا تزال متاحة بسعر يتحدد بحسب نوع السفينة والشحنة والمسار. أما ما لا يستطيع أي مكتتب تسعيره فهو مبلغ يُسقط الوثيقة، ولهذا فإن مسألة رسم المرور، أكثر من سعر النفط، هي التي ستحدد موعد تراجع الأقساط. وعند سعر إغلاق خام برنت البالغ 102.25 دولار للبرميل في 2 أكتوبر، تبلغ قيمة شحنة من مليوني برميل 204.5 مليون دولار وفق حسابنا، ومن ثم فإن رسماً بنسبة 20 في المئة من قيمة الشحنة يكلف 40.9 مليون دولار.

تغطية مخاطر الحرب لا تزال متاحة

يُحدَّد سعر تغطية مخاطر الحرب بالتفاوض المباشر بين المكتتب والوسيط، ولا دور في تحديده للجنة التي تحدد المناطق التي يتعين فيها إخطار المكتتبين بالرحلات. أما الموثق علناً فهو توافر التغطية، إذ أكدت اللجنة أن تغطية مخاطر الحرب على أبدان السفن لا تزال قائمة ومتاحة في سوق لندن عبر نقابات لويدز وشركات رابطة الاكتتاب الدولية، وإن كان من الممكن مراجعتها حالة بحالة بحسب تقدير المخاطر، وتصف الوضع بأنه صعب التنبؤ إلى حد كبير. وقال متحدث باسم غالاغر لشبكة سي إن بي سي في 30 يوليو إن تأمين مخاطر الحرب لا يزال متاحاً، وإن كلفته تختلف بحسب نوع السفينة والشحنة والمسار، وإن شركات التأمين البحري مستمرة في توفير التغطية.

والمخاطر التي تُسعَّر موثقة رسمياً، إذ أحصت المنظمة البحرية الدولية 88 حادثة مؤكدة و24 حالة وفاة بين البحارة في مضيق هرمز والشرق الأوسط الأوسع حتى 30 سبتمبر. كما أن الأسعار قد تتحرك بسرعة. ففي يونيو 2025 قدّرت مارش ماكلينان أسعار تأمين مخاطر الحرب في الشرق الأوسط لدى شركات التأمين التي كانت لا تزال تعرض التغطية بما بين 0.25 و0.45 في المئة من قيمة السفينة، ارتفاعاً من 0.125 في المئة قبل أسابيع قليلة، أي ضعفي السعر السابق عند الحد الأدنى و3.6 أضعافه عند الحد الأعلى وفق حسابنا، وذلك قبل أن تُخرج حرب هذا العام المضيق من الاستخدام التجاري المعتاد. ولم تنشر أي جهة أصلية معتمدة سعراً حالياً لتأمين مخاطر الحرب على أبدان السفن في الخليج، ولا يقدم هذا التقرير تقديراً له.

المناطق المدرجة

تبدأ التغطية من المناطق المدرجة، التي تنشرها اللجنة بالتعاون مع مستشاريها الأمنيين المستقلين في هيرمينيوس، ويتعين على أي سفينة تبحر إلى إحداها إخطار مكتتبيها. والتعميم الحالي رقم 035 مؤرخ في 16 سبتمبر 2026 ولم يعدّل سوى بند البحر الأسود، فيما بقيت بنود الخليج على حالها: الخليج العربي وخليج عُمان والمحيط الهندي وخليج عدن وجنوب البحر الأحمر وفق تعريفها في التعميم، إلى جانب البحرين وإيران والعراق ومحطاته النفطية البحرية والكويت وعُمان وقطر والسعودية والإمارات.

المنطقة المدرجة	البند في التعميم رقم 035	الحالة
الخليج العربي وخليج عُمان والمحيط الهندي وخليج عدن وجنوب البحر الأحمر	المياه كما هي محددة في التعميم	دون تغيير
دول الخليج	البحرين وإيران والعراق بما في ذلك كل محطاته النفطية البحرية والكويت وعُمان وقطر والسعودية والإمارات	دون تغيير
البحر الأحمر والقرن الإفريقي	جيبوتي وإريتريا والصومال والسودان واليمن	دون تغيير
أوروبا	البحر الأسود، باستثناء المياه الإقليمية للدول المطلة عليه عدا روسيا وأوكرانيا	معدّل في 16 سبتمبر 2026

الجدول 1. مناطق مختارة من المناطق المدرجة. يستلزم الدخول إليها إخطار المكتتبين، ويُتفاوض على الأسعار بشكل منفصل. المصدر: لجنة الحرب المشتركة، التعميم رقم 035، 16 سبتمبر 2026.

البند ورسم المرور

ويبدأ الشق القانوني بالعقوبات. ففي تنبيه صدر في 24 أغسطس تحديثاً لتنبيه سابق في 1 مايو، حذر مكتب مراقبة الأصول الأجنبية من أن الأشخاص الأميركيين وغير الأميركيين يعرّضون أنفسهم لعقوبات أو غرامات إذا تعاملوا مع الجهات الثلاث المصنفة التي سمّاها التنبيه، وهي هيئة معنية بالمضيق وشركة للتأمين البحري وهيئة للخدمات البحرية، بما في ذلك قبول تأمين أو خدمات أخرى منها أو الاستجابة لطلبات ضمانات المرور الآمن، حتى إن لم يُدفع أي مبلغ. وأضاف أن رسوم المرور قد تتخذ أشكالاً عدة، من العملات والأصول الرقمية إلى المقايضات والمدفوعات العينية والتبرعات الخيرية في ظاهرها، وأن المخاطر قائمة أياً كانت طريقة الدفع.

وإلى جانبها تأتي صياغة التأمين. ففي 23 يوليو نشرت رابطة سوق لويدز البند النموذجي رقم 5708، شرط رسوم العبور في مضيق هرمز، لمكتتبي التأمين البحري على أبدان السفن، ويتناول أي رسم عبور أو رسم مرور أو رسم آخر يُدفع لتمر السفينة عبر المياه الإقليمية الإيرانية أو لتعبر المضيق بأي شكل آخر. وبموجبه لا يتحمل المؤمِّنون أي مسؤولية عن تعويض مثل هذا المبلغ، وحيثما دُفع تبرأ ذمتهم من التزاماتهم تجاه السفينة. ويستثني البند الرسوم المفروضة حصراً لقاء خدمات بحرية أو ملاحية محددة مشروعة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأي بند للعقوبات، ويعمل إلى جانب صياغات العقوبات القائمة. وككل بند نموذجي، لا يسري إلا حيث يختار المكتتبون استخدامه، ويحق للأطراف تعديله. وقالت أرابيلا راميدج، مديرة الشؤون القانونية والتنظيمية في الرابطة، إنه يوفر موقفاً تعاقدياً واضحاً للمؤمِّنين والمؤمَّن لهم ويُثبت العناية الواجبة والامتثال لدى المؤمِّن.

أما رسم المرور نفسه فتشير التصريحات بشأنه إلى اتجاهات مختلفة. فقد قال مسؤول أميركي لشبكة سي إن بي سي في 6 أغسطس إن أي مسارات مؤقتة لن تحتاج إلى موافقات أو تصاريح ولن تخضع لأي رسوم مرور أو رسوم أخرى، وقال مسؤول إيراني مرتبط بترتيب مؤقت مع عُمان إن الملاحة عبره لن تخضع لأي رسوم، فيما أفادت وكالة فارس بأن إيران تعتزم فرض غرامات تصل إلى 20 في المئة من قيمة الشحنة على من يخالف شروط الاتفاق، الذي لا يزال قيد المراجعة. وفي 4 أكتوبر قال رئيس البرلمان الإيراني محمد باقر قاليباف إن المضيق لن يُفتح قبل تلبية شروط إيران السبعة.

وكان قطاع الشحن والجهة المنظمة له قد حددا موقفهما خلال الصيف. فقد شدد مجلس المنظمة البحرية الدولية، في اجتماعه من 6 إلى 10 يوليو، على أن أي ترتيب بين الدول المشاطئة يجب أن يضمن حق المرور العابر غير التمييزي وغير المعاق لجميع السفن عبر نظام فصل حركة الملاحة المعتمد في 1968، وأكد مجدداً أن المرور عبر المضيق ينبغي أن يبقى خالياً من أي رسوم مرور أو رسوم أخرى وفقاً للقانون الدولي. وفي 3 أغسطس وجّهت ثماني جمعيات بحرية، بينها بيمكو وإنترتانكو والغرفة الدولية للملاحة البحرية ومجلس الشحن العالمي، رسالة إلى الأمينين العامين للأمم المتحدة والمنظمة، مؤكدة أن فرض رسوم إلزامية على العبور، أو رسوم خدمات هي رسم مرور في كل شيء إلا الاسم، سيمثل خروجاً كبيراً عن الممارسة الدولية الراسخة.

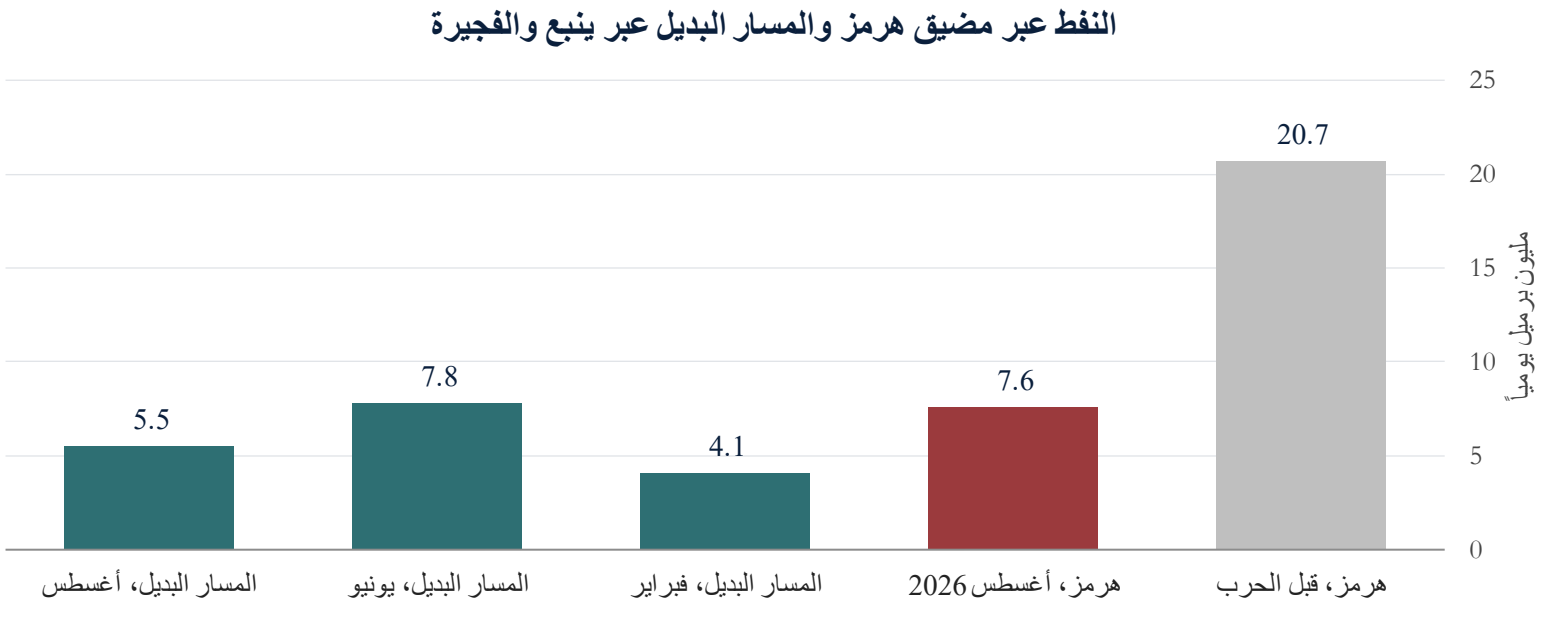
فالقسط يمكن تسعيره وتمريره عبر السلسلة، أما المبلغ الذي يُسقط التغطية فلا يمكن، وفق قراءتنا، تسعيره بل تجنبه فقط. ولذلك، حيثما أُدرج بند يوليو في الوثيقة، فإن عودة الأسعار إلى مستوياتها الطبيعية رهن بمرور خالٍ من الرسوم، لا برسم يُتفاوض عليه.

المسألة	الموقف	المصدر والتاريخ
تغطية مخاطر الحرب	قائمة ومتاحة في لندن؛ تُراجع حالة بحالة	بيان لجنة الحرب المشتركة؛ غالاغر، 30 يوليو
المناطق المدرجة	مياه الخليج ودوله مدرجة؛ بنود الخليج دون تغيير	لجنة الحرب المشتركة، التعميم رقم 035، 16 سبتمبر
العقوبات الأميركية	مخاطر على الأشخاص الأميركيين وغير الأميركيين المتعاملين مع جهات العبور المصنفة، حتى من دون دفع	تنبيه مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، 24 أغسطس
الدفع لقاء العبور	لا يُعوَّض؛ تبرأ ذمة المؤمِّن تجاه السفينة؛ استثناء للخدمات الملاحية المشروعة	البند النموذجي 5708، 23 يوليو
رسوم المرور، الموقف الأميركي	لا رسوم مرور أو رسوم أخرى على المسارات المؤقتة	مسؤول أميركي، 6 أغسطس
الغرامة في الاتفاق المقترح	حتى 20% من قيمة الشحنة على المخالفين؛ الاتفاق قيد المراجعة	وكالة فارس، 6 أغسطس
إعادة الفتح	ليس قبل تلبية شروط إيران السبعة	رئيس البرلمان الإيراني، 4 أكتوبر

الجدول 2. المواقف من التغطية والعبور، من يوليو إلى أكتوبر 2026. تُحدَّد الأسعار بالتفاوض بين الأطراف، ولا دور للجنة الإدراج في تحديدها. المصادر: لجنة الحرب المشتركة؛ مكتب مراقبة الأصول الأجنبية؛ رابطة سوق لويدز؛ غالاغر ومسؤول أميركي ووكالة فارس ورئيس البرلمان الإيراني بحسب سي إن بي سي.

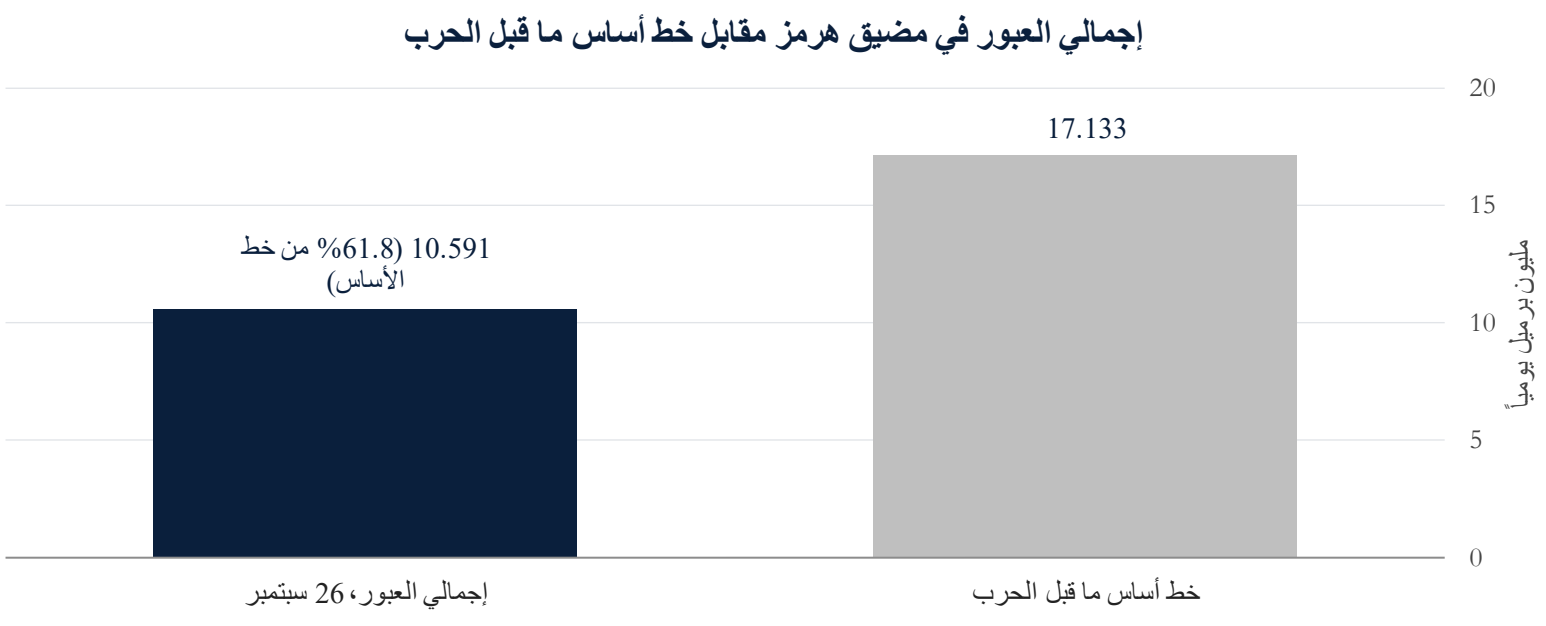
التدفقات تعود

بدأ التعافي من أغسطس. فقد قدّرت وكالة الطاقة الدولية التدفقات عبر المضيق بـ7.6 مليون برميل يومياً في أغسطس، أي أقل بـ13.1 مليون برميل من مستوى ما قبل الحرب، ما يضع ذلك المستوى عند 20.7 مليون برميل ويجعل أغسطس عند 36.7 في المئة منه وفق حسابنا. وتحركت السعودية والإمارات سريعاً لتحويل ما أمكنهما من الصادرات، فارتفعت الصادرات من ينبع على البحر الأحمر والفجيرة على خليج عُمان من 4.1 مليون برميل يومياً في فبراير إلى 7.8 مليون في يونيو، وبحسب الوكالة عوّضت المسارات البديلة أكثر من 500 مليون برميل من إمدادات هرمز المفقودة منذ بدء النزاع. ثم أعادت الهجمات في البحر الأحمر تلك التدفقات إلى 5.5 مليون برميل في أغسطس، وأُغلق خط الأنابيب الشرقي الغربي المتجه إلى ينبع في مطلع سبتمبر بعد تعرضه لهجوم، بحسب الوكالة.



الشكل 1. تضاعفت صادرات المسار البديل عبر ينبع والفجيرة تقريباً بين فبراير ويونيو، مع تدفقات هرمز للمقارنة، مليون برميل يومياً. المصدر: وكالة الطاقة الدولية، تعليق 18 سبتمبر 2026؛ مستوى ما قبل الحرب وفق حساب ذي إيدج (7.6 زائد 13.1).

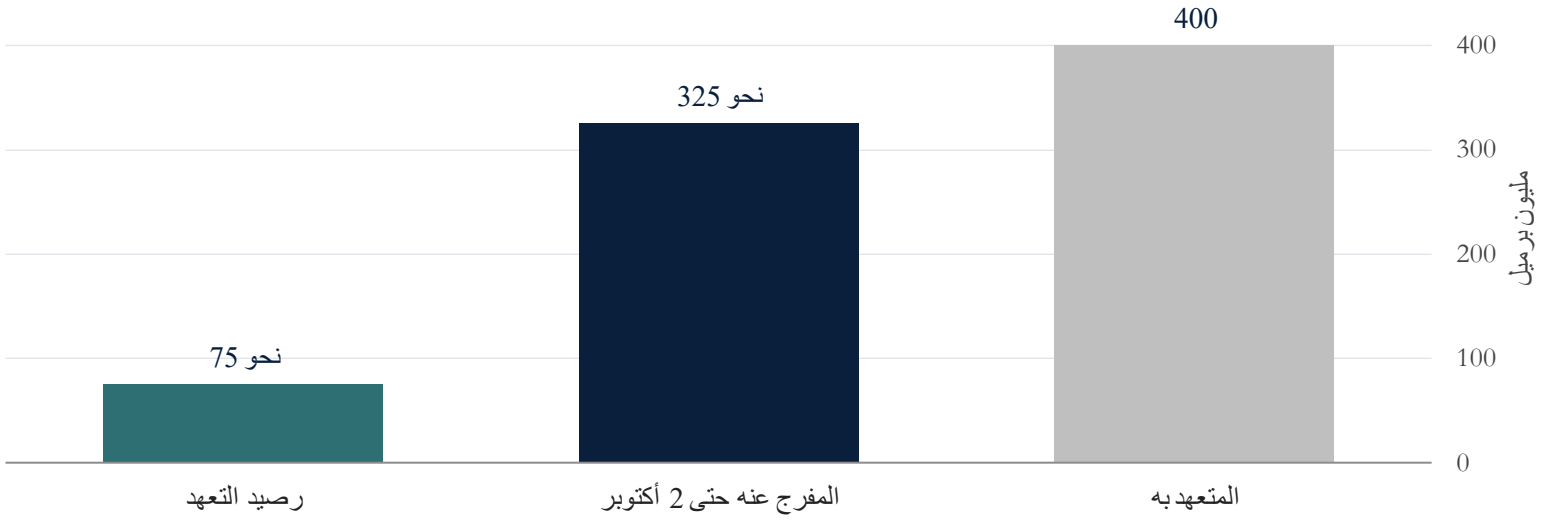
ثم بدأ المضيق نفسه يستوعب كميات أكبر بفضل الدعم العسكري الأميركي لعمليات العبور، كما أشارت الوكالة. وأحصت كبلر عمليات العبور المؤكدة، وهو مقياس مختلف، بمتوسط 6.98 مليون برميل يومياً في الأيام السبعة حتى 20 سبتمبر، فيما أظهر تتبعها الآني أن إجمالي ما عبر المضيق بلغ 10.591 مليون برميل يومياً في 26 سبتمبر، مقابل خط أساس لما قبل الحرب قدره 17.133 مليون برميل، أي 61.8 في المئة من خط الأساس في ذلك اليوم وفق حسابنا. وقدّرت مذكرة الشركة الصادرة في 28 سبتمبر صادرات الشرق الأوسط من الخام بما يقل قليلاً عن 80 في المئة من مستويات ما قبل النزاع، وكان جيه بي مورغان قد قدّر إجمالي تدفقات النفط من الشرق الأوسط بـ17 مليون برميل يومياً في 18 سبتمبر، أي أكثر من 70 في المئة من متوسط 2025. ويختلف خط أساس شركة التتبع البالغ 17.133 مليون برميل عن المستوى الضمني للوكالة البالغ 20.7 مليون برميل، لذا لا تصح المقارنة المباشرة بين النسبتين، غير أن كلتيهما تُظهر تعافي المضيق.



الشكل 2. العبور في هرمز عند 61.8 في المئة من خط أساس ما قبل الحرب في 26 سبتمبر، مليون برميل يومياً. المصدر: كبلر، بحسب سي إن بي سي في 29 سبتمبر 2026؛ النسبة من خط الأساس وفق حساب ذي إيدج.

وتوافرت للمستهلكين وسادة أمان فيما كانت التجارة تستعيد عافيتها. فحتى 2 أكتوبر كان قد أُفرج عن نحو 325 مليون برميل من الـ400 مليون برميل المتعهد بها في إطار الإجراء الجماعي للوكالة المعلن في 11 مارس، أي أكثر من 80 في المئة من الإجمالي، ما يترك نحو 75 مليون برميل من التعهد وفق حسابنا. وأبلغ بيرول قادة مجموعة السبع في اليوم نفسه أن تدفقات المنتجات المكررة من المنطقة لا تزال مقيدة بشدة رغم تعافي الخام.

الإجراء الجماعي لوكالة الطاقة الدولية في 11 مارس: المتعهد به والمفرج عنه



الشكل 3. الإجراء الجماعي لوكالة الطاقة الدولية للإفراج عن المخزونات، مليون برميل. المصدر: وكالة الطاقة الدولية، بيان 2 أكتوبر 2026 (نحو 325 مليون برميل مفرج عنها)؛ الرصيد وفق حساب ذي إيدج.

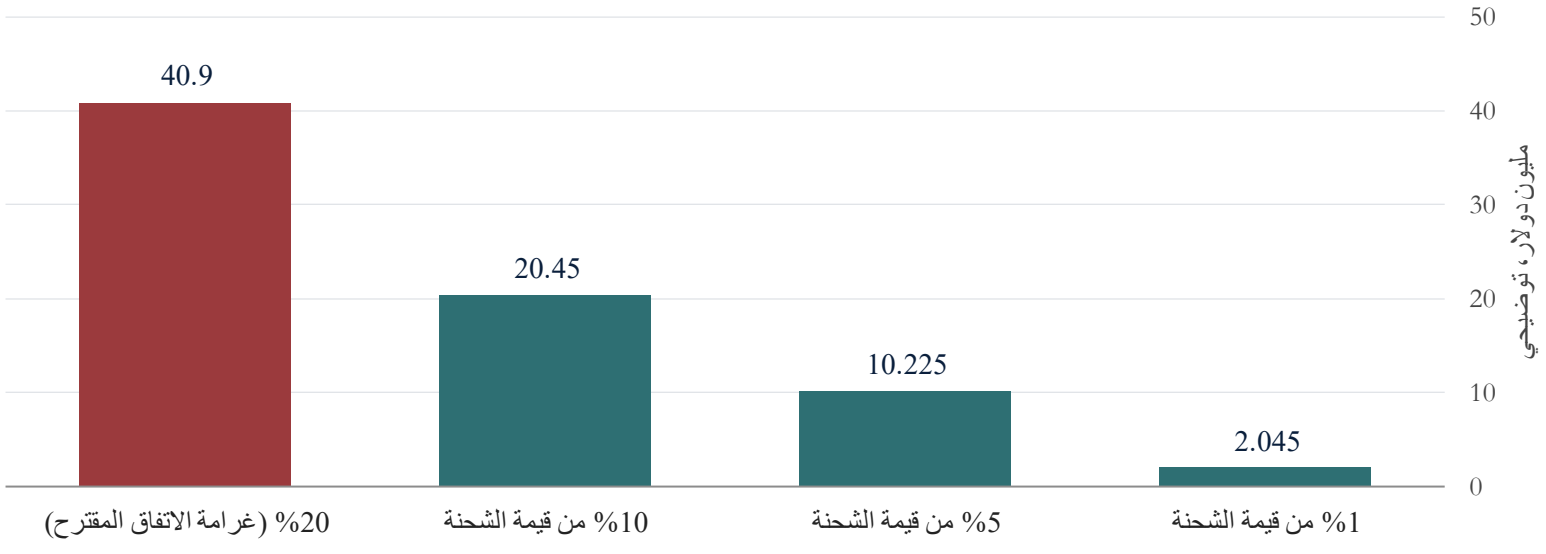
المقياس	المستوى	المصدر والتاريخ
التدفقات عبر هرمز، أغسطس 2026	7.6 مليون برميل يومياً	وكالة الطاقة الدولية، 18 سبتمبر
التدفقات عبر هرمز، قبل الحرب	20.7 مليون برميل يومياً	وكالة الطاقة الدولية؛ حساب ذي إيدج
صادرات ينبع والفجيرة، فبراير ويونيو وأغسطس	4.1 و7.8 و5.5 مليون برميل يومياً	وكالة الطاقة الدولية، 18 سبتمبر
عمليات العبور المؤكدة في هرمز، 7 أيام حتى 20 سبتمبر	6.98 مليون برميل يومياً	كبلر، 23 سبتمبر
إجمالي العبور في هرمز، 26 سبتمبر	10.591 مليون برميل يومياً مقابل خط أساس 17.133 مليون	كبلر، 29 سبتمبر
صادرات الشرق الأوسط من الخام	أقل قليلاً من 80% من مستويات ما قبل النزاع	كبلر، مذكرة 28 سبتمبر
إجمالي تدفقات النفط من الشرق الأوسط	17 مليون برميل يومياً، أكثر من 70% من متوسط 2025	جيه بي مورغان، 18 سبتمبر
المخزونات الطارئة المفرج عنها	نحو 325 من 400 مليون برميل متعهد بها	وكالة الطاقة الدولية، 2 أكتوبر

الجدول 3. التدفقات وعمليات العبور والمخزونات، من فبراير إلى أكتوبر 2026. المصادر: وكالة الطاقة الدولية؛ كبلر وجيه بي مورغان بحسب سي إن بي سي؛ حسابات ذي إيدج.

كلفة الرسم على شحنة واحدة

وتتضح كلفة النسب المئوية عند تطبيقها على سفينة واحدة. لنأخذ ناقلة تحمل مليوني برميل، ونقيّم شحنتها لأغراض التوضيح بسعر إغلاق خام برنت البالغ 102.25 دولار للبرميل في 2 أكتوبر، فتبلغ قيمة الشحنة 204.5 مليون دولار وفق حسابنا، وكل نقطة مئوية من قيمة الشحنة تُفرض لقاء العبور، سواء سُميت رسماً أو غرامة، تكلف 2.045 مليون دولار. أما غرامة بالحد الأقصى البالغ 20 في المئة الوارد في الاتفاق المقترح، وفق ما أُفيد في أغسطس، فستبلغ 40.9 مليون دولار.

شحنة من مليوني برميل بسعر 102.25 دولار: كلفة رسم على قيمة الشحنة



الشكل 4. كلفة رسم على قيمة الشحنة لشحنة واحدة من مليوني برميل، مليون دولار. توضيحي. المصدر: سعر إغلاق خام برنت في 2 أكتوبر 2026 ومستوى غرامة الـ20 في المئة الذي أفادت به وكالة فارس، وكلاهما بحسب سي إن بي سي؛ حسابات ذي إيدج. حجم الشحنة ودرجات 1 و5 و10 في المئة توضيحية.

غير أن الكلفة الأكبر لا تظهر في هذا الحساب. ففي وثيقة تأمين على البدن تتضمن بند يوليو، يؤدي دفع أي مبلغ مشمول بالبند لقاء العبور إلى إبراء ذمة المؤمِّن من التزاماته تجاه السفينة، ما لم يكن رسماً لقاء خدمات بحرية أو ملاحية محددة تجيزها اتفاقية قانون البحار وصياغات العقوبات. أما المنتجون القادرون على التحميل خارج المضيق، في ينبع والفجيرة، فلا يواجهون هذه المسألة أصلاً.

لماذا يهم: بالنسبة إلى المصدّرين الخليجيين، تكيّفت التجارة الفعلية أسرع من الإطار القانوني. فقد حوّلت السعودية والإمارات ينبع والفجيرة إلى مسار بديل عوّض أكثر من 500 مليون برميل من إمدادات هرمز المفقودة بحسب وكالة الطاقة. وبالنسبة إلى الكويت وقطر والبحرين، التي تمر صادراتها البحرية كلها عبر المضيق، فإن الرقم الذي يهم هو حجم العبور، وقد بلغ 61.8 في المئة من خط أساس ما قبل الحرب في 26 سبتمبر وفق حسابنا. ومع بقاء التغطية متاحة بسعر، باتت كلفة كل شحنة تتوقف على بقاء العبور خالياً من الرسوم أكثر مما تتوقف على سوق النفط.

النظرة المستقبلية: أول تراجع في أسعار تأمين مخاطر الحرب في الخليج سيأتي على الأرجح في أعقاب ارتفاع إضافي في العبور عبر المضيق، فكل خطوة نحو خط أساس ما قبل الحرب البالغ 17.133 مليون برميل يومياً تطيل سجل الرحلات المكتملة الذي يستند إليه المكتتبون في إصدار التغطية. والإشارة الثانية هي المرور الخالي من الرسوم، وهو موقف مجلس المنظمة والجمعيات البحرية الثماني والمسؤول الأميركي الذي نُقلت تصريحاته في أغسطس؛ فحيثما أُدرج بند يوليو في الوثيقة، يمكن لإعادة فتح خالية من الرسوم أن تخفض الأسعار، أما الرسم المتفاوض عليه فلا يحقق ذلك. والسيناريو الأساسي لدى ذي إيدج هو أن تُبقي اللجنة على بنود الخليج في المراجعة المقبلة، وأن تبقى التغطية متاحة بأسعار يُتفاوض عليها ما دامت الحوادث مستمرة، على غرار الهجمات التي سجلتها هيئة عمليات التجارة البحرية البريطانية في 1 و2 و3 أكتوبر وتحذيرها من هجوم آخر أدرجته في 4 أكتوبر. وتتوقع إدارة معلومات الطاقة الأميركية ارتفاع إنتاج النفط في الشرق الأوسط في الأشهر المقبلة مع زيادة التدفقات عبر المضيق واستخدام المسارات البديلة، وإن كانت تُبقي إنتاج الخام دون متوسطات ما قبل النزاع حتى الربع الثاني من 2027، ومن المقرر صدور توقعاتها التالية في 6 أكتوبر. وكل برميل إضافي يعبر هرمز، وكل شحنة تغادر عبر ينبع والفجيرة، يعزز الحجة لخفض الأسعار.

ملاحظة المنهجية

المستوى الضمني لعبور هرمز قبل الحرب البالغ 20.7 مليون برميل يومياً هو مجموع تدفق أغسطس البالغ 7.6 مليون والعجز المعلن البالغ 13.1 مليون. وتُحسب نسب خط الأساس بقسمة المستوى المعلن على خط الأساس المعلن، ورصيد المخزونات هو التعهد ناقصاً ما أُفرج عنه، ومضاعفات الأسعار هي ناتج قسمة أسعار يونيو 2025 المعلنة على السعر السابق البالغ 0.125 في المئة. وتُطبَّق كلف الشحنة على شحنة من مليوني برميل بسعر إغلاق خام برنت في 2 أكتوبر، وحجم الشحنة ودرجات 1 و5 و10 في المئة توضيحية. وأرقام الوكالات الإخبارية كما نُقلت في التواريخ المبينة في المراجع، وتصريحات المسؤولين منسوبة كما نُقلت.

المصادر والمراجع

يحيل كل مرجع إلى مصدر أولي أو رسمي أو إلى مؤسسة إخبارية معتمدة. البيانات حتى 4 أكتوبر 2026.

[1] لجنة الحرب المشتركة: المناطق المدرجة لمخاطر الحرب والقرصنة والإرهاب والمخاطر المرتبطة بها على أبدان السفن، التعميم رقم 035، 16 سبتمبر 2026؛ رابطة سوق لويدز، صفحة المناطق المدرجة. رابطة سوق لويدز

[2] مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، وزارة الخزانة الأميركية: تنبيه بشأن مخاطر العقوبات المرتبطة بمطالب إيران لقاء العبور في مضيق هرمز، 24 أغسطس 2026. مكتب مراقبة الأصول الأجنبية

[3] رابطة سوق لويدز: البند النموذجي 5708، شرط رسوم العبور في مضيق هرمز، 23 يوليو 2026. رابطة سوق لويدز

[4] رابطة سوق لويدز: صفحة لجنة الحرب المشتركة، البيان بشأن نزاع الخليج. رابطة سوق لويدز

[5] رابطة سوق لويدز: الرابطة تنشر بنداً جديداً ومذكرة إرشادية بشأن مدفوعات رسوم العبور في مضيق هرمز، 23 يوليو 2026. رابطة سوق لويدز

[6] وكالة الطاقة الدولية: أسواق النفط تجهد لسد الفجوة التي خلفها نقص إمدادات الشرق الأوسط، تعليق، 18 سبتمبر 2026. وكالة الطاقة الدولية

[7] وكالة الطاقة الدولية: المدير التنفيذي يشارك في اجتماع قادة مجموعة السبع بشأن أمن الطاقة والأسواق، 2 أكتوبر 2026. وكالة الطاقة الدولية

[8] المنظمة البحرية الدولية: المجلس، الدورة 137، من 6 إلى 10 يوليو 2026، ملخص الاجتماع. المنظمة البحرية الدولية

[9] المنظمة البحرية الدولية: الشرق الأوسط، الحوادث المؤكدة البارزة، حتى 30 سبتمبر 2026. المنظمة البحرية الدولية

[10] هيئة عمليات التجارة البحرية البريطانية: الحوادث الأخيرة، من 1 إلى 4 أكتوبر 2026. هيئة عمليات التجارة البحرية البريطانية

[11] إدارة معلومات الطاقة الأميركية: توقعات الطاقة قصيرة الأجل، 9 سبتمبر 2026، أسواق النفط العالمية. إدارة معلومات الطاقة الأميركية

[12] الغرفة الدولية للملاحة البحرية: رسالة مفتوحة مشتركة بشأن عدم فرض رسوم مرور أو رسوم إلزامية في مضيق هرمز، مؤرخة في 3 أغسطس 2026 ومنشورة في 5 أغسطس 2026. الغرفة الدولية للملاحة البحرية

[13] سي إن بي سي: الولايات المتحدة وإيران تجريان محادثات منفصلة عبر الوسطاء فيما تبلغ صادرات النفط من الشرق الأوسط أعلى مستوى منذ بدء الحرب، 29 سبتمبر 2026 (كبلر). سي إن بي سي

[14] سي إن بي سي: تقرير 23 سبتمبر 2026 عن شروط إعادة فتح مضيق هرمز (عمليات العبور وفق كبلر). سي إن بي سي

[15] سي إن بي سي: تقرير 24 سبتمبر 2026 عن أسعار النفط ومحادثات إعادة فتح مضيق هرمز (جيه بي مورغان). سي إن بي سي

[16] سي إن بي سي: استهداف مزيد من الناقلات في الشرق الأوسط فيما تكرر إيران شروطها لإعادة فتح مضيق هرمز، 4 أكتوبر 2026. سي إن بي سي

[17] سي إن بي سي: من هرمز إلى البحر الأسود، ساحات القتال البحرية ترسم نظاماً عالمياً جديداً، 30 يوليو 2026 (غالاغر). سي إن بي سي

[18] سي إن بي سي: تقرير 6 أغسطس 2026 عن خطة إيران المقترحة للعبور في هرمز والرد الأميركي (وكالة فارس). سي إن بي سي

[19] سي إن بي سي: تقرير 24 يونيو 2025 عن أسعار تأمين مخاطر الحرب البحرية في الشرق الأوسط (مارش ماكلينان). سي إن بي سي

إخلاء مسؤولية: يُقدَّم هذا المحتوى من شركة ذي إيدج للاستشارات الاقتصادية ذ.م.م لأغراض المعلومات العامة فقط، ولا يشكل مشورة استثمارية أو مالية أو قانونية أو ضريبية، ولا عرضاً أو التماساً بشأن أي ورقة مالية. والأرقام هي أحدث ما جرى التحقق منه وقت الكتابة، وقد تخضع للمراجعة من المصادر الرسمية، وينبغي التحقق منها مجدداً في مقابل المصادر الأولية المذكورة أعلاه قبل إعادة النشر. ولا تتحمل ذي إيدج، إلى أقصى حد يسمح به القانون، أي مسؤولية عن أي خسارة تنشأ عن الاعتماد على ما ورد هنا.

حقوق النشر © 2026 لشركة ذي إيدج للاستشارات الاقتصادية ذ.م.م. جميع الحقوق محفوظة.

لا يجوز تعديل أو عمل هندسة عكسية أو إعادة إنتاج أو توزيع أي محتوى وارد في هذا التقرير (بما في ذلك البيانات أو التحليلات أو النتائج) أو أي جزء منه ("المحتوى") بأي شكل أو وسيلة أو تخزينه في قاعدة بيانات أو نظام استرجاع دون الحصول على إذن خطي مسبق من شركة ذي إيدج للاستشارات الاقتصادية ذ.م.م. ("ذي إيدج"). لا يجوز استخدام "المحتوى" لأي غرض غير قانوني أو غير مصرح به. لا تقدم شركة ذي إيدج للاستشارات الاقتصادية ذ.م.م.، أو أي من مديريها أو مساهميها أو موظفيها أو كوادرها (ويُشار إليهم مجتمعين بـ"أطراف ذي إيدج") أي ضمانات أو تعهدات صريحة أو ضمنية بشأن اكتمال أو دقة أو توقيت أو توافر "المحتوى". ولا تتحمل أطراف ذي إيدج أي مسؤولية عن أي أخطاء أو سهو (سواء كان ذلك بسبب إهمال أو غيره) بغض النظر عن السبب أو عن أي نتائج يتم الحصول عليها من استخدام "المحتوى". لا تتحمل "أطراف ذي إيدج" في أي حال من الأحوال أي مسؤولية تجاه أي طرف عن أي أضرار مباشرة أو غير مباشرة أو عرضية أو نموذجية أو تعويضية أو عقابية أو خاصة أو تبعية، أو أي تكاليف أو مصاريف أو أتعاب قانونية أو خسائر (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: فقدان الدخل، أو الأرباح، أو تكاليف الفرصة البديلة، أو الخسائر الناتجة عن الإهمال) مرتبطة باستخدام "المحتوى". قد يكون جزء من المحتوى قد تم إنشاؤه بمساعدة أداة ذكاء اصطناعي (AI) ويتم تحرير ومراجعة واعتماد أي "محتوى" منشور تم إنشاؤه أو معالجته باستخدام الذكاء الاصطناعي من قبل كوادر "ذي إيدج". على الرغم من أن "ذي إيدج" قد حصلت على معلومات من مصادر تعتقد أنها موثوقة، فإنها لا تُجري تدقيقاً ولا تلتزم بإجراء العناية الواجبة أو التحقق المستقل من أي معلومات تم الحصول عليها.

هذا التقرير مخصص لأغراض إعلامية وتعليمية فقط ويتم توزيعه على أساس مجاني واختياري. ولا يشكل هذا التقرير نصيحة استثمارية أو توصية أو عرضاً أو دعوة لشراء أو بيع أي أدوات مالية أو أوراق مالية وأي آراء واردة في التقرير قابلة للتغيير دون إشعار مسبق. ولا تتحمل "أطراف ذي إيدج" أي مسؤولية عن أي خسائر أو أضرار تنشأ عن استخدام هذه المعلومات. يُنصح القراء بشدة بإجراء العناية الواجبة الخاصة بهم والتشاور مع مستشار مالي مؤهل قبل اتخاذ أي قرارات استثمارية أو مالية.

ملحوظة عامه بشأن جميع الأنشطة: جميع الخدمات الاستشارية المقدمة - وفقا لشروط التعاقد مع العملاء- خاضعة لقوانين دولة الكويت والتعليمات والضوابط الصادرة من الجهات الرقابية المختلفة، وفي حالة تطلب تقديم الخدمات بموجب العقود المبرمة مع العملاء الاستعانة بمهنيين أو بشركات متخصصة في أي مجال أو الاستعانة بأشخاص مرخص لهم لتنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه - حسب طبيعة نشاط الجهات المستعان بها - فسيتم الاستعانة بهم وفقا لما سيتم الاتفاق عليه.

شركة ذي إيدج للاستشارات الاقتصادية ذ.م.م.
edgeconsultancykw.com — +965-22286370
القبلة، قطعة 14، شارع حمد الصقر، برج 15 (برج يعقوب)، مكتبC11
مدينة الكويت، دولة الكويت