مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

حتى مع إعادة فتح مضيق هرمز

الحاجة مُلحة للمزيد من أنابيب تصدير النفط في الخليج

د. ناجي أبي عاد

مستشار أول في شؤون الطاقة – مركز الخليج للأبحاث

خبير دولي في شؤون الطاقة

تُظهر الأزمة الحادة في الخليج منذ أواخر شهر فبراير ٢٠٢٦م، والتهديد بالسيطرة الإيرانية على مضيق هرمز، بوضوح تام، ضرورة أن تتخذ الدول العربية المُنتجة للنفط في المنطقة تدابير طارئة جاهزة للتنفيذ حال تعطُّل صادراتها النفطية عبر هرمز لأي سبب كان.

وعليه، ينبغي على مُنتجي النفط في الخليج الحفاظ على منافذ لتصدير مُنتجاتهم بديلة من مضيق هرمز، وتطويرها وتوسيعها، على أن تكون هذه المنافذ جاهزة للتفعيل الآمن في أسرع وقت ممكن، وأن تتمتع بقُدرة كافية ومُستدامة لإستيعاب أكبر حجم مُمكن من الصادرات.

فعلى مر السنين، أنشأت بعضٌ من الدول المُصدرة للنفط في المنطقة، ولا سيما العراق والمملكة العربية السعودية، والإمارات العربية المتحدة، منافذ تصدير بديلة عديدة لتجاوز مضيق هرمز المُعرض للخطر. وتقوم هذه الدول حاليًا بزيادة شحناتها عبر هذه المنافذ البديلة، إلا أن إجمالي الكميات المُصّدرة لا يزال بعيدًا عن تعويض الإنخفاض الكامل في الشحنات المُتوقفة عند المضيق. وحدها المملكة العربية السعودية في الخليج قادرة حالياً على تصدير كامل إنتاجها من النفط الخام دون المرور عبر مضيق هرمز.

أما الدول الأخرى المُنتجة للنفط في الخليج، فإما أنها لا تملك منافذ تصدير خارج مضيق هرمز، مثل الكويت وقطر، حيث تتكدس منتجات النفط الخام بالكامل دون أي إمكانية للإلتفاف حول المضيق الحساس. اما في سلطنة عُمان فمحطات تحميل وتصدير النفط تقع في مواقع استراتيجية خارج هرمز، مع وجود مرافق رئيسية على خليج عُمان (رأس مركز) وبحر العرب (ميناء الفحل وميناء الدُقم).

وقد يكون مدّ خطوط أنابيب جديدة السبيل الوحيد للحد من هشاشة دول الخليج المُستمرة أمام إضطرابات هرمز، على الرغم من أن مثل هذه المشاريع ستكون مُكلفة ومُعقدة سياسيًا وتستغرق سنوات لإنجازها. بالإضافة إلى ذلك، فإن خطوط الأنابيب هذه معرضة للإغلاق والإضطرابات في عملها، وهو ما يُماثل مصير العديد من خطوط أنابيب النفط القائمة في المنطقة، وخاصة تلك التي تعبرُ أكثر من حدود.

> **مدّ خطوط أنابيب جديدة السبيل الوحيد للحد من هشاشة دول الخليج المُستمرة أمام إضطرابات هرمز**

تأهيل وإعادة فتح خطوط أنابيب النفط القائمة

مع إغلاق مضيق هرمز، كشف الصراع الحالي الأهمية الاستراتيجية لخط **أنابيب النفط السعودي شرق-غرب**، المعروف أيضًا باسم **بترولاين**. وقد بدأت المملكة بقوة في تصدير نفطها الخام عبر بترولاين، الذي يمتّد من المنطقة

الشرقية عبر شبه الجزيرة العربية وصولًا إلى محطة التحميل في ينبُع على البحر الأحمر. ويبلغ طول بترولاين ١٢٠٠ كيلومتر، وقطره ٤٨ بوصة، وطاقته الإستيعابية اليومية الاسمية ٥ ملايين برميل، ويمكن توسيعها لتصِل إلى ٧ ملايين برميل.

ولقد تم بناء بترولاين أساسًا خلال الحرب العراقية الإيرانية (١٩٨٠-١٩٨٨م) لتأمين منافذ أخرى غير الخليج، ولتقليل إعتماد المملكة على مضيق هرمز. وفي وقت من الأوقات، تم تحويل الخط لنقل الغاز الطبيعي إلى محطات توليد الطاقة في المنطقة الغربية من المملكة، ثم أُعيد استخدامه مُجدداً لضخ النفط الخام.

وبالإضافة إلى خط أنابيب شرق-غرب، يمكن للسعودية نظرياً استخدام منافذ تصدير بديلة أخرى، مثل خط الأنابيب العراقي القديم عبر المملكة وخط الأنابيب عبر الجزيرة العربية (تابلاين).

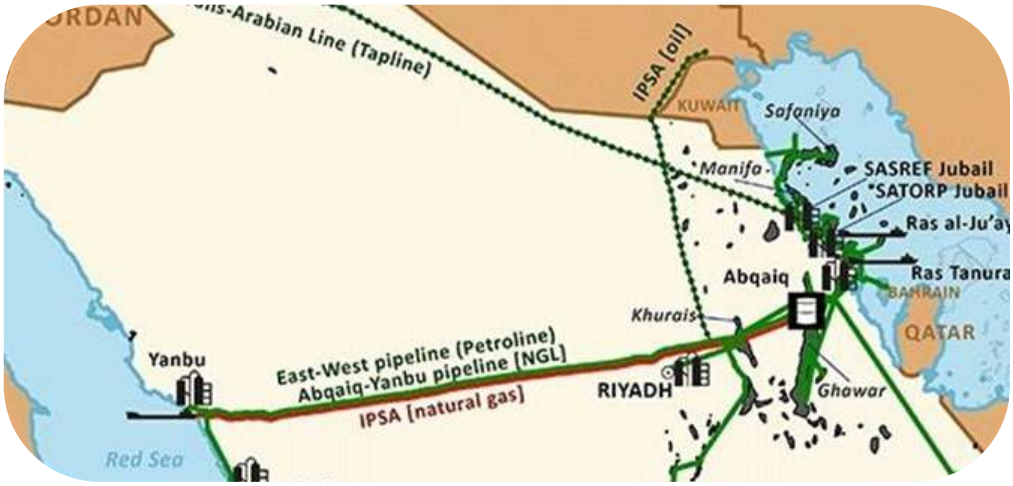
ولقد تم إنشاء **خط أنابيب النفط العراقي عبر السعودية**، والذي تبلغ طاقته اليومية ١,٦٥ مليون برميل، وطوله ١٣٨٠ كيلومترًا، وقطره ٥٦/٤٨ بوصة، عام ١٩٨٧م، بعد تعرض ناقلات النفط العراقية لهجوم في مياه الخليج خلال الحرب العراقية الإيرانية. ويمتد الخط في الأصل من حقل الزبير جنوب العراق، مرورًا بالسعودية، وصولًا إلى ميناء الُمعجز على البحر الأحمر، شمال ينبُع. إلا أن الخط لم يُستخدم لنقل النفط الخام العراقي منذ غزو بغداد للكويت في شهر أغسطس ١٩٩٠م. وفي عام ٢٠٠١م، صادرت الرياض الخط كتعويض عن ديون مُستحقة على بغداد.

وفي مطلع القرن الجديد، استخدمت الحكومة السعودية هذا الخط لنقل الغاز إلى محطات توليد الطاقة في مُحافظاتها الغربية. إلا أن المخاوف من إحتمال إغلاق مضيق هرمز دفعت الرياض عام ٢٠١٢ م، إلى ضخ كميات تجريبية من النفط الخام عبر الخط. ثم أعلنت السعودية عام ٢٠١٨ م، عن خُطط جدّية لاستخدام الخط ومحطة التحميل في المُعجز لتصدير نفطها عبر البحر الأحمر.

وعلى الرغم من أن المملكة نادراً ما استخدمت خط الأنابيب هذا لضخ نفطها الخام، إلا أن هذا الخط يوفر مرونة إستراتيجية أكبر ويحمي من أي إضطرابات مُحتملة حول مضيق هرمز، إذ يُتيح للرياض تصدير كميات أكبر من نفطها الخام من موانئ البحر الأحمر. وفي سياق مُتصل، أعلنت الحكومة العراقية في شهر مارس ٢٠٢٦ م، عن عزمها بدء محادثات جادة مع السلطات السعودية حول إمكانية استخدام خط الأنابيب هذا لضخ النفط الخام العراقي.

يمكن للسعودية نظرياً استخدام منافذ تصدير بديلة أخرى، مثل خط الأنابيب العراقي القديم عبر المملكة وخط الأنابيب عبر الجزيرة العربية (تابلاين)

وقد يُضيف **خط أنابيب النفط عبر الجزيرة العربية (تابلاين)**، في حال إعادة فتحه، إمكاناتٍ أكبر ولو كانت متواضعة لتصدير النفط الخام السعودي. ولقد بُني خط التابلاين عام ١٩٥٠م، ممتدًا من المنطقة الشرقية السعودية إلى محطة التحميل في الزهراني اللبنانية على ساحل البحر الأبيض المتوسط. ولقد شكّل هذا الخط، الذي تبلغ طاقته اليومية ٥٠٠ ألف برميل، وطوله ١٢١٣ كيلومترًا، وقطره ٣٦/٣٠ بوصة، عاملًا هامًا في تجارة النفط العالمية، فضلًا عن دوره في العلاقات الأمريكية الشرق أوسطية. وكان خط التابلاين هذا، إلى جانب خطوط الأنابيب العراقية عبر سوريا ولبنان، ذا قيمةٍ لا تُقدّر بثمن اثناء إغلاق قناة السويس في الفترة ما بين عامي ١٩٦٧ و١٩٧٥م. ولكن ومع دخول ناقلات النفط العُملاقة حيز التشغيل، إستعادت صناعة الشحن بعضًا من ميزاتها الإقتصادية.



خطوط أنابيب النفط السعودية

ولقد تولّت شركة خط أنابيب النفط عبر الجزيرة العربية، وهي الآن شركة تابعة مملوكة بالكامل لشركة أرامكو السعودية، بناء وتشغيل التابلاين. ولقد توقّف خط الأنابيب هذا عن العمل بشكل كبير عام ١٩٨٣م، نتيجة الرسوم الباهظة التي فرضتها دول العُبور، وسوريا على وجه الخصوص، على النفط المنقول عبر الخط، مما أدى إلى تقويض قيمته الاقتصادية، قبل أن يتوقف تشغيله نهائياً عام ١٩٩٠م. ووفقاً لمصادر في شركة أرامكو السعودية، لا يزال خط التابلاين في حالة مُمتازة بفضل الصيانة الدورية والشاملة والحماية الكاثودية، بينما يحتاج نظام الاتصالات الخاص به إلى بعض أعمال التحديث لمواكبة أحدث التطورات التكنولوجية. إضافةً إلى ذلك، تحتاج محطات الضخ إلى بعض أعمال التأهيل لكي يعود خط الأنابيب إلى العمل بكامل طاقته الإسمية، خاصةً بعد توقفها عن العمل لأكثر من ٣٥ عاماً.

> **بُني خط التابلاين عام ١٩٥٠م، ممتدًا من المنطقة الشرقية السعودية إلى محطة التحميل في الزهراني اللبنانية على ساحل البحر الأبيض المتوسط**

ولا يزال ممر تابلاين يمثل مسارًا مُحتملاً لتصدير النفط السعودي مُباشرةً إلى أوروبا. وتُعدّ تكلفة نقل النفط عبر التابلاين إلى الأسواق هناك أقل بنسبة تصل إلى ٤٠ بالمئة من تكلفة الشحن بواسطة ناقلات النفط عبر قناة السويس.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة، أثبت **خط أنابيب أبو ظبي للنفط الخام**، الممتد من حقل حبشان البري في أبو ظبي إلى إمارة الفجيرة على خليج عُمان، أهميته الإستراتيجية خلال الأزمة الحالية. ويبلغ طول هذا الخط ٣٧٠ كيلومترًا وقطره ٤٨ بوصة، وطاقته الإسمية ١,٥ مليون برميل يوميًا، وقد بُني عام ٢٠١٢م، لتعزيز أمن الإمدادات وتقليل نقل النفط الإماراتي عبر مضيق هرمز. وقد زاد إستخدام الخط مؤخرًا وإستُغلت طاقته الفائضة ليصل إجمالي التدفق اليومي إلى حوالي ١,٨ مليون برميل، مما يسمح لأبو ظبي بتوجيه حوالي ٦٦٪ من اجمالي صادراتها الحالية من النفط الخام.

وعلى المدى القريب، قد يكون توسيع خط أنابيب أبو ظبي للنفط الخام خياراً عملياً وإستراتيجياً عبر إنشاء خط موازٍ لهذا الأنبوب ومُضاعفة كامل طاقته، أو بدلاً من ذلك، مدّ الخط الحالي إلى ميناء الدُقم العُماني، وزيادة طاقته اليومية بما يتراوح بين نصف مليون ومليون برميل. ومن شأن هذا التوّسع في قدرة الإمارة لتصدير النفط أن يُغني عن تعقيدات إنشاء بُنية تحتية جديدة عابرة للحدود.

خط أنابيب حبشان-الفجيرة

وفي العراق، دفعت أزمة الخليج الحكومة إلى إعادة إستخدام خط أنابيبها المزدوج ذي القطر ٤٦ بوصة، والذي تبلغ طاقته اليومية ١,٦ مليون برميل، ويمتد من **حقل كركوك شمالًا إلى محطة التحميل في جيهان التركية** على البحر الأبيض المتوسط، والذي شُيّد في سبعينيات وثمانينيات القرن الماضي. ولا يُضخ حاليًا عبر هذا الخط سوى كميات ضئيلة (تتراوح بين ٢٠٠ ألف

> **تُعدّ تكلفة نقل النفط عبر التابلاين إلى الأسواق هناك أقل بنسبة تصل إلى ٤٠ بالمئة من تكلفة الشحن بواسطة ناقلات النفط عبر قناة السويس**

و٥٠٠ ألف برميل يوميًا) نظرًا لحاجته الماسة إلى إعادة تأهيل شاملة. إضافةً إلى ذلك، تحتاج بغداد إلى التوصل إلى إتفاق مع حكومة إقليم كردستان لتسهيل تصدير النفط عبر الأنابيب إلى جيهان، مرورًا بالمناطق الكردية. علاوةً على ذلك، ينبغي على العراق إعادة تأهيل خط الأنابيب الإستراتيجي الذي يربط حُقوله الجنوبية الغنية (التي تُنتج حوالي ٨٠ ٪ من إجمالي إنتاج النفط العراقي) بشبكة النقل في وسط وشمال البلاد، مما يسمح بالإستخدام الكامل لخط الأنابيب المؤدي إلى جيهان.

خط أنابيب كركوك-جيهان

ويتكون **خط الأنابيب الاستراتيجي (أو خط رميلة-حديثة)**، والذي شُيّد عام ١٩٧٥م، من خط مزدوج بقطر ٤٢ بوصة وطول ٦٧٠ كيلومترًا، مُخصّص لضخ النفط بسعة ٩٨٠ ألف برميل يوميًا عند نقله جنوبًا، و٩٠٠ ألف برميل يوميًا عند نقله شمالًا. ونظرًا لحالة الخط المُتردية، قررت الحكومة العراقية مؤخرًا إجراء اصلاحات شاملة عليه، بهدف رفع طاقته اليومية إلى ٢,٢٥ مليون برميل. وتجدُر الإشارة إلى أن وكالة الطاقة الدولية اقترحت مؤخرًا مُساعدة العراق في إعادة بناء هذا الخط، مع طرحها المُتكرر لإمكانية تمديد خط أنابيب كركوك-جيهان إلى البصرة.

تمديد خط أنابيب كركوك – جيهان إلى البصرة

على أي حال، يُعدّ تأهيل وتوسيع خط الأنابيب الاستراتيجي ضرورة أساسية إذا ما أراد العراق إعادة فتح منافذ أخرى لتصدير النفط والتي لا تزال مُغلقة لأسباب مختلفة.

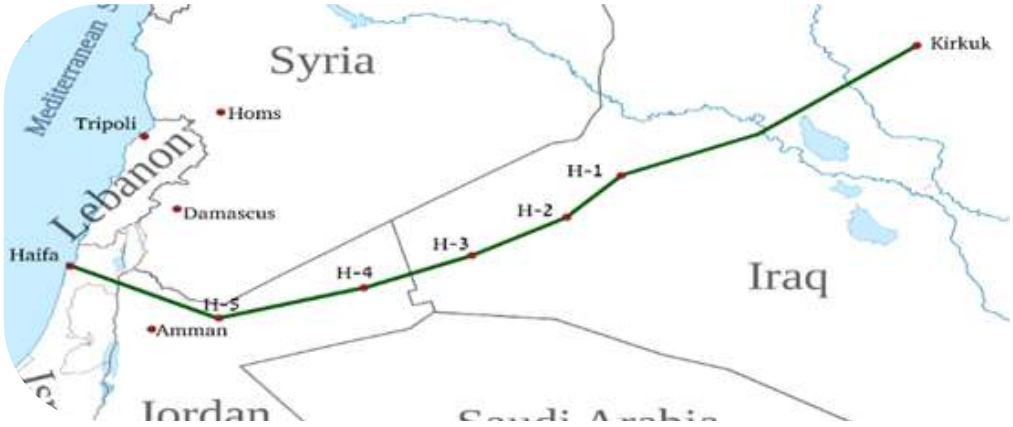
> **دفعت أزمة الخليج الحكومة إلى إعادة إستخدام خط أنابيبها المزدوج ذي القطر ٤٦ بوصة، والذي تبلغ طاقته اليومية ١,٦ مليون برميل، ويمتد من حقل كركوك شمالًا إلى محطة التحميل في جيهان التركية على البحر الأبيض المتوسط**

ومن بين هذه المنافذ **خط أنابيب النفط القديم التابع لشركة النفط العراقية من حقل كركوك إلى ميناء بانياس** السوري على البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى خط فرعي إلى مرفق التحميل في ميناء طرابلس اللبناني. وقد وقع خط أنابيب كركوك-بانياس/طرابلس، والذي تبلغ طاقته اليومية ٧٠٠ ألف برميل وطوله ٨٨٠ كيلومترًا وقطره ٣٠/١٦/١٢ بوصة، والذي اكتمل بناؤه عام ١٩٥٢م، ضحيةً مُتكررة (ولا يزال) للعداء العراقي السوري، مما أدى إلى إغلاقه منذ شهر أبريل ١٩٨٢م. وقد ترددت شائعات مؤخرًا حول إمكانية تأهيل خط الأنابيب هذا وإعادة فتحه بعد التغيير الجذري في النظام السوري عام ٢٠٢٤م، على الرغم من عدم إتخاذ أي خطوات ملموسة في هذا الإتجاه منذ ذلك الحين.

خط أنابيب كركوك-بانياس

ومن بين خطوط الأنابيب الأخرى التي يُمكن إعادة تشغيلها عند إرساء السلام بين إسرائيل وجيرانها العرب، **خط أنابيب النفط الذي بنته شركة النفط العراقية** عام ١٩٣٢م، **من كركوك إلى ميناء حيفا** على البحر الأبيض المتوسط (الواقع حاليًا في إسرائيل/فلسطين المُحتلة). إلا أنه ومع قيام دولة إسرائيل عام ١٩٤٨م، أُغلق هذا الخط الصغير نهائيًا (قطره ١٢ بوصة، وطوله ١٠٠٠ كيلومتر، وسعته ١٠٠ ألف برميل يوميًا). ورغم تفكّك الأنبوب بالكامل، إلا أنه يُمكن إعادة استخدام مساره مُستقبلًا.

> **يُعدّ تأهيل وتوسيع خط الأنابيب الاستراتيجي ضرورة أساسية إذا ما أراد العراق إعادة فتح منافذ أخرى لتصدير النفط والتي لا تزال مُغلقة لأسباب مختلفة**



خط أنابيب كركوك-حيفا

مشاريع خطوط أنابيب نفط جديدة

من الواضح أن المملكة العربية السعودية وحدها في الخليج القادرة حالياً على تصدير كامل إنتاجها من النفط الخام دون المرور عبر مضيق هرمز، بينما لا تستطيع الإمارات العربية المتحدة والعراق سوى توجيه جزء من صادراتهما النفطية عبر منافذ بديلة تتجاوز هرمز. من جهة أخرى، لا تملك الكويت وقطر أيّ إمكانية للإلتفاف حول هذا المضيق الحساس، إذ لا يوجد أيّ خط أنابيب قادر على نقل النفط الكويتي أو القطري خارج هرمز.

وبهدف سدّ هذه الفجوة، أُطلق مؤخرًا اقتراح بناء **خط أنابيب ساحلي جديد** لربط إنتاج النفط في الخليج مُباشرةً ببحر العرب والمحيط الهندي من خلال إنشاء أحد أكبر وأكثر مشاريع البُنية التحتية طموحًا في تاريخ المنطقة. ويمتّد خط الأنابيب المُقترح، والبالغ طوله ٢٤٠٠ كيلومتر، من حقول الكويت إلى محطة تحميل في صلالة بسلطنة عُمان، مرورًا برأس تنورة في المملكة العربية السعودية، ورأس لفان في قطر، وأبو ظبي والفجيرة. ويُعدّ اختيار صلالة قرارًا إستراتيجيًا مدروسًا، فهي تقع على بحر العرب خارج مضيق هرمز، وبعيدة عن أي تهديد مُباشر لممرات الشحن في الخليج، كما أنها توفر طريقًا مِلاحيًا أقصر إلى الأسواق الآسيوية مُقارنةً بالفجيرة.

ومن المُخطط له أن يتّم تمويل خط أنابيب الساحل الجديد، والذي تبلغ طاقته الإستيعابية اليومية ما بين ٣ و٥ ملايين برميل بتكلفة إجمالية تتراوح بين ١٥ و٢٥ مليار دولار أمريكي، من قبل شركات النفط الوطنية الرئيسية في المنطقة، بما في ذلك مؤسسة البترول الكويتية، وأرامكو السعودية، وقطر للطاقة، وشركة بترول أبو ظبي الوطنية (أدنوك). ومن المُتوقع إنجاز هذا الخط في غضون ٧ إلى ١٠ سنوات بعد إتمام جميع الإتفاقيات التجارية والتفاهُمات السياسية اللازمة.

ففي الواقع، لا يكمُن التحدي الأكبر لهكذا المشروع في الجانب التقني، بل في الجانب السياسي: إذ يتطلب خط الأنابيب هذا توافقًا غير مسبوق بين خمس دول ذات سيادة بشأن تقاسُم التكاليف، وحقوق الضخ، ورسوم العُبور والحوكمة. إضافةً إلى ذلك، سيُواجه هذا الخط كغيره من خطوط الأنابيب المُتجهة جنوبًا صعوبة المرور عبر الصحراء والجبال الصخرية الوعرة في سلطنة عُمان للوصول إلى موانئها الساحلية. وقد أثبتت هذه الموانئ مؤخراً أنها ليست بمنأى عن التهديدات الأمنية، لا سيما هجمات الطائرات المُسيّرة.

> **يمتّد خط الأنابيب المُقترح، والبالغ طوله ٢٤٠٠ كيلومتر، من حقول الكويت إلى محطة تحميل في صلالة بسلطنة عُمان**

خط الأنابيب الساحلي الجديد

وفي تطور مُماثل، اقترح معهد بيكر الأمريكي في هيوستن في شهر أبريل ٢٠٢٦م، مشروعاً إستراتيجياً آخر، وهو مشروع **خط أنابيب الخليج السريع** الذي يهدف إلى تخفيف أخطار الاختناقات في مضيق هرمز أمام شحنات النفط الخام من المنطقة.

ويتألف خط أنابيب الخليج السريع من خطين بقطر ٥٦ بوصة، وبسعة إجمالية يومية تبلغ ١٠ ملايين برميل، ويمتد لمسافة ١٨٠٠ كيلومتر تقريبًا من جنوب العراق إلى محطتي تحميل للنفط في الدُقم وصلالة العُمانيتين، مرورًا بالكويت وعلى طول الساحل الخليجي لتجميع النفط من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وتُقدر تكلفة المشروع بنحو ٥٥ مليار دولار أمريكي، وتشمل التكاليف المالية وكلفة إنشاء محطتي تحميل النفط في سلطنة عُمان. وسيواجه خط الأنابيب المُقترح التحديات نفسها التي قد يواجهها مشروع خط الأنابيب الساحلي الجديد، وسيستغرق العمل لانجازه ما بين خمس إلى سبع سنوات.

> **اقترح معهد بيكر الأمريكي في هيوستن في شهر أبريل ٢٠٢٦م، مشروعاً إستراتيجياً آخر، وهو مشروع خط أنابيب الخليج السريع الذي يهدف إلى تخفيف أخطار الاختناقات في مضيق هرمز أمام شحنات النفط الخام من المنطقة**

خط أنابيب الخليج السريع

ومن المشاريع الجديدة التي قد يُعاد النظر فيها **خط أنابيب النفط الخام بين العراق والأردن**، المعروف أيضًا باسم **خط أنابيب البصرة–العقبة**. ولقد صُمّم هذا الخط، والذي يبلغ طوله ١٦٦٥ كيلومترًا، لنقل ما يصل إلى مليون برميل يوميًا من النفط الخام العراقي إلى الأردن، على أن يمتدّ جزء منه من البصرة إلى حديثة في العراق، بينما يمتدّ جزء آخر من حديثة إلى محطة لتحميل النفط في العقبة على البحر الأحمر، مع وصلة ربط بمصفاة النفط الأردنية في الزرقاء.

خط أنابيب البصرة–العقبة

الخاتمة والتوصيات

تُظهر الأزمة الحادة في الخليج منذ أواخر شهر فبراير ٢٠٢٦م، والتهديد بالسيطرة الإيرانية غير المحدودة على مضيق هرمز، بوضوح تام، ضرورةَ أن تُبقي الدول العربية المُنتجة للنفط في المنطقة تدابيرَ طارئةً جاهزةً للتنفيذ في حال تعرّض صادراتها عبر هرمز لأي سببٍ كان.

وقد بدأت بعض من الدول المُصدرة للنفط في المنطقة، ولا سيما العراق والسعودية والإمارات، والتي أنشأت على مرّ السنين العديد من منافذ التصدير البديلة لتجاوز مضيق هرمز المُعرّض للخطر، بزيادة شحناتها عبر هذه المنافذ، إلا أن إجمالي الكميات المُصدرة لا يزال غير كافٍ لتعويض الانخفاض الكامل في الصادرات من المضيق، مع الإشارة إلى أن المملكة العربية السعودية وحدها القادرة حالياً على تصدير كامل إنتاجها من النفط الخام دون المرور عبر هرمز. أما دولٌ أخرى في الخليج، مثل الكويت وقطر، فلا تملك أية منافذ تصدير خارج المضيق.

> **من المشاريع الجديدة التي قد يُعاد النظر فيها خط أنابيب النفط الخام بين العراق والأردن، المعروف أيضًا باسم خط أنابيب البصرة–العقبة**

وعليه، إضافةً إلى تأهيل خطوط الأنابيب القائمة وإعادة فتحها، لا بدّ من بذل جهودٍ جادةٍ لإنشاء خطوط أنابيب جديدة تُلبي مُتطلبات التصدير لكافة دول الخليج العربية، والتي قد تكون السبيل الوحيد للحدّ من هشاشة هذه البُلدان المُستمرة أمام أيّ إضطراباتٍ في مضيق هرمز، على الرغم من أن مثل هذه المشاريع ستكون عُرضة للإغلاق ولإضطرابات في عملها، بالإضافة إلى كونها مُكلفةً ومُعقدةً سياسياً وتستغرق سنواتٍ لإنجازها. ومع ذلك، وحتى لو تم حل أزمة هرمز الحالية، يحتاج مُصدرو النفط العرب في الخليج بشكل عاجل إلى تنفيذ هذه الإجراءات، واستخدامها بالكامل، والحفاظ على جاهزيتها على الدوام لأي حالة طارئة.

وينبغي بذل مثل هذه الجهود الضخمة على المُستويين الوطني والإقليمي، مع دور تنسيقي هام يُمكن أن يلعبه مجلس التعاون الخليجي لصالح جميع الدول الأعضاء فيه، أو هيئات إقليمية أخرى تضم جميع او مُعظم بُلدان الشرق الأوسط بهدف كفالة وضمان الإتفاقيات التجارية والتوافُقات السياسية الضرورية بشأن جميع القضايا والمسائل ذات الصلة، مثل تقاسُم التكاليف، وحقوق الضخ والنقل، ورسوم العُبور، والحوكمة.

> **لا بدّ من بذل جهودٍ جادةٍ لإنشاء خطوط أنابيب جديدة تُلبي مُتطلبات التصدير لكافة دول الخليج العربية**

Gulf Research Center
Knowledge for All

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

يعبر هذا المقال عن أفكار وآراء الكاتب، ولا يعبر بالضرورة عن رأي المركز

Gulf Research Center Jeddah (Main office)

19 Rayat Alitihad Street
P.O. Box 2134
Jeddah 21451
Saudi Arabia
Tel: +966 12 6511999
Fax: +966 12 6531375
Email: info@grc.net

Gulf Research Center Riyadh

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567
Email: info@grc.net

Gulf Research Center Foundation

Avenue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
Email: info@grc.net

Gulf Research Centre Cambridge

University of Cambridge
Sidgwick Avenue,
Cambridge CB3 9DA
United Kingdom
Tel:+44-1223-760758
Fax:+44-1223-335110

Gulf Research Center Foundation Brussels

4th Floor
Avenue de
Cortenbergh 89
1000 Brussels
Belgium
grcb@grc.net
+32 2 251 41 64