



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع



موجز سياسات / Policy brief

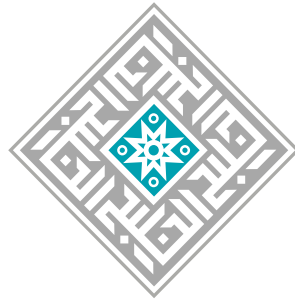
من مضيقي هرمز وباب المندب إلى بحر العرب نحو تنويع مسارات تصدير النفط السعودي

زياد بن فيصل الذواذي
مركز الخليج للأبحاث



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع
منذ عام 2000م



الآراء الواردة في هذا المقال تعبر عن رأي الكاتب وحده، ولا تعكس بالضرورة سياسة أو توجه مركز الخليج للأبحاث

تقديم: أزمة تصدير النفط السعودي في سياق الحرب الإيرانية ٢٠٢٦



بدأ الهجوم الأمريكي الإسرائيلي على إيران في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦؛ بهدف تدمير قدرات إيران الصاروخية ومنعها من امتلاك السلاح النووي، واستهدفت الضربات مسؤولين وقادة عسكريين، وفي مقدمتهم المرشد الأعلى علي خامنئي، بالإضافة إلى منشآت حساسة. وردًا على ذلك، استهدفت إيران مواقع عدة في أنحاء الشرق الأوسط، بما في ذلك إسرائيل ودول الخليج العربية. وفي جملة الردود الإيرانية، عطلت طهران حركة الملاحة في مضيق هرمز، الذي مر به ما يعادل ٢٠٪ من الاستهلاك العالمي للنفط الخام ومشتقاته في عامي ٢٠٢٤ و٢٠٢٥. الجدير بالذكر، أن المملكة تعتمد في صادراتها النفطية للأسواق الآسيوية على العبور في مضيق هرمز، حيث صدرت من خلاله في عام ٢٠٢٤ حوالي ٢,٠٥٠ مليار برميل^١، في حين بلغ إجمالي صادرات النفط السعودية في العام ذاته حوالي ٢,٢١٤ مليار برميل^٢.

أدى تعطيل طهران لحركة الملاحة في مضيق هرمز إلى دفع المملكة إلى تحويل مسار صادراتها النفطية من الخليج العربي عبر مضيق هرمز، إلى البحر الأحمر عبر ميناء ينبع، من خلال مسار أنابيب شرق-غرب «بترولاين/Petroline»، حيث يمتد هذا المسار مسافة ١٢٠٠ كلم^٣، بطاقة استيعابية تصل ٢,٥٦٢ مليار برميل سنويًا^٤. وغالبًا ما تتجه ناقلات النفط السعودية عبر هذا المسار من ميناء ينبع جنوبًا باتجاه مضيق باب المندب، وصولًا إلى الأسواق الآسيوية. وفي المقابل، أعلن الحوثيون فرض حصار بحري على المملكة في البحر الأحمر^٥. وتمثل ذلك في مهاجمة ناقلتي نفط سعوديتين، زاعمين انتهاكهما الحصار البحري الذي فرضته الجماعة، عبر عدد من الصواريخ الباليستية وصواريخ كروز، إلى جانب طائرات مسيرة^٦، وهو ما أكدته وكالة الأنباء السعودية^٧.

أدى تعطيل طهران
لحركة الملاحة في
مضيق هرمز إلى دفع
المملكة إلى تحويل
مسار صادراتها النفطية
من الخليج العربي عبر
مضيق هرمز إلى البحر
الأحمر عبر ميناء ينبع

“

١ «إيران تغلق مضيق هرمز وتهدد بحرق أي سفينة تحاول عبوره»، العربية، (٢٠٢٦/٣/٢).
٢ “World Oil Transit Chokepoints”, [US energy information administration](#), (2/3/2026).
٣ “Oil production, exports, and consumption decline in 2024”, [Saudi General Authority for Statistics](#).
٤ «الحرب تحول خط أنابيب بترولاين السعودي إلى بديل إستراتيجي»، [إندبنوت عربية](#)، (٢٠٢٦/٣/١٢).
٥ «٩ ملايين برميل يوميًا.. هل تغني المسارات البديلة عن مضيق هرمز؟»، الجزيرة، (٢٠٢٦/٨/٢٣).
٦ Nayera Abdallah and Timour Azhari, “Yemen’s Houthis declare naval blockade against Saudi Arabia”, [Reuters](#), (20/7/2026).
٧ Enas alashray and Yomna Ehab, “Houthis say they attacked two Saudi tankers; Saudi Arabia says one ablaze in Red Sea”, [Reuters](#), (23/7/2026).
٨ «مصدر مسؤول بالهيئة العامة للنقل: سلامة جميع أفراد طاقم سفينة (ENCERIA) وتم اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمينها»، [وكالة الأنباء السعودية](#)، (٢٠٢٦/٧/٢٣).





يمثل أي تعطيل لحركة الملاحة في مضيق هرمز وباب المندب تهديدًا مباشرًا لأمن الطاقة السعودي؛ نظرًا لكون المضيقين هما المساران الرئيسيان للأسواق الآسيوية. ومن هنا، تتلخص مشكلة الورقة في تعرض منظومة تصدير النفط السعودي لمخاطر سياسية وأمنية متزايدة نتيجة اعتمادها على عدد محدود من ممرات بحرية، مطلة على مناطق غير مستقرة. مما قد يحد من قدرة المملكة على ضمان استمرارية تدفق صادراتها النفطية في حال الأزمات الإقليمية وتعطل الملاحة. وعلى ذلك تبرز الحاجة إلى تنوع مسارات المملكة لتصدير النفط؛ بهدف تقليل احتمالية تعرضها للمخاطر المرتبطة بالممرات البحرية التقليدية.

الخيارات المتاحة لتنوع مسارات تصدير النفط السعودي

تكشف أزمة حركة الملاحة ٢٠٢٦ أن التحدي الذي تواجهه المملكة يرتبط بمرونة منظومة صادراتها النفطية وقدرتها على الحفاظ على حجم صادراتها في ظل الأزمات الإقليمية. وعلى ذلك، تبرز أربعة خيارات متاحة لتنوع مسارات التصدير، تتجاوز مضيق هرمز وباب المندب، بهدف الوصول للأسواق الآسيوية، (١) ميناء الدقم في سلطنة عمان، (٢) توسيع مشاريع الخزن الاستراتيجية في آسيا، (٣) التفاف حول القارة الإفريقية، (٤) ميناء الفجيرة في دولة الإمارات العربية المتحدة. وتختلف هذه الخيارات من حيث أمنها، وتكلفتها التشغيلية، والتوافق في الرؤى السياسية، ومتطلبات البنية التحتية. (انظر الشكل رقم ١)

-ميناء الدقم العماني: يعد ميناء الدقم خيارًا ممكنًا لتنوع مسارات تصدير النفط السعودي؛ نظرًا إلى موقعه المطل على بحر العرب والمحيط الهندي، خارج نطاق مضيق هرمز وباب المندب، بما يتيح للناقلات الوصول مباشرة إلى مسارات الملاحة الدولية باتجاه الأسواق الآسيوية. ويمكن من حيث المبدأ تطوير مسار أنابيب بري، يمتد حوالي ٥٠٠ كلم، يربط حقل شيبه في الربع الخالي بالمملكة بميناء الدقم العماني. الجدير بالذكر، أن تحويل هذا المسار إلى خيار تصدير فعلي يستوجب استثمارات كبيرة في البنية التحتية، يأتي في مقدمتها مسار الأنابيب العابر للحدود. ويجعل ارتفاع كلفة هذا الاستثمار وطول فترة تنفيذه أقرب إلى استثمار استراتيجي في أمن الطاقة السعودي منه إلى حل مباشر لأزمة الملاحة ٢٠٢٦. ولذلك، فإن

” يمكن تطوير مسار أنابيب بري يمتد حوالي ٥٠٠ كلم يربط حقل شيبه في الربع الخالي بالمملكة بميناء الدقم العماني “

“

٩ حُسبت المسافة الخطية المباشرة من قبل الباحث استنادًا إلى الإحداثيات الجغرافية للموقعين، أنظر: “Shaybah Oil and Gas Field) Saudi Arabia”, [Global Energy Monitor](https://www.globalenergymonitor.com), “Port OQ8 refinery / OTTCO terminal, Duqm”, [Wilhelmsen](https://www.wilhelmsen.com).





خيار ميناء الدقم لا يتمثل في استخدام الميناء بصورة مباشرة، وإنما في تطوير ممر سعودي عماني متكامل يوظف البنية التحتية في محطة رأس مركز، مع إنشاء الحلقة المفقودة المتمثلة في تصدير النفط السعودي من بحر العرب.

-توسيع مشاريع الخزن الاستراتيجي في آسيا: تعد مشاريع الخزن الاستراتيجي للنفط في الدول الآسيوية خيارًا مطروحًا لتنويع مسارات تصدير النفط السعودي، حيث تأتي أهميتها في تخزين النفط خارج المملكة، في حال استقرار حركة الملاحة الإقليمية، ومن ثم إعادة تصديره من الدولة المضيفة لمشروع الخزن الاستراتيجي. يوفر هذا المسار استجابة فورية للتعاطي مع تعطل حركة الملاحة في الممرات البحرية وتعطل الإمدادات قصيرة الأجل، دون الحاجة لانتظار تطوير مشاريع البنية التحتية الطويلة. فمثلاً اتفقت أرامكو مع المؤسسة الوطنية للنفط والغاز والمعادن في اليابان منذ عام ٢٠١٠، على تخزين النفط في جزيرة أوكيناوا، مما يتيح للمملكة تخزين حوالي ٨,١٨ مليون برميل من النفط الخام^{١٠}. واتفاقيتها مع شركة النفط الوطنية الكورية الجنوبية لتخزين النفط في مدينة أولسان، بما يتيح للمملكة تخزين ٥,٣ مليون برميل من النفط الخام^{١١}. في المقابل، يواجه هذا المسار قيداً فضلية الدولة المضيفة في حصولها على هذا المخزون في حالات الطوارئ، مما قد يحد من حرية المملكة في التحكم المطلق وقت الأزمات. بالإضافة إلى تحمل تكاليف إيجار لمساحات التخزين دون عائد تشغيلي مباشر، سوى الحفاظ على الحصة السوقية في سوق الطاقة العالمي.

-الالتفاف حول القارة الأفريقية: يأتي مسار الالتفاف حول القارة الأفريقية، عبر قناة السويس ومضيق جبل طارق وصولاً لرأس الرجاء الصالح، بوصفه مساراً اضطرارياً؛ ليوافق الحد الأدنى من صادرات المملكة النفطية للأسواق الآسيوية. حيث أخذت ناقلات النفط السعودية هذا المسار عقب الهجمات الحوثية في مضيق باب المندب. مما جعل الرحلة تستغرق نحو ٥٠ إلى ٦٠ يوماً، بدلاً من ٢٠ يوماً^{١٢}. إضافة إلى ذلك، فإن اعتماد هذا المسار يرفع من تكلفة وقود الناقلات من ١,٢٦ إلى ٢,٨٧ مليون دولار. ولاستمرارية حجم الصادرات، تضطر ناقلات النفط السعودية إلى تفريغ جزء من الحمولة في خط سوميد، وهو خط يربط بين محطة عين السخنة النفطية على البحر الأحمر ومحطة سيدي كرير على البحر المتوسط في الأراضي المصرية.

١٠ «اليابان وأرامكو السعودية تمددان اتفاقاً لتخزين النفط الخام»، **العربية**، (٢٠٢٥/١١/١٩).

١١ «أرامكو وشركة النفط الكورية تتفقان على تخزين ٥,٣ ملايين برميل نفط»، **صحيفة مكة**، (٢٠٢٣/١٠/٢٣).

١٢ Yuka Obayashi and Kentaro Okasaka, "Idemitsu starts sourcing Saudi crude via Suez route, sees no risk to stable supplies -president", **Reuters**, (18/8/2026).

**تعد مشاريع الخزن
الاستراتيجي للنفط في
الدول الآسيوية خياراً
مطروحاً لتنويع مسارات
تصدير النفط السعودي**





بسبب القيود المفروضة على العبور في القناة، ومن ثم إعادة تحميلها في البحر المتوسط والالتفاف حول القارة الإفريقية، بهدف الوصول إلى الأسواق الآسيوية^{١٣}. يبقى هذا المسار خيارًا متاحًا للتصدير بعيدًا عن نطاق مضيقي هرمز وباب المندب، لكن يبقى ارتفاع تكلفته عائقًا أمام اعتماده كمسار تصديري يعزز أمن الطاقة السعودي.

–ميناء الفجيرة الإماراتي: يمثل ميناء الفجيرة خيارًا محتملًا لتنويع مسارات تصدير النفط السعودي؛ مستفيدًا من موقعه على خليج عمان، بما يتيح للناقلات الوصول مباشرة إلى مسارات الملاحة الدولية باتجاه الأسواق الآسيوية. وتكمن أفضلية ميناء الفجيرة الإماراتي في امتلاكه بنية تحتية نفطية متطورة. ويتطلب هذا الخيار تطوير مسار أنابيب بري يبدأ من حقل شيبه في الربع الخالي بالمملكة، ويرتبط بمنظومة خطوط أنابيب أبوظبي-الفجيرة. ويستند هذا التصور إلى القرب النسبي لحقل الشيبه من الحدود الإماراتية مقارنة بمناطق الإنتاج السعودية الأخرى. في المقابل، يواجه هذا المسار اختلافًا في رؤى السياسة النفطية، حيث تدير المملكة ملف النفط من خلال منظمة أوبك وتحالف أوبك بلس بينما أعلنت الإمارات خروجها منها بداية من مايو ٢٠٢١^{١٤}، ومن جهة أخرى يمثل قرب ميناء الفجيرة النسبي من مضيق هرمز احتمالية تهديد إيراني لناقلات النفط.

الشكل رقم (١): مصفوفة مقارنة الخيارات

الموضوع	أمن المسار	تكلفة التشغيل	التوافق في الرؤى السياسية	متطلبات البنية التحتية
ميناء الدقم العماني	مرتفع	منخفضة	مرتفع	مرتفعة
توسيع مشاريع الخزن الاستراتيجي	مرتفع	متوسطة	حسب حاجة الدولة المضيف للنفط	متوسطة
الالتفاف حول القارة الإفريقية	متوسط	مرتفعة	**	منخفضة
ميناء الفجيرة الإماراتي	متوسط	منخفضة	منخفض	مرتفعة

يمثل ميناء الفجيرة خيارًا محتملًا لتنويع مسارات تصدير النفط السعودي مستفيدًا من موقعه على خليج عُمان

^{١٣} Enes Tunagur and Shadia Nasralla, "Add a month at sea and \$2.5 million - what it costs oil tankers to flee Hormuz and Bab el-Mandeb", [Reuters](https://www.reuters.com), (24/7/2026).

^{١٤} «الإمارات تعلن قرار الخروج من أوبك وأوبك+»، وكالة أنباء الإمارات، (٢٠٢١/٤/٢٨).



التوصيات: تطوير مسار سعودي عماني لتصدير النفط عبر بحر العرب



تطرح هذه الورقة ميناء الدقم العماني بوصفه الخيار الأنسب من بين الخيارات الأربعة على المدى الطويل لتنويع مسارات تصدير النفط السعودي، رغم أن تطويره يتطلب استثمارات مرتفعة في البنية التحتية وفترة زمنية أطول مقارنة بغيره من البدائل. وتنبع أفضليته من قدرته على معالجة تركيز مسار صادرات المملكة النفطية على ممرات بحرية معرضة للمخاطر السياسية والأمنية؛ إذ يقع ميناء الدقم على بحر العرب، الذي بدوره يتجاوز مضيق هرمز وباب المندب بما يتيح الوصول إلى الأسواق الآسيوية. كما أن تطوير ممر بري سعودي عماني يوفر مسارًا جديدًا، وبدليًا عن الحلول المؤقتة مثل مشاريع الخزن الاستراتيجي أو المسارات الالتفافية مرتفعة التكلفة. ومما يعزز ذلك هو وجود بنية تحتية في منطقة الدقم، وفي مقدمتها محطة رأس مركز، بما يقلل من حجم البنية التحتية الجديدة المطلوبة مقارنة بإنشاء منظومة تصدير متكاملة. كذلك، يوفر هذا الخيار للمملكة قدرًا أكبر في التحكم المباشر في تدفق صادراتها مقارنة بتخزين النفط في دول آسيوية، ولا يضع صادراتها في نطاق جغرافي قريب من مضيق هرمز كما هو الحال بالنسبة لميناء الفجيرة. ومن هنا تأتي القيمة الاستراتيجية لميناء الدقم في كونه استثمارًا طويل الأجل لتطوير مسار تصدير سعودي بديل ومستقل، يعزز مرونة منظومة أمن الطاقة ويقلل اعتماد المملكة على نقاط الاختناق البحرية في ظل الأزمات الإقليمية.

وتستند هذه التوصية في جوهرها على طبيعة العلاقات بين المملكة وعمان، حيث وقع البلدان، في عام ٢٠٢١، على مذكرة تفاهم لإنشاء مجلس التنسيق المشترك، بهدف التشاور والتنسيق المستمر في القضايا ذات الاهتمام المشترك في جميع المجالات^{١٥}. وينبثق عن هذا المجلس عدة لجان فرعية، ومنها لجنة التنسيق في مجالات الطاقة والاستثمار والبيئة والبنى التحتية، تهدف إلى مأسسة التعاون بين البلدين^{١٦}. وفي سياق النفط والطاقة، يؤكد البلدان على أهمية جهود دول تحالف أوبك بلس المؤدية إلى استقرار وتوازن الأسواق البترولية، واستمرار هذا التعاون وضرورة التزام جميع الدول المشاركة باتفاقية أوبك بلس^{١٧}. الجدير بالذكر، أن وزير الاقتصاد

تطرح هذه الورقة ميناء
الدقم العماني بوصفه
الخيار الأنسب على المدى
الطويل لتنويع مسارات
تصدير النفط السعودي

١٥ «توقيع مذكرة تفاهم بشأن إنشاء مجلس تنسيق عماني سعودي مشترك»، [وزارة الخارجية العمانية](#)، (٢٠٢١/٧/١١).
١٦ «سياسي / سمو وزير الخارجية ووزير الخارجية العماني يترأسان الاجتماع الأول لمجلس التنسيق السعودي - العماني»، [وَحَالَةُ الْأَنْبَاءِ السَّعُودِيَّةِ](#)، (٢٠٢٣/١١/١٣).
١٧ «بيان مشترك بين سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية»، [وزارة الخارجية العمانية](#)، (٢٠٢١/١٢/٧).





العماني الدكتور سعيد الصقري دعا، في نوفمبر ٢٠٢١، للإسراع في تفعيل الربط البحري بين السعودية وعمان عبر نقل صادرات النفط والغاز، إلى بحر العرب عبر سلطنة عمان، خصوصًا أن مشروع إنشاء خط الأنابيب موجود منذ السبعينيات.^{١٨}

ويمكن حصر المصالح العمانية وراء تصدير النفط السعودي عبر ميناء الدقم في جذب المزيد من الاستثمارات السعودية إلى المنطقة الاقتصادية في الدقم. فقد سبق أن وقعت شركة OQ العمانية مذكرة تفاهم مع أرامكو السعودية للتعاون في مجال المنتجات النفطية في الدقم ورأس مركز^{١٩}، بما يوفر أساسًا قائمًا يمكن تطويره لشراكة أوسع في مجال تخزين وتصدير النفط. كما أن مشروع الأنابيب المقترح يمكن أن يعزز بدوره مكانة الدقم ورأس مركز كمركز إقليمية لتخزين ونقل النفط، بما يدعم توجه عمان إلى تحويلهما إلى مركزين اقتصاديين ولوجستيين متكاملين. وإلى جانب العوائد المرتبطة بالتخزين والموانئ والخدمات اللوجستية، يمكن للمشروع أن يعمق التعاون الاقتصادي والاستراتيجي بين المملكة وعمان، وهو ما يتسق مع توجه البلدان نحو توسيع التعاون في مجالات الاستثمار والطاقة.

وعلى ذلك، توصي هذه الورقة بما يأتي:

- **بدء مفاوضات سعودية عمانية لتطوير مسار أنابيب نفطي يربط بين المملكة والدقم:** تفعيل اللجان المعنية بمجلس التنسيق السعودي العماني لبحث إنشاء ممر لتصدير النفط السعودي عبر بحر العرب، وتشكيل فريق عمل مشترك يضم الجهات المعنية بالطاقة والاستثمار والبنية التحتية في البلدين، بهدف تحديد الإطار المؤسسي للمشروع.
- **إجراء دراسة جدوى مشتركة لمسار الأنابيب السعودي العماني:** تقييم المسار الأمثل لربط حقول الإنتاج السعودية بميناء الدقم ورأس مركز، وتحديد التكاليف، والطاقة التصديرية الممكنة، والمدة الزمنية للتنفيذ، إلى جانب دراسة المتطلبات القانونية المرتبطة بإنشاء مسار أنابيب عابر للحدود.

١٨ ميرزا الخويلدي، «وزير الاقتصاد العماني: أن أوان إحياء نقل النفط السعودي إلى بحر العرب»، [صحيفة الشرق الأوسط](#)، (٢٠٢١/١١/٢).

١٩ “Aramco, Oman’s OQ ink agreement on potential feedstock supply to Duqm refinery”, [S&P Global](#), (8/12/2021).

ويمكن حصر المصالح
العمانية وراء تصدير
النفط السعودي عبر
ميناء الدقم في جذب
المزيد من الاستثمارات
السعودية إلى المنطقة
الاقتصادية في الدقم



”

**تطوير مسار سعودي
عماني عبر ميناء الدقم
لا يوفر مجرد مسار
إضافي للصادرات بل
يضيف اتجاهًا جغرافيًا
جديدًا لمنظومة مسارات
التصدير السعودية**

“

- ربط المشروع المقترح بالبنية التحتية القائمة في الدقم ورأس

مركز: توظيف مرافق التخزين والخدمات النفطية القائمة، بما يخفض حجم الاستثمارات الجديدة ويعزز الجدوى الاقتصادية للمشروع، مع دراسة إمكانية توسيع قدرات التخزين بما يخدم النفط السعودي قبل تصديره إلى الأسواق الآسيوية.

- الحفاظ على جميع المسارات خطط احتياطية: عدم التعامل

مع مسار الدقم المقترح بوصفه بديلًا وحيثًا، بل دمجها ضمن منظومة متعددة الطبقات لإدارة مخاطر تصدير النفط، تشمل الخزن الاستراتيجي في الأسواق الآسيوية، والقدرة على استخدام المسارات الالتفافية عند الضرورة، إضافة إلى مسارات مضيقي هرمز وباب المندب في حال استقرار حركة الملاحة.

خاتمة

أظهرت أزمة الملاحة خلال الحرب الإيرانية ٢٠٢٦ أن أمن صادرات النفط السعودي لا يرتبط فقط بقدرة المملكة على زيادة طاقتها الإنتاجية، وإنما بقدرتها على ضمان وصول هذه الصادرات إلى الأسواق الآسيوية في ظل تعرض مسارات التصدير الإقليمية للمخاطر السياسية والأمنية. فقد أدى تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز إلى دفع المملكة نحو مضيق باب المندب، قبل أن يواجه هذا المسار بدوره تهديدات أمنية. في هذا السياق، يأتي تطوير مسار سعودي عماني عبر ميناء الدقم بوصفه الخيار الأكثر قدرة على تحقيق هذا الهدف على المدى الطويل. فالمقترح لا يوفر مجرد مسار إضافي للصادرات، بل يضيف اتجاهًا جغرافيًا جديدًا لمنظومة مسارات التصدير السعودية، بعيدًا عن الاعتماد المباشر على مضيقي هرمز وباب المندب. كما أن طبيعة العلاقات السعودية العمانية، والمؤسسات القائمة للتنسيق في مجالات الطاقة والاستثمار والبنية التحتية، إضافة إلى التعاون بين أرامكو السعودية وشركة OQ العمانية توفر أساسًا يمكن البناء عليه لتطوير المشروع. ومع ذلك، فإن المشروع المقترح لا يعني النظر إليه كحل سريع لأزمة الملاحة ٢٠٢٦، إذ يتطلب إنشاء خط أنابيب عابر للحدود واستكمال البنية التحتية اللازمة استثمارات كبيرة وفترة زمنية طويلة. ولذلك، ينبغي النظر إليه باعتباره استثمارًا استراتيجيًا في أمن الطاقة السعودي.



Gulf Research Center
Knowledge for All



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع



**Gulf Research Center
Riyadh**

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567



**Gulf Research Center
Jeddah**

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



**ulf Research Center
Foundation**

venue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
:mail: 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



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

www.grc.net

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع