



أمن الطاقة في ظل مخاطر مضيق هرمز الفرص والتحديات وبدائل التصدير في السعودية والإمارات والعراق وعمان

إعداد

فاطمة أيمن صابر
باحثة في العلوم السياسية



منار حجاج
كاتبة صحفية



رحمة حسين حلمي
باحثة في الاقتصاد



ليديا أمير عدلي
باحثة في العلوم السياسية



تمهيد

يُعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية الحيوية لأمن الطاقة العالمي؛ إذ مر عبره خلال عام 2025 ما يقارب 20 مليون برميل يوميًا من النفط الخام ومشتقاته، بما يمثل نحو 25% من تجارة النفط البحرية العالمية. كما تتصاعد أهمية المضيق بالنسبة للدول المنتجة للطاقة في الخليج العربي، في ظل محدودية مسارات التصدير البديلة. باعتبار إن أمن الطاقة في منطقة الخليج يمثل أحد عوامل المحفزة لتعزيز استقرار الاقتصاد العالمي باعتباره حلقة الوصل التي تربط مناطق الإنتاج بأسواق الاستهلاك، وفي ضوء ذلك، يبرز مضيق هرمز كأهم شريان لحركة موارد الطاقة.

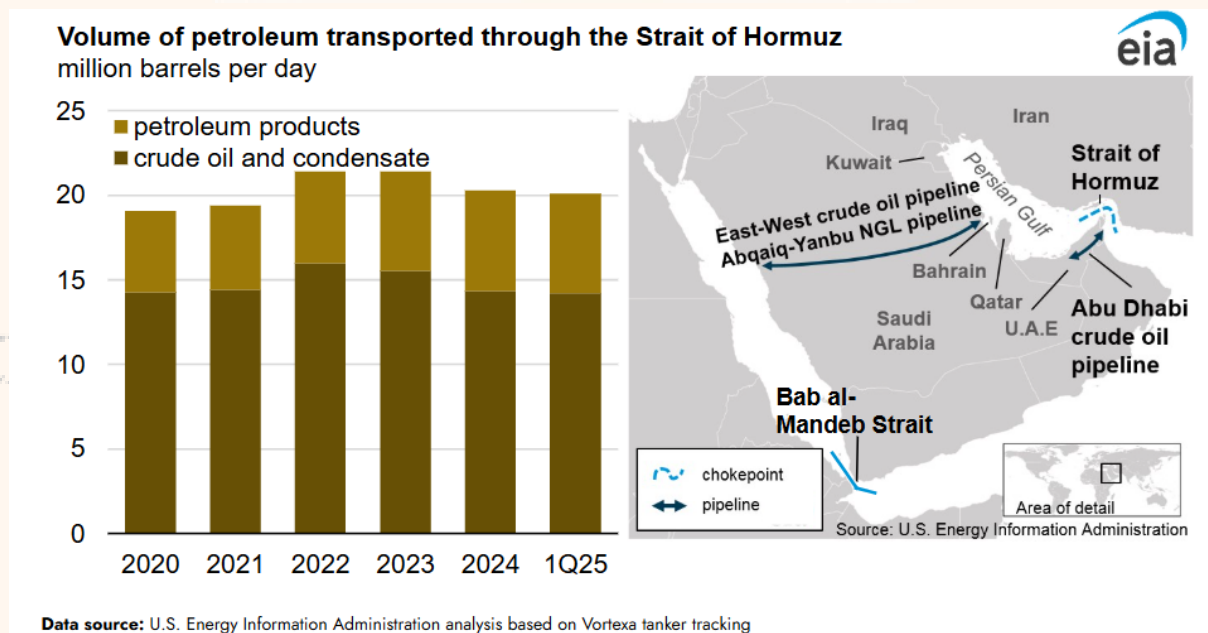
ومع تصاعد التوترات الجيوسياسية والتهديدات الأمنية نتيجة الحرب الأمريكية - الإيرانية تحول مضيق هرمز من ممر تجاري إلى أحد العوامل التي تهدد الأمن الاقتصادي لدول منطقة الخليج وسلاسل امداد الطاقة العالمية بعدما فرضت هذه التطورات واقع جديد عمل على دفع الدول المصدرة للنفط للبحث عن استراتيجيات بديلة لمواجهة التداعيات السلبية لهذا التصعيد، لذلك تقدم هذه الدراسة تحليلًا للفرص والتحديات ومسارات التصدير البديلة في أربع دول رئيسية مثل السعودية والإمارات والعراق وسلطنة عُمان باعتبارهم دولاً ترتبط بدرجات مختلفة بأمن الملاحة والطاقة في منطقة الخليج. كما تسعى إلى تحليل الاستراتيجيات والمشروعات التي تتبناها هذه الدول للتعامل مع مخاطر إغلاق مضيق هرمز وتصاعد الاضطرابات، مع التركيز على تنويع مصادر الطاقة، وتطوير البنية التحتية وخطوط الأنابيب والموانئ، وإنشاء مسارات تصدير بديلة، إلى جانب التوسع في إنشاء مشروعات الطاقة المتجددة والاعتماد على مصادر الطاقة الجديدة، كما تستعرض الدراسة استراتيجية كل دولة لإعادة رسم خريطة لوجستية تهدف إلى الخروج من التداعيات الجيوسياسية وضمان استدامة تدفق صادراتها إلى الأسواق العالمية.

ومن ثم، لا تنتظر الدراسة إلى هذه البدائل باعتبارها مجرد وسائل للالتفاف على أزمات مضيق هرمز المتكررة، وإنما باعتبارها جزءًا من إعادة تشكيل الخريطة اللوجستية وإنتاج وتصدير الطاقة في المنطقة، بما يتيح للدول الأربع تقليل اعتمادها على مسار ملاحي واحد، وتعزيز مرونة صادراتها، والحد من المخاطر الاقتصادية والجيوسياسية الناتجة عن أي اضطراب محتمل في المضيق. كما تبحث الدراسة في مدى قدرة هذه المشروعات على توفير بدائل فعلية ومستدامة، والتحديات التي قد تحول دون تحقيقهم لهذا الهدف.

أولاً: السعودية والانكشاف الاستراتيجي في الاعتماد على مضيق هرمز

تُعد المملكة العربية السعودية من أبرز مصدري النفط عالمياً، ويشكل مضيق هرمز أحد الممرات الرئيسية لتدفقات صادراتها النفطية إلى الأسواق الدولية. وتتبع خطورة هذا الاعتماد من كون المضيق نقطة اختناق استراتيجية يصعب تعويضها بالكامل عبر مسارات بديلة. فوفقاً لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية، بلغ متوسط تدفقات النفط والسوائل النفطية عبر المضيق نحو 20 مليون برميل يومياً خلال عام 2024، بما يعادل قرابة 20% من الاستهلاك العالمي لهذه السوائل وأكثر من ربع تجارة النفط المنقولة بحرًا. وفي عام 2025، قدرت وكالة الطاقة الدولية التدفقات بنحو 19.87 مليون برميل يومياً، بما يؤكد استمرار الأهمية الاستراتيجية للمضيق.

وتتجلى حساسية الوضع السعودي في حجم صادرات المملكة العابرة لهرمز؛ إذ بلغت تدفقات الخام والمكثفات السعودية عبر المضيق نحو 5.5 ملايين برميل يومياً في عام 2024، بما يعادل 38% من إجمالي تدفقات الخام والمكثفات العابرة له. وفي عام 2025، قدرت وكالة الطاقة الدولية إجمالي النفط السعودي المار بالمضيق، بما يشمل الخام والمكثفات والمنتجات النفطية، بنحو 6.23 ملايين برميل يومياً.



وينبغي عدم التعامل مع الرقمين بوصفهما قياساً مباشراً للتغير السنوي، لاختلاف الفترة الزمنية ونطاق المنتجات المحتسبة؛ لكنهما يبرزان مدى اعتماد صادرات الطاقة السعودية على هذا الممر. ولا تقتصر التداعيات المحتملة لتعطل المضيق على تراجع تدفقات النفط، بل تمتد إلى تأخر الشحنات وارتفاع تكاليف النقل والتأمين وتقلب الأسعار العالمية. وقد أظهرت تحركات الأسواق هذه الحساسية في يونيو 2025،

عندما ارتفع سعر خام برنت من 69 دولارًا للبرميل في 12 يونيو إلى 74 دولارًا في اليوم التالي، بالتزامن مع تصاعد التوترات الإقليمية، رغم عدم توقف الملاحة حينها.

ومن ثم، فإن أي تعطّل واسع للمضيق قد يضع السعودية أمام تحدٍّ مزدوج: المحافظة على استمرارية الإنتاج، وضمان القدرة على تصديره إلى الأسواق، ولا سيما الآسيوية التي تستقبل القسم الأكبر من النفط العابر لهرمز. ويجعل ذلك تنويع طرق التصدير ضرورة استراتيجية، لا مجرد خيار لوجستي.

1. البنية التحتية البديلة: خط أنابيب الشرق-الغرب "بترو لاين"

يمثل خط أنابيب الشرق-الغرب، المعروف باسم "بترو لاين"، الركيزة الأساسية للجهود السعودية الرامية إلى تقليل الاعتماد على مضيق هرمز. ويمتد الخط من منشآت معالجة النفط في بقيق بالمنطقة الشرقية إلى ميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر، بما يتيح نقل الخام برًا إلى منفذ تصدير غربي دون المرور بالمضيق. وتبلغ طاقته التصميمية الأصلية نحو 5 ملايين برميل يوميًا، قبل أن توسع أرامكو قدرته إلى 7 ملايين برميل يوميًا من خلال تحويل بعض خطوط نقل سوائل الغاز الطبيعي إلى نقل الخام، إلى جانب تطوير البنية التشغيلية ومحطات الضخ.

وقد اكتسب الخط أهمية عملية متزايدة خلال اضطرابات الإمداد في عام 2026. وأعلنت أرامكو أن الخط وصل إلى طاقته القصوى البالغة 7 ملايين برميل يوميًا خلال الربع الأول من العام، وأسهم في دعم الصادرات عبر الساحل الغربي والتخفيف من أثر القيود على الشحن عبر مضيق هرمز. كما أكدت الشركة في نتائج النصف الأول من 2026 استمرار استخدام الخط، إلى جانب قدرات التخزين ومحطات التصدير، للمحافظة على استمرارية عملياتها. ويشير ذلك إلى أن الخط لم يعد مجرد احتياط استراتيجي نظري، بل أصبح أداة تشغيلية فعلية لإعادة توجيه تدفقات النفط في ظروف الاضطراب.

ومع ذلك، فإن مقارنة طاقة الخط بتدفقات هرمز تكشف حدود قدرته على التعويض. فطاقته البالغة 7 ملايين برميل يوميًا تعادل نحو 35% من إجمالي التدفقات النفطية عبر المضيق في عام 2025، المقدرة بنحو 19.87 مليون برميل يوميًا. فضلًا عن ذلك، لا تُخصص جميع كميات الخط للتصدير؛ إذ أوضح الرئيس التنفيذي لأرامكو في مايو 2026 أن نحو مليوني برميل يوميًا تُستخدم لتغذية مصافي الساحل الغربي، في حين تبلغ الكميات المخصصة للتصدير عبر ينبع قرابة 5 ملايين برميل يوميًا. وعليه، يجب التمييز بين الطاقة الإجمالية لنقل الخام، والطاقة المخصصة للتصدير، والقدرة الفعلية على تحميل الناقلات وشحن الكميات إلى الأسواق الخارجية.

2. الموانئ والممرات البحرية البديلة: الدور الاستراتيجي لميناء ينبع

يمثل ميناء ينبع، ولا سيما مرافق تصدير النفط في المنطقة، الحلقة النهائية في منظومة الشرق-الغرب، إذ تتوقف الفائدة الفعلية من خط الأنابيب على قدرة الميناء على استقبال الكميات المنقولة وتحميلها وتوجيهها إلى الأسواق الدولية. ولذلك، فإن تطوير الأنابيب دون ضمان توافر مرافق التخزين والتحميل والناقلات لا يكفي لتحقيق أمن الإمدادات. وقد أكدت أرامكو أن تكامل خطوط الأنابيب مع التخزين ومحطات التصدير أسهم في الحفاظ على استمرارية الإنتاج والصادرات خلال اضطرابات 2025.

لكن تجاوز مضيق هرمز لا يعني التخلص من المخاطر البحرية؛ إذ يتوقف المسار اللاحق لوصول النفط إلى البحر الأحمر على وجهة الشحن. فالشحنات المتجهة إلى الأسواق الأوروبية يمكن أن تسلك مسارات البحر الأحمر وقناة السويس وفق ظروف الملاحة، بينما قد تضطر الشحنات المتجهة إلى آسيا إلى عبور مضيق باب المندب وبحر العرب، أو اتخاذ مسار أطول حول رأس الرجاء الصالح إذا تعذرت الملاحة في الممرات الأقصر. ويترتب على ذلك أن المسار الغربي يعيد توزيع المخاطر الجغرافية بدلاً من إلغائها، ويربط أمن الصادرات السعودية بسلامة البحر الأحمر وباب المندب، فضلاً عن توافر خدمات الشحن والتأمين.

ومن الناحية الاستراتيجية، يبرز هنا تمييز مهم بين تجاوز مضيق هرمز وتجاوز مخاطر الاختناق البحري عمومًا. فخط الشرق-الغرب يقلل التعرض للمخاطر في الخليج، لكنه لا يضمن استمرار التصدير إذا تعرضت الموانئ الغربية أو الممرات البحرية اللاحقة لاضطرابات. لذلك، تتطلب المرونة السعودية الجمع بين تنويع منافذ التصدير، وتطوير التخزين، ووضع خطط تشغيلية بديلة بحسب الأسواق المستهدفة، بدلاً من الاعتماد على مسار واحد باعتباره حلاً شاملاً.

3. التوسع المحتمل في خط الشرق - الغرب وتعزيز أمن الطاقة الخليجي

تجاوزت المناقشات السعودية بشأن أمن التصدير تطوير البنية التحتية الوطنية إلى بحث إمكانية توسيع دورها إقليميًا. فقد أفادت رويترز في 7 يوليو 2026 بأن السعودية تدرس زيادة الطاقة الاستيعابية لخط الشرق-الغرب بما يصل إلى مليوني برميل يوميًا إضافيًا، بالتزامن مع مناقشات أولية مع دول خليجية مجاورة بشأن الاستفادة من البنية التحتية لنقل النفط إلى البحر الأحمر دون المرور بمضيق هرمز. ولم يذكر التقرير أن المشروع اعتمد نهائيًا، كما لم يحسم ما إذا كان التوسع سيعتمد على تطوير الخط القائم أم إنشاء خط جديد.

وتكتسب هذه المبادرة أهمية خاصة بالنسبة إلى الكويت والبحرين وقطر، التي لا تمتلك مسارات تشغيلية مماثلة لتجاوز المضيق. ونقل رويترز عن الرئيس التنفيذي لمؤسسة البترول الكويتية وجود مناقشات مع السعودية والإمارات بشأن توسيع منظومة الأنابيب لاستيعاب النفط الكويتي. وإذا تحولت هذه المناقشات إلى ترتيبات تنفيذية، فقد تتيح توزيع مخاطر النقل بين دول الخليج، وتعزز التعاون الإقليمي في أمن الطاقة، بدلاً من أن تعتمد كل دولة على بنيتها التحتية الوطنية وحدها.

غير أن التوسع المحتمل لا يمثل حلاً فورياً؛ إذ قد يستغرق تنفيذه سنوات ويتطلب استثمارات بمليارات الدولارات، إلى جانب ترتيبات تشغيلية وتجارية تتعلق بتخصيص السعة ورسوم النقل وآليات تسعير الخام السعودي. كما أن توسيع قدرة الأنابيب لا يضمن وحده إمكانية تصدير الكميات الإضافية ما لم تتوفر سعة مقابلة في الموانئ ومرافق التخزين والنقل البحري. ومن ثم، فإن الجدوى الاستراتيجية للمشروع ستتوقف على مدى قدرة الدول المشاركة على تقاسم تكاليف الاستثمار والمخاطر التشغيلية، وضمان وجود ترتيبات تجارية مستقرة تسمح باستخدام البنية التحتية بكفاءة.

4. التحديات الاقتصادية

تُظهر المقارنة الإقليمية أن السعودية ليست الدولة الخليجية الوحيدة التي تمتلك مساراً لتجاوز هرمز. فالإمارات تشغل خط أنابيب من حبشان إلى الفجيرة على خليج عُمان، وتبلغ طاقته المعلنة نحو 1.8 مليون برميل يومياً، وفق تقديرات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية. ومع ذلك، فإن استخدام الخط في العمليات الاعتيادية يحد من السعة المتاحة لتحويل كميات إضافية إليه عند الأزمات. وتقدر وكالة الطاقة الدولية صادرات الإمارات عبر هذا المسار بنحو 1.1 مليون برميل يومياً، مع هامش متاح يصل إلى 700 ألف برميل يومياً وفق تقديراتها. وتوضح المقارنة أن حجم البنية السعودية يمنحها قدرة أكبر على إعادة توجيه الصادرات، لكنه لا يلغي القيود المرتبطة بالموانئ والممرات البحرية.

وأشارت رويترز كذلك إلى أن الإمارات تعمل على تطوير خط جديد باتجاه الفجيرة، من شأنه زيادة قدرتها على تصدير الخام خارج مضيق هرمز عند اكتماله. وقد يؤدي التوسع المتوازي في البنية التحتية السعودية والإماراتية إلى تعزيز أمن الإمدادات الخليجي، لكنه قد يثير أيضاً منافسة على الإنتاج والحصص السوقية. فإذا ارتفعت القدرات التصديرية وتبعها نمو في الإنتاج دون زيادة مماثلة في الطلب العالمي، فقد تتزايد الضغوط على الأسعار. ومع ذلك، تظل هذه نتيجة محتملة لا حتمية؛ إذ تعتمد على قرارات الإنتاج لدى الدول المصدرة، والطلب العالمي، ومستويات المخزون، وسياسات أوبك+.

كذلك، فإن تفعيل خط الشرق-الغرب والموانئ الغربية في ظل اضطرابات البحر الأحمر قد يرفع تكاليف التأمين والشحن، ولا سيما إذا اضطرت الناقلات إلى اتخاذ مسارات أطول للوصول إلى الأسواق الآسيوية. وقد تؤثر هذه التكاليف في صافي العائد من الصادرات والقدرة التنافسية، حتى إذا استمر تدفق النفط. لذلك، لا يقاس نجاح البديل السعودي بحجم النفط الذي يمكن ضخه عبر الأنابيب فقط، بل بقدرته على إيصال الكميات إلى المستهلكين بتكلفة مقبولة وفي إطار زمني موثوق.

وبذلك، تكشف الحالة السعودية أن خط الشرق-الغرب يمثل أداة استراتيجية مهمة لتقليل الاعتماد على مضيق هرمز، وقد أثبتت قدرته التشغيلية البالغة 7 ملايين برميل يوميًا أهميته خلال اضطرابات 2026. غير أن المقارنة مع التدفقات التي تمر بالمضيق، والتي تقارب 20 مليون برميل يوميًا، توضح أن هذا البديل لا يستطيع وحده تعويض كامل حركة النفط عبر هرمز، كما أن كفاءته تعتمد على قدرات التصدير في ينبع وأمن البحر الأحمر وباب المندب.

وفي هذا السياق، يمكن أن يفتح التوسع المحتمل في الخط بما يصل إلى مليوني برميل يوميًا إضافية مجالًا لتعزيز الترابط الخليجي في أمن الطاقة، لكنه يظل خيارًا قيد الدراسة تحكمه قيود الاستثمار والتنفيذ والتسعير. ومن ثم، فإن الاستراتيجية الأكثر فاعلية لا تتمثل في استبدال مضيق هرمز بممر واحد آخر، وإنما في بناء منظومة مرنة تجمع بين تعدد المسارات، والتخزين، وتكامل الموانئ والأنابيب، والتعاون الإقليمي، مع مراعاة التكلفة والمخاطر التي قد تنتقل من ممر بحري إلى آخر.

ثانياً: الإمارات وجدوى استراتيجية البدائل

في ضوء الأهمية الكبيرة لمضيق هرمز والاعتماد عليه في نقل الإمدادات النفطية، فإن أي توترات تتعلق بإغلاق للمضيق أو حدوث اضطراب في حركة الملاحة ستعمل على تهديد الاقتصاد الإماراتي؛ حيث سيتسبب في تعطيل صادرات الطاقة وارتفاع تكاليف النقل والتأمين والتراجع في تدفقات النفط والغاز. وفي ضوء ذلك، طورت الإمارات مسارات بديلة لنقل صادراتها من الطاقة ومن أبرزها خط أنابيب أبو ظبي للنفط الخام (ADCOP) الذي ينقل النفط من مناطق الإنتاج في أبو ظبي إلى ميناء الفجيرة على خليج عُمان الذي تبلغ طاقته الاستيعابية نحو 1.8 مليون برميل يوميًا لتجاوز التهديدات المتعلقة بمضيق هرمز. ويمكن القول إن دولة الإمارات لا تمتلك بديل يلغي أهمية مضيق هرمز، لكنها طورت بدائل يمكن خلالها تقليل الاعتماد عليه، والحد من التداعيات السلبية لاضطراب حركة الملاحة من خلاله.

1. تداعيات الإغلاق

ساهم إغلاق مضيق هرمز في التأثير على قطاع الطاقة الإماراتي؛ حيث بلغ متوسط صادرات دولة الإمارات من النفط الخام ومشتقاته المنقولة بحرًا نحو 4.50 مليون برميل يوميًا في عام 2025 والمنتجات النفطية الإماراتية، ونحو 96% من صادرات الغاز الطبيعي المسال. ومن ثم قد يفضي تعطل الملاحة إلى أن جزء كبير من صادرات الطاقة الإماراتية قد يواجه صعوبات في الوصول إلى الأسواق العالمية في ظل محدودية المسارات البديلة.

من ناحية أخرى، قد يترتب على استمرار غلق مضيق هرمز خفض الإنتاج نفسه، وليس فقط تعطيل التصدير، وذلك بامتلاء مرافق التخزين دون وجود طريق لمرور الشحنات إلى الأسواق، كما انعكست الاضطرابات في مضيق هرمز على اتجاه دولة الإمارات إلى خفض إنتاجها بسبب القيود على حركة النفط عبر المضيق. ومن ثم فإن الصدمة المحتملة على الاقتصاد الإماراتي لا تتحصر في غياب طريق للتصدير فحسب، بل في تزامن اضطراب الصادرات مع ارتفاع تكاليف النقل والطاقة وتراجع الإنتاج والإيرادات النفطية. وهو ما يؤكد أهمية وجود المسارات البديلة التي طورتها الإمارات لتخفيف اعتمادها على مضيق هرمز.

2. خطوط الأنابيب ومنافذ التصدير البديلة

يعد خط أنابيب أبو ظبي للنفط الخام (ADCOP) أحد أهم البدائل الإماراتية لتصدير النفط بعيدًا عن مضيق هرمز، ويمتد من مناطق إنتاج النفط في أبو ظبي إلى ميناء الفجيرة على خليج عُمان ومنه إلى الأسواق العالمية دون المرور بهرمز؛ حيث تصل طاقته الحالية حوالي 1.8 مليون برميل يوميًا. لكنه لا يمثل بديل كامل للاستيعاب قدراتها التصديرية التي تمر عبر مضيق هرمز. وهو ما دفع دولة الإمارات إلى الإعلان على تعزيز طاقة استيعاب الخط بحلول عام 2027، لمواجهة الانعكاسات السلبية للاضطرابات في المضيق.

3. الموانئ والمناطق اللوجستية

يعد ميناء الفجيرة أحد أهم مقومات البنية التحتية الإماراتية القادرة على دعم مسارات التصدير بعيدًا عن مضيق هرمز؛ حيث يقع الميناء على الساحل الشرقي للإمارات خارج المضيق مباشرة، كما يوجد به منشآت تخزين واسعة. وتبلغ القدرة الاستيعابية النفطية للميناء نحو 18 مليون متر مكعب. بالإضافة إلى ذلك، يعتبر ميناء خليفة من أهم البدائل اللوجستية، فهو يمثل مركز تجاري متكامل، بطاقة استيعابية للحاويات تصل إلى 9.6 مليون حاوية نفطية بحسب بيانات 2025. كما يرتبط ميناء خليفة بشبكة قطار الاتحاد

والمناطق الاقتصادية والصناعية في أبوظبي، كما تعمل على التوسع في محطات الحاويات فيه لتصل طاقة الميناء الاجمالية إلى نحو 10.5 مليون حاوية سنوية.

3. الممرات البحرية والسككية

تشكل شبكة قطار الاتحاد أحد المشروعات الإماراتية لتنويع مسارات النقل وتقليل الاعتماد على النقل البحري، وتمتد الشبكة لنحو 900 كيلو متر، وتربط بين الحدود السعودية وميناء الفجيرة مرورًا بالمراكز الصناعية والتجارية الرئيسية، كما ترتبط أيضًا بأربعة موانئ رئيسية و11 محطة شحن وهو ما يسمح بإعادة تنظيم جزء من حركة البضائع داخل الإمارات في حالة اضطراب الملاحة، كما تطور الإمارات ممرات سككية تربط ميناء خليفة بمرافئ الفجيرة ضمن استراتيجيتها لتعزيز الربط الجغرافي بين الساحل الغربي والشرقي للدولة.

4. الفرص الاقتصادية المستهدفة

على الرغم من التداعيات السلبية لإغلاق المضيق أمام حركة تدفق النفط الإماراتية، إلا إنه من جانب آخر، قد تدفع اضطراب الملاحة في مضيق هرمز الإمارات إلى توسيع وتعزيز دورها الإقليمي كمركز لتخزين وتجارة وتداول الطاقة؛ حيث يمتلك ميناء الفجيرة بنية متطورة في تخزين النفط وتموين السفن ومناولة الشحنات، ما يدعم زيادة الفرص على طلب خدمات التخزين والتداول والخدمات البحرية في الإمارات، واستقطاب شركات الطاقة والتجارة العالمية. كما يمكن إن تستفيد من موقعها وبنيتها اللوجستية في استقطاب الشركات الباحثة عن مراكز آمنة لإدارة عملياتها التجارية في ظل اضطراب الممرات البحرية؛ حيث تمتلك شبكة لوجستية متكاملة تربط بين الأسواق الآسيوية والأوروبية والأفريقية.

وقد تدفع اضطرابات المضيق إلى جذب الاستثمارات في قطاعات الطاقة واللوجستيات والبنية التحتية، حيث توفر الإمارات بيئة استثمارية تسعى إلى تنمية القطاع اللوجستي وجذب رؤوس الأموال، في وقت تعكس خططها الاقتصادية أهمية توطيد سلاسل الإمداد واستقطاب الاستثمارات الأجنبية. بجانب ذلك فإن امتلاك الإمارات ساحل ممتد على خليج عُمان، يرفع من قيمة بنيتها الواقعة خارج نطاق مضيق هرمز في حال استمرار المخاطر والتهديدات حول المضيق، كما يدعم ذلك موقع الفجيرة على الساحل الشرقي، مع امتلاكها منفذ مباشر إلى خليج عُمان والمحيط الهندي، وهو ما يساعد الإمارات على تقديم نفسها كمركز للربط مع الأسواق العالمية، بعيدًا عن نقاط الاختناق البحرية

5. التحديات التي تواجه استراتيجية البدائل الإماراتية

على الرغم من تعدد المسارات البديلة للطاقة في دولة الإمارات إلا أن قدرتها تظل محدودة مقارنة بحجم التدفقات التي تمر عبر مضيق هرمز؛ حيث يمر عبر خط أنابيب أبوظبي نحو 1.8 مليون برميل يوميًا، بينما يمر عبر هرمز ما يقارب 20 مليون برميل يوميًا من النفط الخام والمنتجات النفطية، ووفق وكالة الطاقة الدولية فإن المسارات البديلة للإمارات تستوعب فقط جزء من التدفقات التي يمكن أن تتأثر بعملية الإغلاق.

وعلى الرغم من أن الإمارات طورت مسارات بديلة، إلا إنه لا يزال جزء كبير من صادراتها من النفط تمر عبر مضيق هرمز؛ حيث تشير بيانات وكالة الطاقة الدولية إلى أن ما يقارب 96% من صادرات الغاز الطبيعي الإماراتي تمر من خلال المضيق؛ إذ لا يوجد أي مسار بديل لنقل هذه الكمية إلى الأسواق العالمية.

وضمن السياق نفسه، تشير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية إلى أن وجود مسارات بديلة لتجاوز هرمز قد تكون أعلى تكلفة وأكثر تعقيداً لوجستياً من المسارات المعتادة؛ حيث أنها تفرض أعباء مالية إضافية كرسوم للنقل والتأمين والتخزين وإعادة تنظيم سلاسل الإمداد. وضمن السياق نفسه، تواصل الإمارات تطوير شبكات النقل والسكك والموانئ، ضمن برنامجها الوطني باستثمار 50 مليار درهم، في محاولة لتقليل الاعتماد على مضيق هرمز، وهو ما يعكس حاجتها لتوسيع قدراتها في البنية التحتية على المدى البعيد.

ثالثاً: العراق، حدود التأثير والمسارات البديلة

تُعد العراق من أكثر الدول تأثرًا باضطرابات مضيق هرمز، وقد كشفت الأزمة عن حجم الاعتماد على المضيق وضعف قدرة منظومة التصدير العراقية على التعامل مع اضطرابات الممرات البحرية، والحاجة إلى مشروعات بديلة وهو ما سيتضح من خلال النقاط التالية:

1. الخسائر الناتجة عن غلق مضيق هرمز على العراق

يعد العراق سابع أكبر منتج ومصدر للنفط العالمي، ويمثل النفط الخام نحو 99% من إجمالي صادراته، وهو ما يجعل مضيق هرمز ذا أهمية استراتيجية بالغة للاقتصاد العراقي لاعتماد صادرات النفط بدرجة كبيرة على المرور من خلاله. ومع اضطراب حركة الملاحة في المضيق منذ الحرب الأمريكية - الإيرانية، واجه العراق صعوبة في تصدير النفط من موانئه الجنوبية، وهو ما أدى إلى تراكم منتجاتها من النفط الخام وعدم القدرة على تصريف الإنتاج. بما أدى إلى امتلاء قدرات التخزين نتيجة زيادة الإنتاج وعدم القدرة على

تصديره بسبب تعطل حركة الملاحة عبر المضيق، وهو ما دفع إلى وقف الإنتاج في بعض الآبار وخفض مستويات الإنتاج.

وقد أدى ذلك إلى تعرض العراق لخسائر اقتصادية كبيرة، فبعد أن كان العراق ينتج قبل الأزمة نحو 4 مليون برميل من النفط يوميًا، تسببت أزمة المضيق في تصاعد التحديات أمام قدرته على التصدير ونقل النفط إلى الأسواق الخارجية. كما تفاقم الضغط على المالية العامة نتيجة تراجع قدرة الدولة على تعزيز إيراداتها النفطية، في الوقت الذي أظهرت فيه البيانات أن الإيرادات الحكومية بلغت نحو 33.75 ترليون دينار عراقي في مايو 2026، مقابل نفقات مالية بلغت نحو 46.70 ترليون دينار، مسجلة عجز في الموازنة خلال الشهر نفسه.

بالإضافة إلى ذلك، تمثلت إحدى أكبر المشكلات التي واجهها العراق في عدم وجود بنية تحتية قوية وبديلة لمضيق هرمز، نتيجة الاعتماد شبه الكامل عليه في تصدير النفط. وقد يدفع ذلك العراق إلى العمل على تطوير وإعادة هيكلة بنيته التحتية وإنشاء مسارات بديلة لتصدير النفط، بهدف الحد من تأثير أي اضطرابات مستقبلية في حركة الملاحة عبر مضيق هرمز.

2. مشروعات خطوط الأنابيب والنفط

في إطار سعي العراق إلى تقليل تعرض صادراته لمخاطر اضطراب مضيق هرمز ولتعويض الخسائر السابقة، اتجهت إلى تطوير وإعادة تفعيل مجموعة من مسارات وخطوط نقل وتصدير النفط التي تتيح الوصول إلى منافذ بحرية مختلفة مثل:

أ. خط أنابيب العراق - تركيا (كركوك-جيهان)

يمثل خط أنابيب العراق - تركيا، المعروف أيضًا باسم خط "كركوك - جيهان"، أحد المسارات الرئيسية في منظومة تصدير النفط العراقي بعيدًا عن الخليج. ويمتد الخط لمسافة تقارب 970 كيلومتر، والذي يربط حقول ومناطق الإنتاج في شمال العراق بميناء جيهان على الساحل المتوسطي لتركيا. ويضم مساره التاريخي النفط القادم من كركوك، إلى جانب كميات مرتبطة بإنتاج إقليم كردستان وحقول تديرها شركة نفط الشمال.



شهد تشغيل الخط خلال السنوات الأخيرة اضطرابات مرتبطة بالنزاعات القانونية والمالية بين بغداد وأنقرة. وتوقف الضخ عبر الخط بصورة كاملة في مارس 2023 عقب حكم تحكيم ألزم تركيا بدفع نحو 1.5 مليار دولار للعراق على خلفية صادرات تمت بين عامي 2014 و2018. وأدى توقف التدفقات إلى خروج كميات كبيرة من النفط العراقي من الأسواق العالمية، واضطرت بغداد خلال تلك الفترة إلى الاعتماد على النقل البري أو تخزين النفط.

وفي يوليو 2026، دخل العراق وتركيا في ترتيبات جديدة لإبقاء مسار التصدير عبر جيهان قيد التشغيل، مع اتجاه العراق إلى تحديد طاقة تصديرية تبلغ نحو 750 ألف برميل يوميًا ضمن الاتفاق الجديد. وفي المقابل، أشارت البيانات التشغيلية إلى أن التدفقات الفعلية كانت تدور حول 190-200 ألف برميل يوميًا في تلك الفترة، وهي مستويات أدنى بكثير من الطاقة التصميمية للخط.

ب. شبكة أنابيب نفط إقليم كردستان وربطها بمسار كركوك - جيهان

تمثل شبكة أنابيب النفط في إقليم كردستان جزءاً قائماً من البنية التحتية لتصدير النفط العراقي عبر الأراضي التركية. وتنقل الشبكة النفط المنتج من عدد من حقول الإقليم، ومنها حقل طقطق ومنطقة خورمالا، باتجاه منطقة فشاخاور؛ حيث ترتبط بمسار التصدير المتجه إلى ميناء جيهان التركي.



ولا تتمثل المشكلة الأساسية في عدم وجود هذه البنية التحتية، وإنما في الخلافات السياسية والقانونية بين الحكومة العراقية الاتحادية وحكومة إقليم كردستان بشأن إدارة صادرات النفط وملكيته والإيرادات الناتجة عنها. وقد أثرت هذه الخلافات خلال السنوات الأخيرة في انتظام تدفقات النفط من إقليم كردستان إلى تركيا. وقد توصلت بغداد وحكومة إقليم كردستان في مارس 2026 إلى ترتيبات لاستئناف صادرات النفط من شمال العراق عبر خط العراق - تركيا وصول إلى ميناء جيهان، بما أعاد استخدام هذه البنية التحتية ضمن منظومة التصدير العراقية، ليكون بديل جديد للمضيق هرمز.

ج. مشروع خط حديثة - بانياس (خط النفط العراقي-السوري)

يتمثل المشروع الأبرز الذي يجري بحثه لإنشاء مسار نفطي بعيد عن مضيق هرمز في إعادة إحياء الربط النفطي بين العراق وسوريا وصول إلى ميناء بانياس على البحر المتوسط. ويقوم التصور على نقل النفط الخام من حديثة في غرب العراق عبر الأراضي السورية إلى الساحل السوري.



يختلف هذا المشروع عن عمليات نقل النفط التي تمت بالفعل إلى سوريا خلال الأزمة؛ إذ لا توجد، وفق التصريحات العراقية، منظومة أنابيب عاملة بين العراق وسوريا في الوقت الحالي. ولذلك فإن نقل النفط العراقي إلى بانياس في المرحلة الحالية سيتم باستخدام الناقلات البرية، وليس من خلال خط أنابيب عراقي-

سوري قائم. وفي المقابل، يأتي مشروع خط حديثة - بانياس ضمن رؤية أوسع لإعادة إنشاء مسار تصديري يصل النفط العراقي بالبحر المتوسط، ويرتبط بمشروع خط البصرة - الحديثة الذي يمثل الحلقة الداخلية لهذا المسار. وقد أعلنت وزارة النفط العراقية أن مشروع البصرة - الحديثة يستهدف نقل وتصدير نحو 2.5 مليون برميل يوميًا عبر ثلاثة منافذ، هي بانياس السوري، وجيهان التركي، والعقبة الأردني.

ومن ثم، فإن مد خط البصرة - الحديثة يمثل مرحلة أساسية لربط الإنتاج النفطي في جنوب العراق بمنافذ تصدير بديلة، بينما يتطلب الوصول إلى بانياس إنشاء البنية التحتية اللازمة داخل الأراضي السورية، بما يجعل مسار بانياس مشروع طويل الأجل يختلف عن عمليات النقل البري المؤقتة التي تمت خلال الأزمة.

د. مشروع خط البصرة - الحديثة

يُطرح خط البصرة - حديثة باعتباره أحد المكونات الأساسية في إعادة تنظيم شبكة نقل النفط داخل العراق. ويستهدف المشروع إنشاء مسار لنقل النفط الخام من مناطق الإنتاج والتجميع في جنوب العراق باتجاه منطقة حديثة في غرب البلاد، بما يسمح بربط النفط المنتج في البصرة بمسارات تصدير تقع خارج المسار الجنوبي.

ويظهر المشروع في التصورات العراقية المتعلقة بإنشاء مسار آخر باتجاه الأراضي السورية؛ إذ تشير التصريحات العراقية إلى أن مد خط البصرة - حديثة يمثل مرحلة تسبق التخطيط لإنشاء خط يصل إلى ميناء بانياس. ومن ثم، فإن خط البصرة - حديثة لا ينبغي التعامل معه باعتباره مشروع منفصل عن مشروع العراق - سوريا، وإنما باعتباره الجزء الداخلي العراقي من شبكة أوسع يتم العمل على تنفيذها.

2. مشروعات الموانئ ومنافذ تصدير النفط

تمثل الموانئ عنصر أساسي في منظومة تصدير النفط العراقية، باعتبارها حلقة الوصل بين مسارات نقل النفط والأسواق الخارجية. وفي ظل اضطرابات مضيق هرمز، برزت أهمية الموانئ في منظومة التصدير العراقية، ومن أبرزها:

أ. ميناء جيهان التركي

يمثل ميناء جيهان نقطة النهاية البحرية لخط كركوك - جيهان، ومن ثم فهو جزء أساسي من منظومة التصدير العراقية عبر الأراضي التركية. وبعد وصول النفط الخام إلى جيهان، يتم تحميله على ناقلات نفط بحرية لنقله إلى الأسواق الخارجية. ومع ترتيبات عام 2026 بين العراق وتركيا، عاد الميناء إلى صدارة مسارات التصدير التي يجري الاعتماد عليها في ظل اضطراب المسار الجنوبي. وتتركز المفاوضات العراقية - التركية على استمرار تدفق النفط عبر الخط، مع تحديد قدرة تصديرية تبلغ نحو 750 ألف برميل

يوميًا في الاتفاق محل التفاوض، مقابل تدفقات فعلية أقل بكثير من هذه الطاقة. وتتصل أهمية الميناء في هذا السياق بكونه محطة بحرية على البحر المتوسط، وهو ما يجعل مسار النفط إليه مختلف جغرافي عن مسار النفط الخارج من موانئ جنوب العراق باتجاه الخليج.

ب. ميناء بانياس السوري

دخل ميناء بانياس ضمن مسارات التصدير التي بدأت بغداد في بحثها أو استخدامها خلال أزمة اضطراب صادرات النفط. وقد شهد الميناء وصول نفط عراقي منقول برًا، ثم تحميله على ناقلات بحرية في البحر المتوسط. وقد أعلنت شركة تسويق النفط العراقية "سومو" عن تحميل النفط الخام العراقي في بانياس للتصدير إلى الأسواق، بعد وصوله إلى المصفاة السورية. وتُظهر هذه العملية أن بانياس استُخدم فعلي كنقطة بحرية لتصدير كميات من النفط العراقي، في حين أن مشروع إنشاء خط أنابيب مباشر بين العراق وسوريا وصول إلى الميناء لا يزال في مرحلة الدراسة.

ج. ميناء العقبة الأردني

ظهر ميناء العقبة باعتباره مسار آخر ضمن إعادة ترتيب عمليات تصدير النفط العراقي. ووفق التصريحات العراقية، طرحت شركة سومو مناقصات لتصدير النفط الخام عبر ميناء العقبة إلى جانب ميناء بانياس. ويختلف مسار العقبة عن مشروع بانياس من حيث طبيعة البنية التحتية القائمة؛ إذ أشارت التصريحات العراقية إلى عدم وجود خط أنابيب عامل بين العراق والعقبة ضمن الترتيبات محل الدراسة، ولذلك يعتمد نقل النفط إلى الميناء على الناقلات البرية. وبذلك أصبح العقبة جزء من شبكة الموانئ التي تُبحث لتوجيه النفط العراقي إلى البحر الأحمر، مقابل جيهان وبانياس اللذين يوفران منافذ على البحر المتوسط.

3. الفرص التي توفرها مشروعات خطوط الأنابيب والموانئ

تمثل مشروعات خطوط الأنابيب والموانئ وتطوير الحقول فرصة لإعادة هيكلة منظومة النفط العراقية بدل الاعتماد شبه الكامل على مسار التصدير الجنوبي عبر الخليج ومضيق هرمز. فإذا اكتملت مشروعات مثل البصرة - حديثة وكركوك - نينوى، وإعادة تأهيل خط كركوك - جيهان، وربط حديثة ببانياس، يمكن للعراق إنشاء شبكة أكثر تنوع جغرافي، تجمع بين مسارات الخليج العربي والبحر المتوسط والبحر الأحمر، بما يقلل مخاطر توقف الصادرات نتيجة إغلاق أو اضطراب أحد الممرات. كما يمكن أن يؤدي تنوع طرق التصدير إلى زيادة قدرة العراق على الحفاظ على إيرادات النفط أثناء الأزمات. فبدل توقف جزء كبير من الصادرات عند تعطل أحد المسارات، يمكن إعادة توجيه جزء من الخام عبر بعض المسارات مثل جيهان

أو بانياس أو العقبة. وهو ما يوفر قدر أكبر من الاستقرار للإيرادات الحكومية بسبب الاعتماد الكبير على عائدات النفط في تمويل الموازنة.

ومن الناحية المالية، يمكن أن تؤدي زيادة الإنتاج من كميات النفط التي يستطيع العراق تصديرها إلى زيادة الإيرادات الحكومية وتحسين القدرة على تمويل مشروعات البنية التحتية وتحسين الخدمات العامة. كما أن إنشاء خطوط الأنابيب ومحطات التخزين والمرافق اللوجستية يخلق فرص لشركات المقاولات والهندسة والخدمات النفطية، ويوفر وظائف مباشرة وغير مباشرة، إضافة إلى تطوير الخبرات المحلية في إدارة وتشغيل البنية التحتية النفطية. كما تمنح هذه المشروعات العراق كذلك مرونة أكبر في اختيار الأسواق. فالوصول إلى البحر المتوسط عبر تركيا أو سوريا يفتح إمكانية التعامل بصورة أكبر مع الأسواق الأوروبية والمتوسطية، بينما تستمر الموانئ الجنوبية في خدمة الأسواق الآسيوية. ومن ثم يمكن للعراق أن يتحول تدريجي من نموذج يعتمد على منفذ تصدير رئيسي إلى نموذج متعدد المنافذ والأسواق.

4. التحديات والمعوقات

على الرغم من الفرص التي تقدمها هذه الاستراتيجيات، فإن تنفيذ هذه المشروعات يواجه تحديات كبيرة، وأبرزها المدى الزمني الطويل وارتفاع التكلفة الاستثمارية. فمشروعات خطوط الأنابيب لا يمكن تنفيذها أو تشغيلها بالكامل خلال فترة قصيرة؛ إذ تحتاج إلى دراسات وتصميم وتمويل وتعاقبات واختبارات وربط بالشبكات القائمة، وقد يستغرق بعضها عدة سنوات. ويبرز ذلك بوضوح في مشروع خط الأنابيب المقترح لربط العراق بميناء بانياس السوري؛ إذ تشير التقديرات الحالية إلى أن تنفيذ المشروع قد يستغرق نحو أربع سنوات، فيما قد تبلغ تكلفته ما لا يقل عن 15 مليار دولار. وبالتالي، فإن هذه المشروعات لا تستطيع بالضرورة معالجة أزمة تصدير طارئة، وإنما تمثل حلول استراتيجية طويلة الأجل لبناء مرونة أكبر في منظومة التصدير العراقية.

وتزداد هذه المشكلات بسبب اختلاف درجة جاهزية المشروعات. فخط كركوك - جيهان يمثل بنية قائمة يمكن إعادة تشغيلها أو زيادة استخدامها بصورة أسرع نسبياً، بينما يحتاج خط البصرة - حديثة أو أي خط يصل لاحق إلى بانياس إلى إنشاء أو تطوير بنية تحتية واسعة. وبالتالي لا يقدر وضع جميع المشروعات في مستوى واحد عند تقييم قدرتها على حل أزمة التصدير.

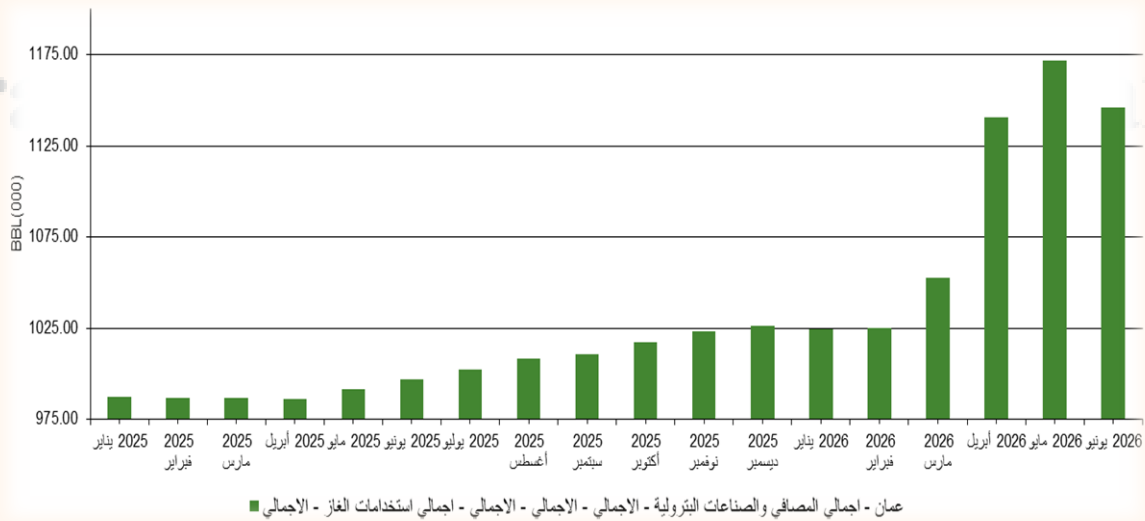
كما أن المسارات المقترحة عبر سوريا والأردن تواجه تحديات أمنية وسياسية وجيوسياسية. فإعادة إنشاء خط حديثة - بانياس، لا يتطلب فقط بناء أنبوب داخل الأراضي العراقية، وإنما يتطلب أيضاً إنشاء أو إعادة تأهيل البنية التحتية داخل الأراضي السورية، وضمان أمنها واستقرارها، والتوصل إلى اتفاقات سياسية

وقانونية بين الدول المعنية. وبالتالي، فإن القيمة الحقيقية لهذه المشروعات لا تكمن في توفير بديل حالي لمضيق هرمز، وإنما في بناء مرونة طويلة الأجل لمنظومة النفط العراقية.

رابعاً: سلطنة عُمان وحدود الاستجابة لتهديدات أمن مضيق هرمز

أظهر الاقتصاد العُماني قدرًا من المرونة في مواجهة تداعيات الحرب واضطرابات مضيق هرمز، مدعوم بموقع موانئه الرئيسية خارج المضيق وقدرات البنية التحتية للنفط والغاز إلى حد كبير. وهو ما مكّن السلطنة من مواصلة إنتاج النفط وزيادة صادراته رغم اضطرابات إمدادات الطاقة الإقليمية. في المقابل، ظهرت تداعيات الأزمة بصورة أوضح في الضغوط التضخمية وبعض القطاعات غير النفطية؛ فقد ارتفع التضخم في عُمان إلى 2.8% على أساس سنوي خلال الفترة من يناير إلى مايو 2026، مقارنة بمتوسط 1% خلال عام 2025، مدفوع بارتفاع أسعار المواد الغذائية والنقل. كما يُتوقع تباطؤ نمو القطاعات غير النفطية إلى 2.5% خلال عام 2026، نتيجة تأثر قطاعي السياحة والبناء بتداعيات التصعيد الإقليمي. كما انعكست اضطرابات الملاحة على تكاليف النقل والشحن المرتبطة بعُمان؛ فمع تجنب شركات الشحن المرور عبر مضيق هرمز، اتجه بعضها إلى استخدام الموانئ العُمانية وعمليات النقل من سفينة إلى سفينة خارج مناطق الخطر. إلا أن طول المسارات وارتفاع مخاطر الشحن أدّى إلى زيادة كبيرة في تكاليف نقل النفط من عُمان إلى الدول الأخرى؛ حيث وصلت أسعار الشحن إلى نحو 140 ألف دولار يوميًا للسفينة، أي ما يقارب أربعة أضعاف.

1. تطور متوسط الإنتاج اليومي من النفط الخام



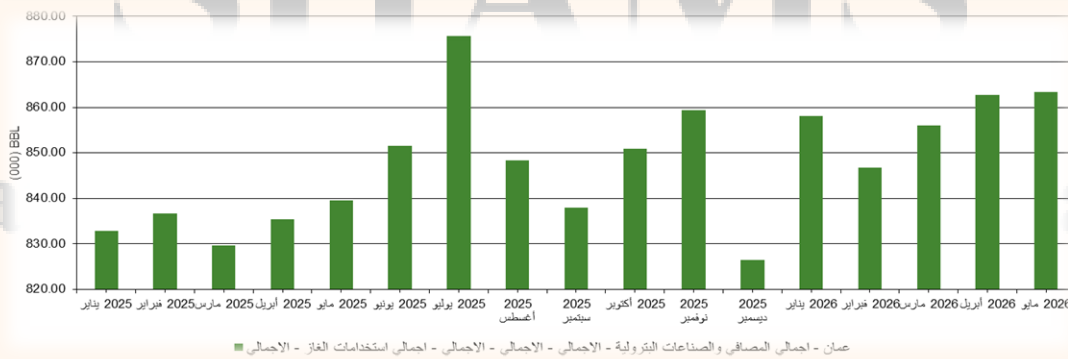
المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات (NCSI)، بوابة البيانات العُمانية (Data Portal)

يوضح الشكل تطور متوسط الإنتاج اليومي من النفط الخام في سلطنة عُمان خلال الفترة من يناير 2025 إلى يونيو 2026، ويكشف عن اتجاه تصاعدي تدريجي في الإنتاج خلال عام 2025، حيث ارتفع من نحو 987 ألف برميل يوميًا في بداية العام إلى قرابة مليون برميل يوميًا بنهاية العام. واستمر هذا الاتجاه خلال الربع الأول من عام 2026، قبل أن يشهد الإنتاج ارتفاع أكثر وضوح اعتباراً من مارس، ليصل إلى نحو 1.14 مليون برميل يوميًا في أبريل، ثم إلى ذروة تقارب 1.17 مليون برميل يوميًا في مايو، قبل أن يتراجع بصورة محدودة إلى نحو 1.15 مليون برميل يوميًا في يونيو 2026.

وتكتسب هذه التطورات أهمية خاصة في سياق اضطرابات الملاحة المرتبطة بمضيق هرمز؛ إذ لا تُظهر بيانات الإنتاج خلال الفترة محل الدراسة وجود تراجع في القدرة الإنتاجية لقطاع النفط العُماني بالتزامن مع الأزمة، بل تُظهر استمرار الزيادة في الإنتاج خلال أشهرها. ويشير ذلك إلى أن التأثير المباشر للاضطرابات لم ينعكس على الأقل في مؤشر الإنتاج، في صورة انكماش في المعروض النفطي العُماني وهو ما يعكس قدرة ومرونة الاقتصاد العُماني.

غير أن هذا المؤشر لا يكفي بمفرده للحكم على حجم الصدمة الاقتصادية، نظر لأن المخاطر المرتبطة بإغلاق المضيق ترتبط بصورة أساسية بحركة نقل وتصدير النفط، ولذلك تكتسب مقارنة اتجاه الإنتاج بتطور الصادرات أهمية أكبر في تقييم مدى قدرة سلطنة عُمان على امتصاص تداعيات الأزمة.

2. تطور متوسط الصادرات اليومية من النفط الخام في سلطنة عُمان



يوضح الشكل السابق مؤشر متوسط الصادرات اليومية من النفط الخام في سلطنة عُمان قدر من التذبذب، مع اتجاه عام إلى التحسن خلال النصف الأول من عام 2026 مقارنة بالمستويات المسجلة في بعض فترات عام 2025. فقد تراوح المتوسط خلال عام 2025 في معظم الأشهر بين نحو 829 و 875 ألف برميل يوميًا، وسجل أعلى مستوى له في يوليو عند نحو 875 ألف برميل يوميًا، قبل أن يتراجع إلى نحو 826 ألف برميل يوميًا في ديسمبر. ومع بداية عام 2026، بلغ المتوسط نحو 858 ألف برميل يوميًا في

يناير، ثم تراجع إلى حوالي 846 ألف برميل يوميًا في فبراير، بالتزامن مع بداية تصاعد الاضطرابات المرتبطة بأمن الملاحة في المنطقة، قبل أن يستعيد مساره في الارتفاع التدريجي ليسجل نحو 856 ألف برميل يوميًا في مارس، ثم حوالي 861-863 ألف برميل يوميًا خلال أبريل ومايو.

وتشير هذه الحركة إلى قدرة نسبية على الحفاظ على تدفقات الصادرات النفطية رغم اضطراب البيئة البحرية الإقليمية؛ إذ ارتفع المتوسط من نحو 846.8 ألف برميل يوميًا في فبراير إلى ما يقارب 863.3 ألف برميل يوميًا في مايو، بزيادة تقارب 1.95% خلال الفترة من فبراير إلى مايو.

وعليه، لا تشير البيانات إلى حدوث تراجع مستمر في متوسط الصادرات العُمانية نتيجة الأزمة، وإنما تعكس انخفاض مؤقت في فبراير أعقبه تعافٍ تدريجي واستقرار عند مستويات مرتفعة نسبي خلال الأشهر التالية. وهو ما يعكس المرونة في قدرة السلطنة على مواصلة تصدير النفط، وإن كان استمرار المخاطر الجيوسياسية وتكاليف النقل والتأمين يظل عامل قد يؤثر في استدامة هذه المستويات مستقبلًا.

3. المسارات البديلة لمضيق هرمز

تمتلك سلطنة عُمان بنية تحتية تتيح لها توفير مسارات بديلة لتخزين وتصدير النفط بعيدًا عن مضيق هرمز، وذلك على النحو الآتي:

أ. رأس مركز - الدقم

يرتبط مسار رأس مركز - الدقم بخط أنابيب يمتد لنحو 80 كيلومتر، وينقل النفط الخام من محطة رأس مركز إلى مصفاة الدقم، بما يربط بين مرافق التخزين ومراحل التكرير والتصدير ضمن منظومة متكاملة للطاقة.



Source: The Energy Year (2024), Oman Downstream Infrastructure Map.

ويعزز هذا الربط قدرة السلطنة على الاستفادة من موقع رأس مركز خارج مضيق هرمز في تأمين إمدادات مصفاة الدقم، إلى جانب دعم استمرارية تدفقات النفط والمنتجات النفطية عبر المسارات البحرية المفتوحة على بحر العرب. وقد أكدت البيانات الحديثة استمرار تشغيل هذه المنظومة؛ إذ تعاملت محطة رأس مركز منذ بدء تشغيلها في عام 2023 مع أكثر من 176 مليون برميل من النفط الخام عبر أكثر من 98 ناقلة. كما تُعد محطة رأس مركز لتخزين وتصدير النفط الخام أحد أبرز مكونات البنية التحتية التي تتيح لسلطنة عُمان تقليل اعتمادها على مضيق هرمز في تخزين وتصدير النفط؛ حيث تقع المحطة خارج المضيق في منطقة الدقم، بما يسمح بتخزين النفط الخام وإعادة تصديره إلى الأسواق الإقليمية والعالمية عبر المسارات البحرية المفتوحة على بحر العرب. بجانب ذلك، تتمتع المحطة بقدرة تخزينية تصل إلى نحو 200 مليون برميل، كما ترتبط بمصفاة الدقم عبر خط أنابيب يبلغ طوله 80 كيلومتر، بما يربط بين عمليات التخزين والنقل والتكرير ضمن منظومة متكاملة. ولا تقتصر أهمية المشروع على كونه خيار بديل نظري؛ إذ تشير البيانات التشغيلية إلى استقبال المحطة أكثر من 22 شحنة من النفط الخام العُماني والكويتي، بإجمالي بلغ نحو 35 مليون برميل، تم ضخها إلى مصفاة الدقم.

وتكتمل أهمية منظومة رأس مركز - الدقم من خلال مصفاة الدقم ومحطة التصدير التابعة لها، والتي تقع خارج مضيق هرمز وتوفر منفذ بحري لتصدير المنتجات النفطية إلى الأسواق العالمية. وقد أثبتت المنظومة قدرتها التشغيلية الفعلية؛ حيث صدرت مصفاة الدقم منذ بدء عملياتها في مايو 2023 أكثر من 19 مليون طن من المنتجات النفطية المكررة، ووصلت إلى الشحنة رقم 500، مع امتداد وجهات صادراتها إلى أسواق في شرق إفريقيا وجنوب آسيا وأوروبا وغيرها. وهو ما يعزز قدرة عُمان على استخدام الدقم كمنفذ بديل لتصدير الطاقة بعيد عن مضيق هرمز.

ب. ميناء صحار

يمثل ميناء صحار أحد أهم الموانئ التجارية واللوجستية في سلطنة عُمان، ويقع الميناء على طرق التجارة العالمية التي تربط بين الأسواق الآسيوية والأوروبية، كما يضم مرافق لخدمة قطاعات متعددة أبرزها المعادن واللوجستيات والبتروكيماويات والأغذية، ويسهم موقعه خارج مضيق هرمز في تعزيز قدرة السلطنة على استقبال وتصدير البضائع عبر مسارات بحرية بديلة، بما يدعم استمرارية حركة التجارة والخدمات اللوجستية في حال حدوث اضطرابات في الملاحة عبر المضيق.



Source: YB Case, "Sohar Free Zone" (2026)

وقد برزت أهمية الميناء كمسار بديل خلال الاضطرابات الأخيرة في حركة الملاحة عبر مضيق هرمز؛ حيث استأنفت شركة بترول أبو ظبي الوطنية «أدنوك» صادرات النافثا إلى آسيا عبر ميناء صحار، من خلال نقل الشحنات من سفن داخل الخليج إلى ناقلات أخرى في صحار قبل توجيهها إلى الأسواق الآسيوية. كما بلغ إجمالي حجم المناولة في الميناء والمنطقة الحرة نحو 52 مليون طن متري خلال النصف الأول من عام 2026، بزيادة قدرها 52% مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق. ويشير هذا النمو إلى قدرة المنظومة المتكاملة للميناء والمنطقة الحرة على مواصلة تقديم الخدمات اللوجستية ودعم تدفقات التجارة خلال فترات اضطراب الملاحة الإقليمية. وهو ما يعكس ذلك قدرة ميناء الدقم على استيعاب جزء من حركة التجارة والطاقة التي جرى تحويلها بعيداً عن مضيق هرمز.

ج. ميناء صلالة

يُعد ميناء صلالة أحد أهم المراكز اللوجستية ومراكز إعادة الشحن في سلطنة عُمان، مستفيداً من موقعه الاستراتيجي على خطوط الملاحة الرئيسية بين الشرق والغرب، بما يعزز اتصاله بالأسواق في الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشرق أفريقيا.



Source: Port of Salalah, Salalah Ecosystem

بالإضافة إلى ذلك، تدعم بنيته التحتية المتطورة قدرته على استيعاب أحجام كبيرة من حركة التجارة؛ إذ رفعت توسعة محطة الحاويات طاقتها السنوية إلى نحو 6 ملايين حاوية مع تطوير الأرصفة والمعدات وساحات التخزين بما يعزز قدرتها على استقبال السفن العملاقة. وقد انعكس ذلك على الأداء التشغيلي للميناء؛ حيث تعاملت محطة الحاويات مع نحو 4.3 مليون خلال عام 2025.

وفي ظل الاضطرابات الجيوسياسية التي تؤثر في طرق الملاحة الإقليمية، أظهر ميناء صلالة قدرته على التكيف مع اضطرابات حركة الملاحة؛ أشار تقرير الميناء للربع الأول من عام 2026 إلى أن التوترات الجيوسياسية والصراع في المنطقة أثرا في عمليات الميناء وتدفقات إعادة الشحن، إلا أن محطة الحاويات عملت على تعديل نموذج التشغيل من خلال زيادة مرونة تخزين الحاويات، وتعديل خطط الرسو، والحفاظ على تدفق البضائع عبر خدمات النقل البحري المغذي وخيارات النقل البري. كما أشار التقرير إلى أن الآفاق التشغيلية للميناء ترتبط بتطورات الوضع في المنطقة وإعادة فتح مضيق هرمز، وهو ما يعكس أهمية مرونته التشغيلية وقدرته على التكيف مع تغير مسارات التجار.

4. الفرص الاقتصادية

في ضوء التداعيات التي فرضتها أزمة إغلاق مضيق هرمز، لم تقتصر آثارها على الضغوط الاقتصادية، وإنما أوجدت أيضًا عددًا من الفرص التي يمكن للسلطنة الاستفادة منها لتعزيز موقعها الاقتصادي واللوجستي إقليميًا، وذلك على النحو الآتي:

أ. تعزيز الدور اللوجستي للموانئ العُمانية والقدرة على الوصول الي أسواق مختلفة

تمثل البنية اللوجستية المتطورة في سلطنة عُمان فرصة لتعزيز دورها كمركز إقليمي بديل لحركة التجارة في ظل اضطرابات الملاحة عبر مضيق هرمز؛ حيث تمتلك السلطنة شبكة الموانئ الرئيسية، خاصة صحار والدقم وصلالة، التي ترتبط بنحو 86 ميناءً تجاري في 40 دولة من خلال قرابة 200 رحلة أسبوعية مباشرة، إلى جانب تكاملها مع المناطق الحرة والاقتصادية. وتوفر هذه المقومات قدرة أكبر على استيعاب جزء من التدفقات التجارية وإسناد سلاسل الإمداد الإقليمية والدولية خلال فترات الاضطراب.

ب. تعزيز دور رأس مركز - الدقم كمركز بديل لتخزين وتصدير النفط

تمثل منظومة رأس مركز - الدقم فرصة استراتيجية لسلطنة عُمان لتعزيز دورها في تخزين وتصدير النفط بعيدًا عن مضيق هرمز، مستفيدةً من موقعها على ساحل بحر العرب واتصالها المباشر بممرات الشحن الدولية. وقد اكتسبت المحطة أهمية متزايدة مع اضطرابات أسواق الطاقة؛ إذ سجلت اهتمام متنامي من شركات ودول إقليمية ودولية بتخزين النفط الخام فيها، في ظل قدرتها على توفير مساحات تخزين وخيارات

تصدير أكثر تنوعًا. كما يجري العمل على توسيع طاقتها التخزينية بإضافة نحو 5.2 مليون برميل، بما يعزز قدرتها على استيعاب تدفقات إضافية من النفط الخام وبما يدعم توجه السلطنة نحو ترسيخ موقعها كمركز إقليمي لتجارة وتخزين الطاقة.

ج. تعزيز قدرة السلطنة على جذب الاستثمارات الأجنبية

في ظل التطورات الجيوسياسية نتيجة الحرب الأمريكية - الإيرانية استطاعت السلطنة تعزيز الأهمية الاستراتيجية لموقعها الجغرافي وجذب الاستثمارات المرتبطة باللوجستيات والطاقة، ولا سيما منطقة الدقم باعتبارها نقطة اتصال خارج مضيق هرمز ومكون رئيسي في منظومة الطاقة وسلاسل الإمداد الإقليمية؛ حيث تم الإعلان عن مشروعات واتفاقيات في الدقم بقيمة إجمالية بلغت نحو 2.9 مليار ريال عُماني مع مستثمرين من آسيا وأوروبا والشرق الأوسط في قطاعات الطاقة النظيفة، والتتقل الكهربائي، وسلاسل الإمداد الصناعية، والسياحة، والبنية الأساسية، بما يعكس استمرار تدفق الاستثمارات إلى السلطنة رغم حالة عدم الاستقرار الإقليمي.

بالإضافة إلى ذلك، دعمت السلطنة قدرتها على استقطاب مزيد من الاستثمارات من خلال اتباع حزمة من السياسات والحوافز لتعزيز جاذبية بيئتها الاستثمارية، شملت السماح بالملكية الأجنبية الكاملة للمشروعات، وتقديم إعفاءات ضريبية قد تصل إلى 30 عام في المناطق الاقتصادية الخاصة والمناطق الحرة، إلى جانب مجموعة من التسهيلات الاستثمارية التي تستهدف تحسين بيئة الأعمال وتشجيع إقامة المشروعات.

د. تعزيز الدور الدبلوماسي ودعم أمن الملاحة الإقليمية

تمثل المكانة الدبلوماسية التي تتمتع بها سلطنة عُمان، وما ترتبط به من قدرة على التواصل مع مختلف الأطراف الإقليمية، فرصة لتعزيز دورها في دعم أمن الملاحة والاستقرار الإقليمي، بما يتسق مع مصالحها الاقتصادية المرتبطة بالتجارة والطاقة. وقد برز هذا الدور خلال الأزمة من خلال المشاورات العُمانية - الإيرانية الرامية إلى استئناف الملاحة الآمنة عبر مضيق هرمز؛ حيث ناقش الجانبان إطار مرحلي يتضمن إنشاء ممر ملاحى مؤقت مشترك وتعاون في إزالة الألغام، إلى جانب مواصلة المفاوضات الفنية للتوصل إلى ممر ملاحى دائم وترتيبات مستقبلية لإدارة حركة الملاحة وتبادل المعلومات وتوفير الخدمات الملاحية والأمنية ذات الصلة. ومن شأن نجاح هذه الجهود الدبلوماسية في تهيئة بيئة أكثر استقرارًا للملاحة أن يعزز موثوقية السلطنة كمركز تجاري ولوجستي إقليمي، ويدعم استمرارية تدفقات التجارة والطاقة عبر المنطقة.

5. التحديات والمعوقات

على الرغم من هذه الفرص التي تسعى سلطنة عمان إلى استثمارها، فرضت الأزمة في مضيق هرمز مجموعة من التحديات الاقتصادية والأمنية واللوجستية التي قد تحد من قدرتها على الاستفادة الكاملة من موقعها الاستراتيجي، ويمكن توضيح أبرزها فيما يلي:

أ. ارتفاع المخاطر الأمنية وتكاليف النقل والتأمين البحري

تمثل المخاطر الأمنية المرتبطة باستمرار التوترات الإقليمية أحد التحديات أمام حركة التجارة والنقل البحري في عُمان، رغم استفادة السلطنة من موقع موانئها خارج مضيق هرمز. فقد امتدت تداعيات التوترات الأمنية إلى الممرات البحرية القريبة من السلطنة، فقد أدت الهجمات على السفن والاضطرابات الأمنية في المنطقة إلى زيادة المخاطر التشغيلية وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين البحري، وهو ما قد يحد من الميزة التنافسية للمسارات البديلة ويزيد تكلفة نقل السلع والطاقة عبر الموانئ العُمانية. كما انعكس ارتفاع المخاطر بصورة واضحة على سوق التأمين البحري؛ إذ وصلت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب على السفن العابرة لمضيق هرمز إلى مستويات مرتفعة خلال الأزمة، قبل أن تتراجع مع تحسن الأوضاع الأمنية.

ب. الضغوط التضخمية وتزايد أعباء الدعم الحكومي

شهدت سلطنة عُمان ضغوط تضخمية خلال عام 2026؛ حيث بلغ معدل التضخم نحو 3.2% في يوليو وفق بيانات المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، مدفوع بصورة رئيسية بارتفاع أسعار الغذاء إلى جانب أسعار النقل، ويشكل استمرار ارتفاع تكاليف الغذاء والنقل تحدي أمام الحفاظ على استقرار الأسعار والقوة الشرائية، خاصة في ظل اضطرابات سلاسل الإمداد وارتفاع تكاليف النقل المرتبطة بالتوترات الإقليمية. وفي المقابل تواصل الحكومة تقديم أوجه متعددة من الدعم بهدف الحد من انتقال ارتفاع التكاليف إلى المستهلكين؛ حيث بلغ الإنفاق الفعلي على دعم منظومة الحماية الاجتماعية وقطاع الكهرباء والمنتجات النفطية نحو 251 مليون ريال عُماني خلال الربع الأول من عام 2026. وهو ما يعكس وجود مفاضلة بين حماية القوة الشرائية والاستقرار الاجتماعي من جهة، والحد من الأعباء التي تتحملها المالية العامة من جهة أخرى، ولا سيما إذا استمرت الضغوط الخارجية على تكاليف الطاقة والنقل والإمدادات.

ج. استمرار المخاطر الجيوسياسية وتعقيد ترتيبات أمن الملاحة

على الرغم من أن الدور الدبلوماسي للسلطنة يمثل فرصة لتعزيز مكانتها الإقليمية، إلا إن استمرار التوترات الجيوسياسية يفرض تحديات أمنية ودبلوماسية متزايدة، في ظل تعقيد التوصل إلى ترتيبات مستقرة ودائمة لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز. وتواصل سلطنة عُمان الانخراط في مشاورات مع إيران بشأن إنشاء ممر ملاحي مؤقت، وإزالة الألغام، ووضع ترتيبات مستقبلية لإدارة حركة الملاحة، بما يعكس استمرار

الحاجة إلى جهود دبلوماسية وأمنية مكثفة لضمان سلامة الملاحة. ومن ثم، فإن استمرار عدم الاستقرار الإقليمي قد يحد من قدرة السلطنة على الاستفادة الكاملة من موقعها كمركز لوجستي، ويُبقى بيئة التجارة والنقل البحري عرضة لمخاطر أمنية مرتفعة.

في الختام: توصلت الدراسة إلى أن أزمة مضيق هرمز تمثل مصدرًا رئيسيًا للمخاطر التي تهدد أمن الطاقة في المنطقة. وقد أظهر التحليل أن تنوع مسارات التصدير أصبح ضرورة استراتيجية لتقليل آثار أي الاضطرابات في حركة الملاحة. وفي ضوء ذلك تباينت قدرة الدول محل الدراسة على مواجهة هذه المخاطر؛ فقد طورت السعودية والإمارات مسارات بديلة أكثر جاهزية، من خلال خطوط الأنابيب والموانئ ومرافق التخزين، بينما يظل العراق بحاجة إلى تطوير البنية التحتية، وهو ما يجعله بحاجة إلى استثمارات طويلة الأجل لتطوير بدائل مثل كركوك-جيهان والبصرة-حديثة. أما عُمان فتتمتع بميزة جغرافية نسبية نتيجة امتلاكها موانئ ومرافق طاقة خارج المضيق، وهو ما يمنحها قدرة أكبر على الاستمرار في التصدير وتعزيز دورها اللوجستي.

وبناءً عليه، تؤكد الدراسة أن البدائل الحالية لا تلغي أهمية مضيق هرمز بالكامل، وإنما تقلل درجة الاعتماد عليه وتعزز من مرونة منظومات الطاقة. ومن ثم، فإن بناء شبكات متعددة لمسارات التصدير والموانئ والتخزين، إلى جانب تنوع مصادر الطاقة وتعزيز التعاون الإقليمي، يمثل المسار الأكثر واقعية لتعزيز الأمن الاقتصادي وأمن الطاقة في مواجهة الأزمات الجيوسياسية المستقبلية.

Strategic Consulting & Research