أكاديمية أنور قرقاش الدبلوماسية
ANWAR GARGASH DIPLOMATIC ACADEMY

Economic Diplomacy

Gulf-Asia Programme

نظـرة تحليليـة | مايو 2026

إنشاء ملتقى للطاقة ضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بما يتجاوز مضيق هرمز: مسارات الخليج والبحر الأبيض المتوسط ومستقبل المرونة الإقليمية

الدكتور يوسي مان | الدكتور إن جاناردان | الدكتور محمد الزرعوني

حقوق النشر: أكاديمية أنور قرقاش الدبلوماسية 2026
بيان إخلاء المسؤولية: الآراء الواردة في هذه الوثيقة تُعبّر عن رأي المؤلف فقط ولا تعكس بالضرورة وجهة نظر أكاديمية أنور قرقاش الدبلوماسية، باعتبارها جهة اتحادية مستقلة، وكذلك لا تُعبّر عن وجهة نظر حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة.

الدكتور يوسي مان

أستاذ وباحث في جامعة بار إيلان في إسرائيل. ويشغل كذلك منصب رئيس قسم العلاقات بين إسرائيل ودول الخليج العربي في معهد أبا إيبان بجامعة ريشمان. تركز أبحاثه على الاقتصاد السياسي للطاقة، ودول الخليج العربي، والتحولات الإقليمية. الدكتور يوسي مان يقود مشاريع متعددة التخصصات تجمع بين دراسات الشرق الأوسط والمنهجيات المتطورة القائمة على الذكاء الاصطناعي، بالتعاون مع شركاء حكوميين ودوليين.

الدكتور إن جاناردان

أستاذ ومدير إدارة البحوث والتحليل في أكاديمية أنور قرقاش الدبلوماسية في أبوظبي، وهو متخصص في السياسات الخارجية لدول الخليج والعلاقات بين دول الخليج وآسيا، وباحث غير مقيم في معهد دول الخليج العربية بواشنطن، ومختبر «Great Game» بجامعة ولاية أريزونا. ومن بين أحدث مؤلفاته كتاب «Global Gulf:»: Geo-Economic, Geo-Political and Geo-Technological Transformation in Saudi Arabia, the UAE, and Qatar (Gerlach, 2026) and Workarounding: The Rise of Tech Middle Power Cooperation in a Turbulent World (ed., Springer-Palgrave, 2026).

الدكتور محمد الزرعوني

مُحاضِر في أكاديمية أنور قرقاش الدبلوماسية بأبوظبي، وحاصل على درجة الدكتوراة من جامعة ريدينج بالمملكة المتحدة. يركز في المقررات الدراسية والبرامج التدريبية التي يُدرِّسها على التنمية البشرية الدولية، والدبلوماسية الاقتصادية، والاقتصاد السياسي والدولي. تشمل اهتماماته البحثية الحالية دبلوماسية الطاقة، مع التركيز على الدور المتنامي لدولة الإمارات العربية المتحدة كطرف مؤثر في التحول العالمي نحو الطاقة المستدامة.

مُلخَّص:

- كشف تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز عام 2026 نقطةَ ضعفٍ هيكليةٍ في صميم نظام الطاقة العالمي. فالعالم يعتمد اعتمادًا شديدًا على مجموعة محدودة من نقاط الاختناق البحرية الحساسة، وعندما يتعرض إحداها لضغوط، فإن الآثار تمتد بسرعة إلى قطاعات الشحن والتأمين والأسعار والإنتاج والاستقرار السياسي.
- أظهرت الأزمة أن أمن الطاقة لا يتوقف فقط على حجم إنتاج النفط والغاز، بل يعتمد أيضًا على أنظمة شاملة تؤثر في قدرتنا على نقل الطاقة وتخزينها وتوجيهها عبر بنية تحتية مرنة ومتنوعة.
- تشير هذه النظرة التحليلية إلى ضرورة توسيع نطاق الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ليتجاوز محور تركيزه الأصلي المتمثل في قطاع النقل؛ ليشمل البعد المتعلق بالطاقة.
- إنّ إنشاء ملتقى للطاقة يربط بين منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط ليجمع بين إنتاج دول الخليج، وخطوط الأنابيب والبنية التحتية للتخزين وقدرات النقل الإسرائيلية، وطرق التصدير عبر البحر الأبيض المتوسط، يقلل من الاعتماد على مضيق هرمز ويعزز المرونة بين دول الخليج وأوروبا.
- أثبتت الأزمة كذلك أن خطوط الأنابيب البديلة وحدها لا تكفي. فقد تعرضت خطوط النقل البديلة ومواقع التخزين ومرافق التصدير نفسها للهجمات، مما يُظهر ضرورة إنشاء مخازن محمية ومتنوعة جغرافيًا خارج منطقة الخليج.
- في هذا السياق، يمكن للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا أن يكون ملتقى إستراتيجي بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط؛ لتوفير خدمات النقل والتخزين والوصول المباشر إلى الأسواق الأوروبية.
- تتمتع دولة الإمارات العربية المتحدة بموقع متميز يتيح لها إطلاق مبادرة إقليمية من هذا النوع، نظراً لنطاق انتشار بنيتها التحتية ومرونتها الدبلوماسية وعلاقاتها الجيدة مع جميع الأطراف المشاركة في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا .
- هذا الممر سيحقق أكثر من مجرد تنويع مصادر الإمداد لأوروبا في أعقاب انقطاع الإمدادات الروسية، حيث سيدعم تحولاً استراتيجياً أوسع نطاقاً، لا يقتصر فيه دور دول الخليج على التصدير فحسب، بل يجعلها شريكةً في المرونة والبنية التحتية والتنسيق.

- بالنسبة للمنتجين في منطقة الخليج، فإنّ توفير مسارات وخيارات تخزين إضافية يقلل من تعرضهم لاضطرابات الإمداد ويزيد دورهم في رسم ملامح المشهد الإقليمي للطاقة.
- إن إنشاء ممر اقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا للطاقة سيعود بالفائدة على الأطراف الآسيوية الأخرى، بما في ذلك الهند واليابان وكوريا الجنوبية، من خلال توفير المزيد من المرونة والاحتياطيات والتنسيق لنظام كان سيظل، لولا ذلك، معرضًا بشدة لتأثيرات الاضطرابات في منطقة الخليج.
- يمكن أن تدعم هذه البنية التحتية أيضًا جهود إعادة الإعمار في المناطق المتضررة من النزاعات، بما في ذلك غزة، من خلال ربط احتياجات الطاقة المحلية بنظام إقليمي واسع.
- تُبيّنُ توصيات النظرة التحليلية أن الطريقة المجدية لترجمة هذه الخطة من مرحلة التصور إلى التنفيذ هي البدء بمشروع تجريبي. ينبغي على الأطراف الإقليمية:
  - » إنشاء مجموعة عمل معنية بالطاقة ضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.
  - » إطلاق مشروع مشترك لتقييم جدوى المشروع وتحديد المخاطر.
  - » إطلاق نموذج يعتمد على استخدام قدرات التخزين وإعادة الشحن الإسرائيلية الحالية للنفط الخام أو المنتجات المكررة القادمة من دول الخليج.
  - » ربط هذا المشروع بطرق التصدير المتوسطية المؤدية إلى أوروبا.
- إذا تم صياغة ملتقى الطاقة على هذا النحو، فإنّ النظرة التحليلية تلخص إلى أن هذا المشروع ضمن الممر الاقتصادي يمكن أن يضيف مستوى آخر من المرونة الإقليمية.

تفاصيل الموضوع

أظهر تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز في أوائل عام 2026 مدى انكشاف نظام الطاقة العالمي لنقطة اختناق بحرية واحدة. حيث يمر عبر المضيق يوميًا ما يقارب خُمس استهلاك العالم من النفط. وعندما يتعرض هذا الممر للاضطراب، ولو لفترة وجيزة، فإن تداعيات ذلك تمتد على الفور لتشمل طرق الشحن وأسواق التأمين وأسعار الطاقة حول العالم.[1]

الدرس الأعمق واضح وهو أن أمن الطاقة لا يتحدد فقط بحجم إنتاج النفط، بل أيضًا بمدى المرونة في توصيله إلى نقطة الطلب. وتعتمد هذه المرونة على البنية التحتية لنقل الطاقة وتخزينها وتوزيعها عبر المناطق. بالإضافة إلى ذلك، فإن القدرة على حماية هذه البنية التحتية وصيانتها والحفاظ عليها أمر بالغ الأهمية لضمان استيعاب أي صدمات، ومنع التداعيات على قطاعات الطاقة والمياه والإنتاج الصناعي.

لهذا، فإن السؤال لا يقتصر على كمية النفط التي ينتجها الخليج فحسب، بل يمتد ليشمل مدى إمكانية الاعتماد على الطرق التي تنقل هذا النفط إلى الأسواق العالمية. وهنا تبرز الأهمية الاستراتيجية للمفهوم المتنامي لـ «الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا». قُدّم مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في البداية بوصفه ممرًا للنقل يربط بين الهند ودول الخليج وإسرائيل وأوروبا، إلا أنه أصبح يمثل اليوم شيئًا أكبر وهو: إطار لربط شبكات البنية التحتية في عدة مناطق.

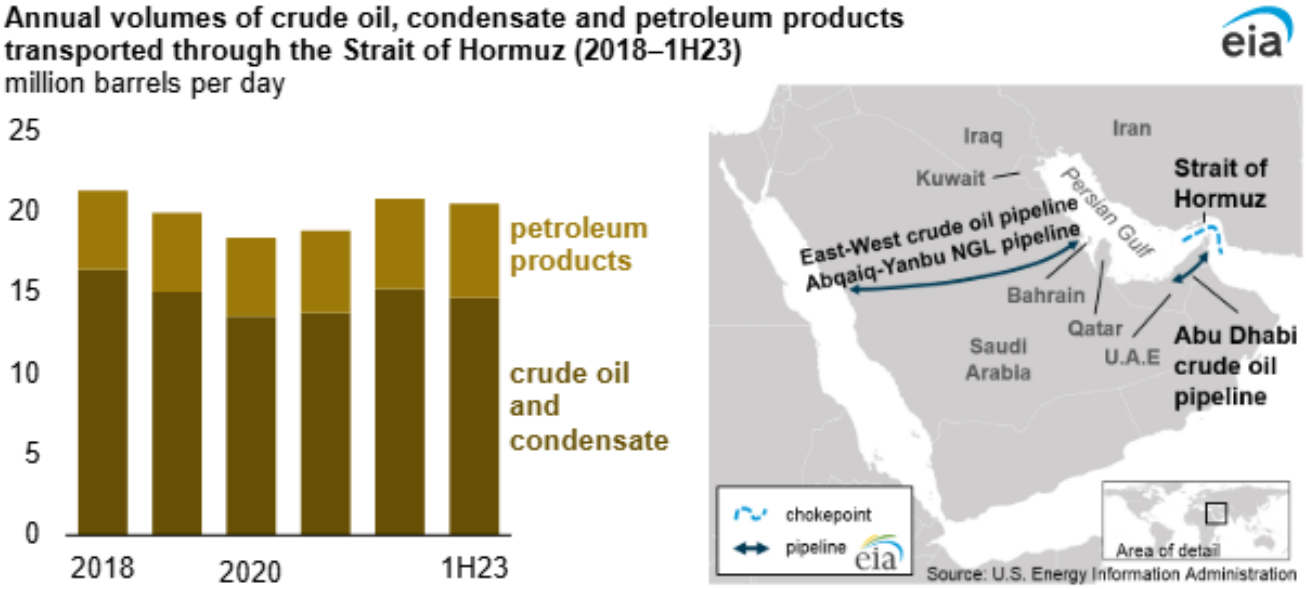
يشير الاضطراب في مضيق هرمز إلى ضرورة أن تصبح الطاقة عنصراً أساسياً ضمن الممر الاقتصادي. إن إنشاء نظام يربط بين قدرات الإنتاج في دول الخليج وطرق التصدير عبر البحر الأبيض المتوسط والبنية التحتية البديلة من شأنه أن يقلل من الاعتماد على ممر ضيق واحد، بجانب تعزيز تدفق الطاقة والتعاون بين دول الخليج وأوروبا. ويمكن أن تدعم هذه البنية التحتية أيضًا جهود إعادة الإعمار في المناطق المتضررة من النزاعات، بما في ذلك غزة، من خلال ربط احتياجات الطاقة المحلية بنظام إقليمي شامل.

توسيع نطاق مشروع الممر الاقتصادي ليتضمن ملتقى للطاقة هو وسيلة عملية للحد من التعرض لاضطرابات نقاط الاختناق، وذلك من خلال إنشاء مسارات نقل إضافية، وزيادة سعة التخزين، وزيادة الروابط بين منتجي دول الخليج والأسواق الأوروبية. وتشير الدراسة على وجه التحديد إلى ضرورة إنشاء مراكز تخزين وعبور إضافية خارج المنطقة المباشرة للخليج، في مواقع تجمع بين البعد عن نقاط الاختناق الرئيسية، وتوفير حماية مجدية، والوصول المباشر إلى أسواق الاستهلاك الرئيسية.

الوضع الراهن

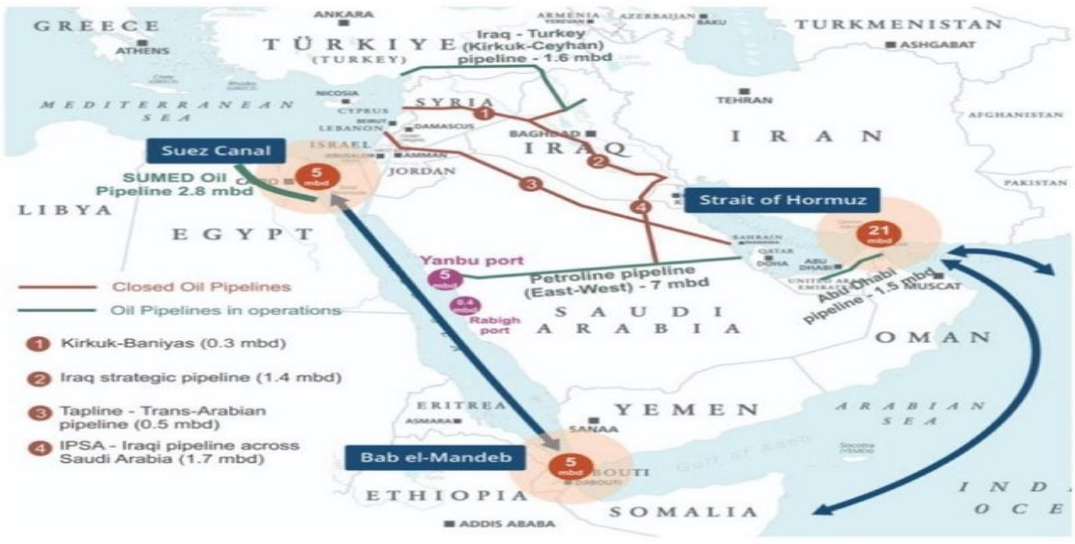
أوضح تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز مدى الاضطراب الذي قد يصيب تدفقات الطاقة العالمية عند وقوع صراع إقليمي. فحتى الانقطاعات القصيرة في حركة المرور عبر المضيق تؤثر فورًا على حركة ناقلات النفط وأسعار التأمين وحسابات أمن الطاقة في أوروبا وآسيا.

أزمة هرمز لم تكن مفاجأة. فقد كان هذا السيناريو الأسوأ مطروحًا على الطاولة منذ سنوات. غير أنه عندما حدث الاضطراب، ظلت القدرة على الرد محدودة. فمن بين ما يقرب من 20 مليون برميل يوميًا توقف ضخها عن السوق، لم يتسن إعادة توجيه سوى حوالي 7 ملايين برميل عبر مسارات بديلة. ومن بين هذه الطرق البديلة خط أنابيب حبشان-الفجيرة، الذي تبلغ طاقته الاستيعابية حوالي 1.5 مليون برميل يوميًا؛ وخط أنابيب شرق غرب السعودي الممتد من أبقيق إلى ينبع، والذي تبلغ طاقته الاستيعابية الاسمية حوالي 7 ملايين برميل يوميًا؛ وخط أنابيب كركوك-جيهان، الذي يمكنه نظريًا نقل ما يصل إلى 1.6 مليون برميل يوميًا.[2]



لكن في واقع الأمر يبدو أن خط الفجيرة هو الوحيد الذي عمل بطاقة أكثر من المستويات الاسمية، حيث أفادت التقارير أنه نقل نحو 1.8 مليون برميل يوميًا، على الأرجح باستخدام النفط الخام المخزّن. وبلغت طاقة التصدير لخط أنابيب شرق غرب السعودي نحو 5 ملايين برميل يوميًا، حيث يُخصص جزء من طاقته لتلبية الاستهلاك المحلي. ورغم الأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها مسار جيهان بالنسبة للصادرات العراقية، إلا أنه لم يكن ينقل سوى حوالي 250 ألف برميل يوميًا بسبب الاضطرابات السياسية التي شهدها في السابق. ونتيجة لذلك، انقطع ما يقرب من 13 مليون برميل يوميًا عن السوق عند استبعاد استخدام الاحتياطيات الاستراتيجية.[3]

Figure 1: Middle East oil pipelines and flows



Source: J.P. Morgan Commodities Research

كانت تكلفة عدم توفر بدائل كافية أكبر مما توحي به الفجوة في الصادرات التي تظهر في العناوين الرئيسية. فسرعان ما أدى انخفاض طاقة التصدير إلى خفض الإنتاج في الدول المنتجة بسبب قيود التخزين. فقد أفادت تقارير، على سبيل المثال، بأن العراق خفّض إنتاجه من نحو 4.3 مليون برميل يوميًا قبل الحرب إلى ما يقارب 1.6 مليون برميل. وذكرت بعض التقارير أن الكويت، التي كانت تفتقر إلى احتياطيات كافية وتواجه قيودًا في سعة التخزين، خفضت إنتاجها من 2.6 مليون برميل يوميًا إلى حوالي 1.2 مليون برميل.[4]

لم تنحصر المشكلة في نقص الطرق البديلة لتخطي مضيق هرمز. فقد استهدفت إيران البنية التحتية للطاقة بطرق تشير إلى جهود متعمدة لإحداث أكبر قدر من الاضطراب. ولم تكن الضربات التي استهدفت منشآت التكرير، ولا سيما في البحرين والكويت وإلى حد ما دولة الإمارات العربية المتحدة، تهدف فقط إلى إلحاق الأذى بشعوب هذه الدول، بل كانت ترمي أيضًا إلى ممارسة ضغوط على المستهلكين الرئيسيين للمنتجات المكررة، لا سيما في أوروبا. بحلول أبريل 2026، بدأت تظهر فعلًا بعض المخاوف بشأن نقص إمدادات وقود الطائرات في أوروبا.[5]

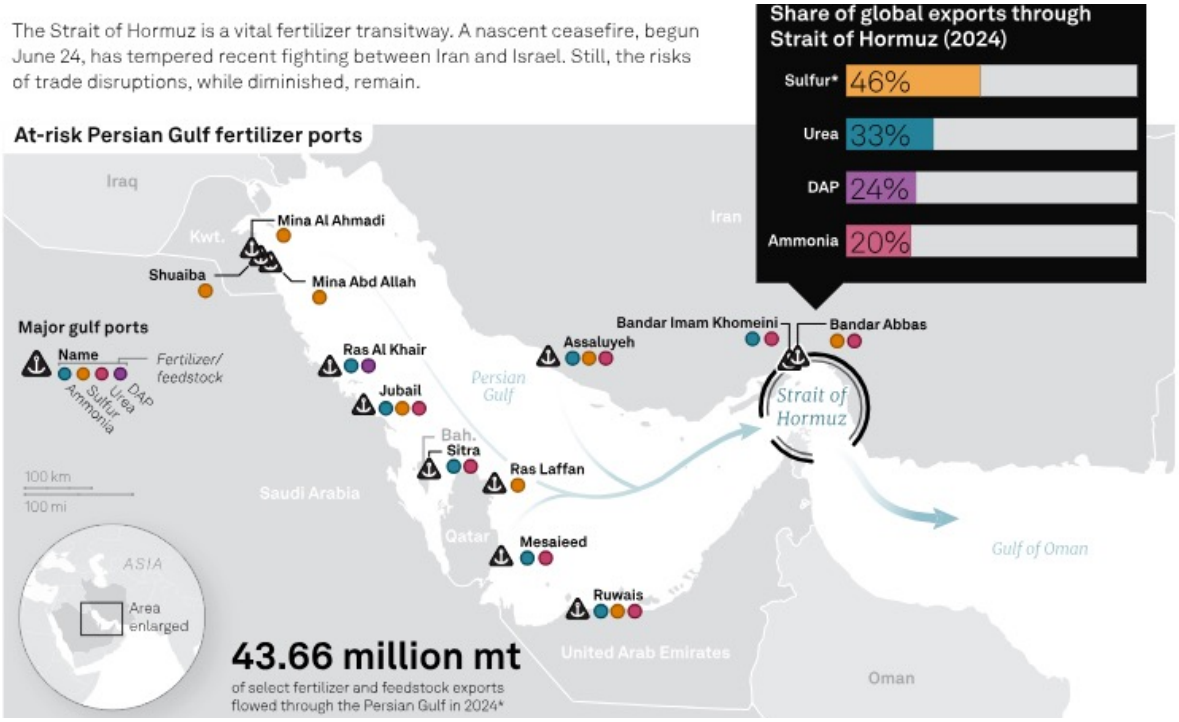
كشفت الهجمات التي استهدفت البنية التحتية لخطوط الالتفاف على مضيق هرمز مدى ضعف البدائل نفسها. فالهجمات التي استهدفت منشآت التخزين في الفجيرة في أوائل مارس 2026، إلى جانب الأضرار التي لحقت بخط الأنابيب السعودي الذي يربط بين الشرق والغرب،[6] وأدت إلى توقف مؤقت في ضخ حوالي 700 ألف برميل يوميًا، أظهرت أن الخطوط البديلة ليست حلاً كافيًا بحد ذاتها.

يصدق القول نفسه على عُمان. فقد تعرض جزء من البنية التحتية للتخزين في صلالة للقصف في مارس 2026، على الرغم من الدور الذي لعبته عُمان كوسيط رئيس في المحادثات بين الولايات المتحدة وإيران قبل الحرب.[7] أما نهج الكويت في زمن الحرب فقد سار في الاتجاه المعاكس.[8] فبفضل احتفاظ الكويت بجزء من مخزونها خارج منطقة الخليج، تمكنت من مواصلة بيع بعض نفطها خلال الحرب، وبأسعار أعلى.

كان الدرس واضحًا. فلا يكفي توسيع الطاقة الاستيعابية لخطوط الأنابيب التي تتجنب مضيق هرمز، وبناء أنابيب جديدة، وتحسين الحماية للخطوط القائمة؛ بل تحتاج المنطقة أيضًا إلى منشآت تخزين تقع على مسافة بعيدة من هرمز، بحيث يمكنها خدمة منتجي الخليج في أوقات الأزمات وتوفير دعم فوري لكل من النفط الخام والمنتجات المكررة. لذلك، من المهم مراعاة أن ملتقى للطاقة ضمن الممر الاقتصادي يجب أن يُصمم استنادًا إلى المبادئ الأساسية للنظم الاحتياطية الخاضعة للحماية.

إن تعطل صادرات الطاقة عبر مضيق هرمز لا يؤثر على أسعار النفط فحسب. حيث إنه يحدث تأثيرات متسلسلة أوسع نطاقاً في قطاعات متعددة، ويُثقل كاهل الاقتصادات الضعيفة بشدة. فلا يقتصر دور النفط والغاز الخليجي على تشغيل قطاعي النقل والتدفئة، وإنما يشمل أيضًا الصناعات البتروكيماوية والأسمدة والبلاستيك والمذيبات ومنتجات التنظيف والمنسوجات والإطارات والأدوية ومكونات الإلكترونيات. فالكبريت المستخرج من النفط والغاز عنصر حاسم في إنتاج حامض الكبريتيك، وهو بدوره ركيزة أساسية للصناعات المتطورة، بما في ذلك صناعة أشباه الموصلات والتقنيات الصديقة للبيئة.[9]

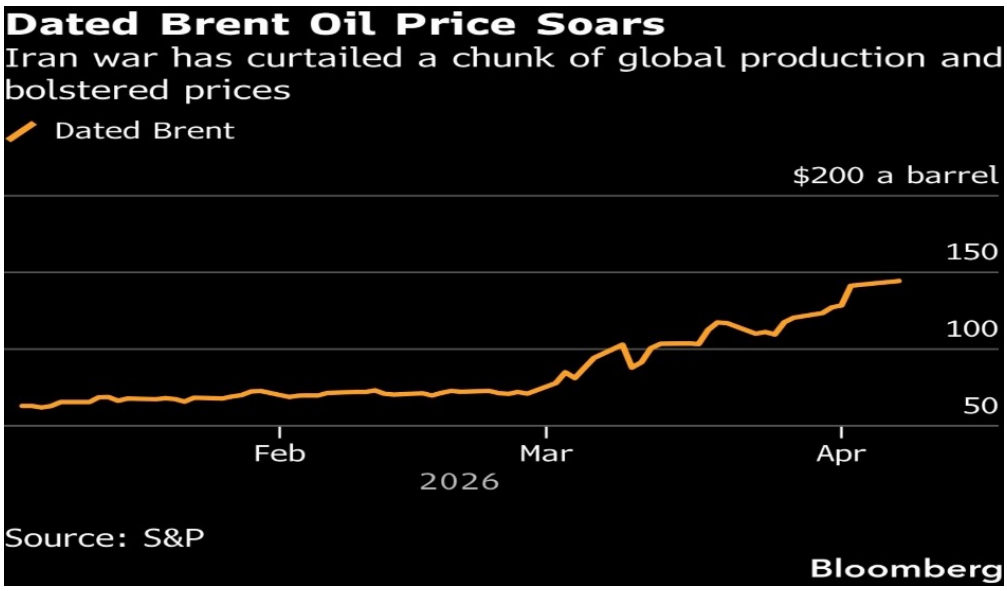
لذلك، لم تكشف أزمة هرمز عن ضعف الدول المستوردة للطاقة فحسب، بل أوضحت أيضًا مدى اعتماد الاقتصادات الأكثر فقرًا والأقل استقرارًا سياسيًا على استمرار تدفق الطاقة من دول الخليج. فالمغرب، على سبيل المثال، يمتلك حصة كبيرة من احتياطيات الفوسفات العالمية، لكنه يعتمد على استيراد الكبريت، الذي يأتي في الغالب من دول الخليج، لإنتاج الأسمدة.[10] وتواجه مصر على وجه التحديد ضغوطًا بسبب اعتمادها على استيراد الطاقة والأسمدة. حيث يؤدي ارتفاع تكاليف الأسمدة إلى زيادة الضغط على أنظمة الدعم، ولا سيما دعم الخبز، ويزيد من الضغوط الاجتماعية والمالية.[11] وتواجه تونس أيضًا مخاطر بسبب ضعف ميزانيتها واعتمادها على الواردات. في مثل هذه الحالات، هناك خطر من أن يتحول ارتفاع أسعار الطاقة والأسمدة من مسألة اقتصادية إلى مشكلة سياسية.[12]



Source: S&P Global

تضررت آسيا بطرق تجاوزت بكثير مجرد أسعار النفط التي تتصدر عناوين الأخبار. ففي الهند، سرعان ما انعكس ارتفاع أسعار غاز الطهي على الحياة اليومية والإنتاج الصناعي، حيث وردت تقارير عن مغادرة العمال المهاجرين لمراكز التصنيع وظهرت بوادر مبكرة لنقص في اليد العاملة. وفي الصين، ساهم ارتفاع تكاليف استيراد الطاقة في انخفاض حاد في الفائض التجاري. وفي اليابان، ظهرت الآثار بوضوح سواء على تكاليف المستهلكين أو على سلاسل التوريد الصناعية، بما في ذلك الارتفاع الكبير في أسعار تذاكر الطيران للمسافات الطويلة، والاضطرابات المؤقتة في قطاع التصنيع الذي يعتمد على المواد الأولية المشتقة من النفط مثل النافتا. وقد أوضح ذلك الدرس العام المستخلص من الأزمة وهو أن: استمرار صدمة الطاقة في منطقة الخليج لا تقتصر آثاره على أسواق الوقود فحسب، وإنما يمتد ليغطي قطاعات التصنيع والنقل والميزان التجاري وتكاليف المعيشة اليومية في جميع أنحاء آسيا.[13]

على الرغم من وجود بعض البنى التحتية البديلة، إلا أنها لا تلبي سوى جزء من إجمالي طاقة التصدير، مما يجعل تدفقات الطاقة العالمية معرضة بشدة للاضطرابات في موقع واحد. وقد انعكس هذا الغموض في سرعة وحجم صدمة الأسعار. فقبل الأزمة، كان سعر خام برنت القياسي يتراوح بين 65 و70 دولارًا للبرميل. وقفز السعر إلى حوالي 119 دولارًا للبرميل في ذروة الاضطراب. وارتفعت أسعار بعض أنواع النفط القياسية ارتفاعًا ملحوظًا، حيث أفادت تقارير بأن سعر برنت المؤرخ اقترب من 144 دولارًا، ووصلت الأسعار الفورية المرتبطة بعمان إلى مستوى مقلق بلغ 171 دولارًا للبرميل. وقد أدى ذلك إلى ارتفاع حاد في أسعار الوقود، بما في ذلك في الولايات المتحدة، حيث تجاوز سعر الجالون من البنزين حاجز الـ4 دولارات، مما أثار استياءً واضحاً بين الشعب الأمريكي. أما في الاقتصادات الأضعف، فقد كان العبء أثقل.[14]

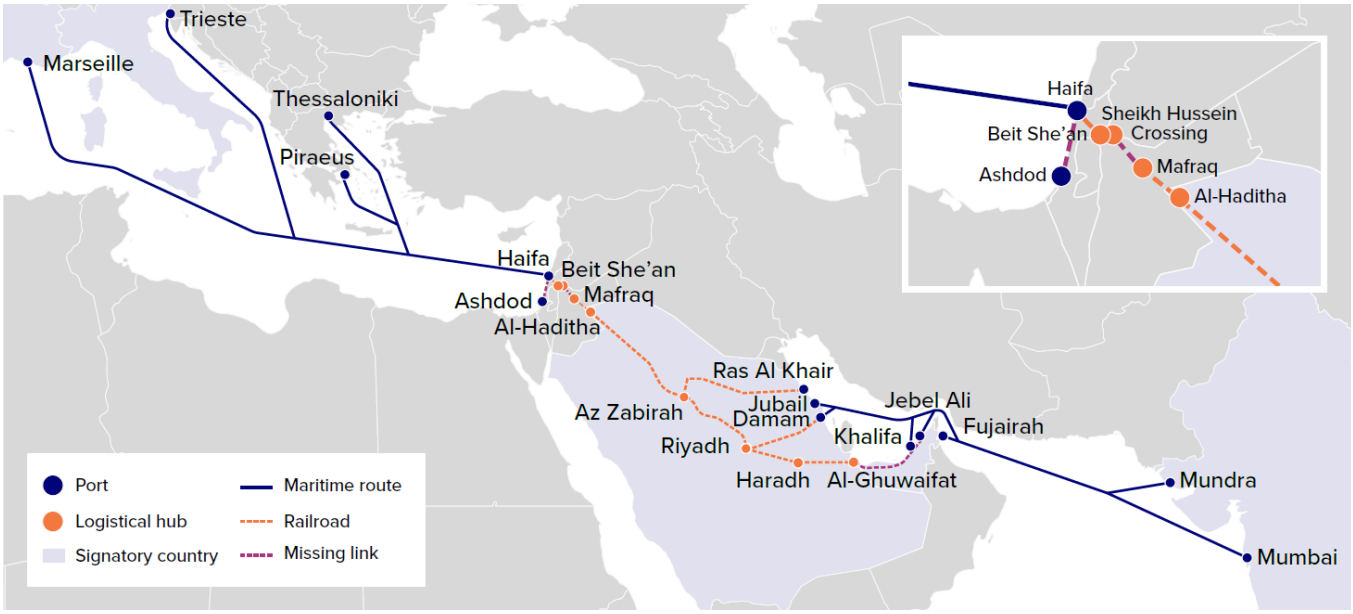


بالنسبة لأوروبا، فإن التداعيات المترتبة على ذلك واضحة. فمنذ غزو روسيا لأوكرانيا، ركزت سياسة الطاقة الأوروبية على تنويع مصادر الإمداد. غير أن تنويع مصادر الإمداد وحده لا يحل المشكلة إذا ظلت طرق النقل معرضة للخطر.

اضطراب أمن الطاقة في أوروبا ليس بالأمر الجديد. فقد أدى انخفاض الإنتاج في بحر الشمال، والانقطاعات المتكررة في إمدادات الغاز الروسي، وفشل مشاريع خطوط الأنابيب البديلة، وانهيار الإنتاج الليبي في أعقاب الانتفاضات العربية، وتوثيق العلاقات في مجال الطاقة بين دول الخليج وشرق آسيا، إلى تضييق هامش المناورة أمام أوروبا. ثم فرضت الحرب في أوكرانيا قيودًا إضافية جراء العقوبات على الحصول على النفط والغاز الروسيين. وعند النظر إلى هذه النقاط مجتمعة، فإنها تؤكد على ضرورة أن تعمل أوروبا على تعزيز مرونتها من خلال توسيع نطاق الوصول إلى مصادر الطاقة والطرق المجاورة، لا سيما تلك المرتبطة بمنطقة البحر الأبيض المتوسط. وبالتالي، فإن أمن الطاقة يتزايد اعتماده على تنويع البنية التحتية: مسارات نقل متعددة، ومنشآت تخزين آمنة، وأنظمة عابرة للمناطق الجغرافية تتيح القدرة على استيعاب أي اضطرابات.[15]

ما وراء البنية التحتية: ملتقى الطاقة ضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

عندما أُعلن عن مبادرة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في عام 2023، ركزت المبادرة في المقام الأول على البنية التحتية للنقل للربط بين الهند وأوروبا عبر دول الخليج وإسرائيل. وكان الهدف هو تقصير أوقات النقل وتعزيز التكامل الاقتصادي بين المناطق الثلاث. لكن فكرة الممر الاقتصادي تتجاوز نطاق السكك الحديدية والموانئ. ففي منطقة تتسم باضطراب الاستقرار السياسي والصراعات المتكررة، من المرجح أن يتحقق التقدم في مجال التعاون من خلال مبادرات متعددة المستويات بدلاً من الاعتماد على ممر واحد يتوقف على استقرار الأوضاع السياسية.[16]



Source: Atlantic Council

البنية التحتية للطاقة هي الخطوة المنطقية التالية. يمكن لملتقى الطاقة ضمن الممر الاقتصادي أن يربط بين إنتاج دول الخليج، ومسارات التصدير البديلة، والبنية التحتية للنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط، والطلب الأوروبي. الهدف ليس استبدال الطرق البحرية الحالية المارة عبر مضيق هرمز، بل تدعيمها بمسارات إضافية يمكن من خلالها نقل الطاقة بين المناطق. كلما زاد تنوع هذه المسارات، قلّت قابلية النظام للخلل في أي نقطة بعينها.

يوفر تطبيق نهج الممر الاقتصادي متعدد المستويات العديد من البدائل القائمة على الطاقة. فقد يبدأ الأمر بنقل النفط والغاز إلى جانب منتجاتهما الثانوية، ويمتد بعدها ليشمل شبكات الربط الكهربائي.

ينبغي الآن النظر إلى الممر الاقتصادي ليس كمجرد ممر للنقل، بل كجزء من منظومة أوسع للمرونة. الحديث هنا ليس عن تسريع حركة البضائع فحسب، بل إنشاء آليات قادرة على امتصاص الصدمات، وإعادة توجيه الطاقة، والحفاظ على الاستمرارية في ظل الضغوط.[17] وهذا يعطي مشروع الممر الاقتصادي بعدًا آسيويًا أكثر وضوحًا. في حين أن الهند هي الركيزة الآسيوية الرئيسية للممر، لكن أهمية الممر الاقتصادي تتجاوز حدود الهند.

أظهرت أزمة مضيق هرمز أن الاضطرابات في منطقة الخليج تمتد بسرعة لتؤثر على الصناعة، والموازين التجارية، وقطاع الطيران، وتكاليف المعيشة للأسر في آسيا. وبالتبعية، لا ينبغي النظر إلى مكون الطاقة في مشروع الممر الاقتصادي على أنه مجرد آلية تقتصر على منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط. وإنما ينبغي النظر إليه على أنه جزء من منظومة أوسع للمرونة تشمل آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، حيث تكون الهند فيها طرفاً أساسياً إلى جانب شركاء آسيويين آخرين، بما في ذلك اليابان وكوريا الجنوبية، اللتين يزداد اهتمامهما بتنويع المسارات وتنسيق عمليات التخزين والبنية التحتية.[18]

بالنسبة للشركاء الآسيويين، لا تكمن القيمة في النقل المادي للطاقة فحسب، بل في مرونة النظام ككل أيضًا. إن إضافة مكون للطاقة ضمن مشروع الممر الاقتصادي لن يقضي على تعرض آسيا لاضطرابات الخليج، لكنه يتيح القدرة على التعامل مع هذا التعرض من خلال توفير خيارات إضافية ووسائل حماية وتنسيق. إنّ تنويع مسارات التصدير، وتوسيع سعة التخزين خارج منطقة الخليج، وإنشاء نقاط إعادة شحن إضافية، يقلل من مدى التأثير الفوري لأي اضطراب في ممر ضيق واحد على الأسواق الآسيوية. ومن هذا المنطلق، فإنّ البعد المتعلق بالطاقة في هذا الممر آلية لتعزيز المرونة في آسيا.

ربما يفتح ربط شبكات الطاقة الباب أمام مفهوم أوسع للتعاون الإقليمي. وهذا المشروع يُقدِّمُ نموذجًا عمليًا للحل الجماعي للمشكلات الإقليمية وتحقيق أقصى استفادة من التنسيق المتعدد الأطراف، بدلاً من الاعتماد فقط على الترتيبات الثنائية. يتيح التعاون في مجال الطاقة بدائل إضافية ويُقصِّر المسارات، ولكنه يمكن أن يدعم أيضًا نقل سلع أخرى تعتمد قيمتها على السرعة والموثوقية، مثل المواد الغذائية.

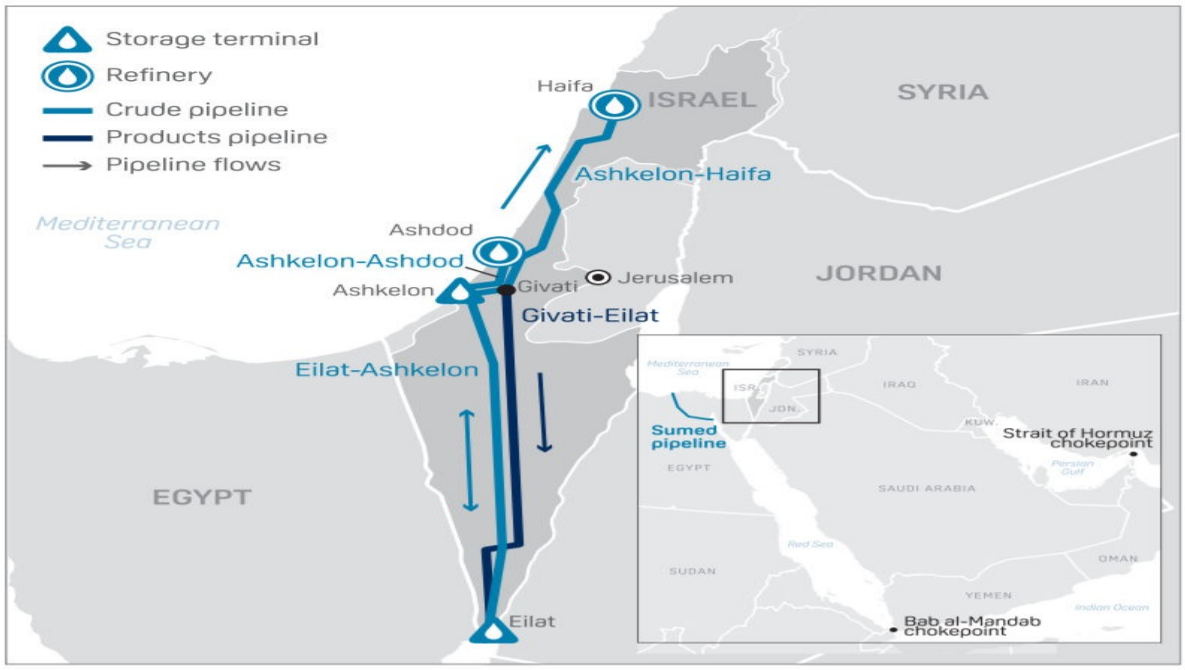
لهذا السبب، ينبغي النظر إلى الممر الاقتصادي بوصفه نظامًا متكاملًا وليس مجرد نظام لوجستي ضيق النطاق. وهذا المنطق يتجاوز مجال الطاقة بحد ذاتها. حيث يمكن لمراكز التخزين الإقليمية، سواء كانت مخصصة للنفط أو منتجات الوقود أو حتى إمدادات غذائية محددة، أن تساعد الدول على إدارة حالات النقص الناجمة عن الحروب أو الكوارث الطبيعية أو الارتفاعات المفاجئة في الأسعار. وينطبق المنطق ذاته على التحديات الإقليمية الأخرى التي تتطلب تعاوناً عملياً بدلاً من تحقيق انفراجات سياسية كبرى.

البنية التحتية للتخزين، بدورها، قد تدخل ضمن منظومة الممر الاقتصادي الأشمل التي توسع دور المراكز العالمية القائمة، مثل الفجيرة وسنغافورة وروتردام، من خلال إنشاء مراكز إقليمية ثانوية. والهدف من ذلك هو إنشاء نموذج موزع للتخزين وإعادة الشحن: نقاط ربط إضافية يمكن تزويدها بالمخزون في الأوقات العادية واستخدامها في حالات الطوارئ لكسب الوقت، وتحقيق الاستقرار في التدفقات، والحد من المخاطر.

إسرائيل كحلقة وصل

تستطيع إسرائيل الاضطلاع بثلاثة أدوار عملية في هذه المنظومة. أولاً:- يمكن لإسرائيل أن تكون جسر عبور يربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عبر البنية التحتية الحالية للأنابيب التي تربط بين إيلات وعسقلان. فالبنية التحتية لخط أنابيب إيلات-عشقلان ذي التدفق الثنائي الاتجاه بطول 42 بوصة هي بمثابة نقطة تقاطع حاسمة تعمل بنظام «التوصيل والتشغيل» ضمن الممر الاقتصادي بين أوروبا وآسيا (البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر). ويسمح هذا المسار بنقل الشحنات الواردة عبر البحر الأحمر بسرعة إلى محطات التصدير المطلة على البحر الأبيض المتوسط. والأهم من ذلك، أنه يوفر ما تفتقر إليه المنطقة في أوقات الأزمات: جسر بري إضافي آمن يربط بين الشرق والغرب؛ بين تدفق الطاقة من دول الخليج والطرق البحرية المتجهة نحو أوروبا.[19]

EAPC'S EUROPE-ASIA CRUDE ROUTE



Source: S&P Global Platts, EAPC

ثانياً:- يمكن لإسرائيل أن تصبح مركزًا للتخزين. حيث تكتسب منشآت التخزين الواقعة خارج منطقة الخليج أهميةً خاصةً، وذلك في فترات اضطراب الاستقرار الإقليمي. فسعة التخزين في منطقة البحر الأبيض المتوسط تتيح للمنتجين والتجار الاحتفاظ بمخزون احتياطي من الإمدادات حتى عندما تصبح البنية التحتية القريبة من مناطق النزاع عرضة للخطر. وهنا، تصير القدرات الدفاعية المتطورة لإسرائيل، ومرونة بنيتها التحتية الاستراتيجية، من المزايا المهمة.

ثالثًا:- تتيح إسرائيل وصولاً مباشرًا إلى طرق الشحن البحرية في البحر الأبيض المتوسط التي تخدم الأسواق الأوروبية. فيمكن لشحنات الطاقة أن تنتقل بسرعة إلى جنوب أوروبا وتدخل في شبكة التوزيع الأوروبية ككل، وذلك انطلاقًا من الأرصفة المطلة على البحر الأبيض المتوسط. ويزداد هذا الأمر أهميةً في حالة تعرض ممر باب المندب وقناة السويس لضغوط لوجستية مفرطة أو لاضطرابات إقليمية أوسع.

تاريخياً، كان الموقع الجغرافي لإسرائيل عنصراً أساسياً في التفكير المتعلق بتدفق الطاقة من الخليج إلى البحر الأبيض المتوسط. واليوم، تبرز هذه الأهمية بفضل عوامل إضافية: ظهورها كمصدر للغاز مع خبرة متنامية في مجال الطاقة، وقدراتها التكنولوجية في مجالات حماية البنية التحتية، والأنظمة البحرية، وأمن الطاقة. وتجعل هذه الميزات مجتمعة من إسرائيل ليس مجرد طريق عبور، بل نقطة محورية استراتيجية ضمن شبكة طاقة إقليمية أشمل.

دولة الإمارات العربية المتحدة كملتقى استراتيجي

من الأهمية بمكان التنويه إلى أن إنشاء مسار بين الخليج والبحر الأبيض المتوسط في إطار مبادرة الممر الاقتصادي لا يستدعي إنشاء بنية تحتية جديدة للتصدير من دول الخليج. فهناك العديد من خطوط الأنابيب التي تقلل فعلًا من مدى الاعتماد على مضيق هرمز، وقد تصبح جزءًا من نظام متنوع.

تستخدم المملكة العربية السعودية خط أنابيب شرق غرب الذي يربط منشآتها النفطية الشرقية بميناء ينبع على البحر الأحمر، مما يتيح للصادرات تجاوز مضيق هرمز تمامًا. أمّا دولة الإمارات العربية المتحدة فقد أنشأت خط أنابيب حبشان-الفجيرة، الذي يتيح نقل صادرات النفط الخام من حقولها الإنتاجية مباشرةً إلى خليج عمان خارج المضيق.[20]

إنّ حقيقة أن خط الفجيرة ظل يعمل بكامل طاقته أو قريباً من ذلك على الرغم من الهجمات التي تعرض لها خلال الحرب، أمر له دلالته. حيث يثبت ذلك أهمية سرعة الاستجابة وضرورة وجود نظام احتياطي. في هذه الأثناء، فإن هذه النقطة تؤكد أيضًا على ضرورة إنشاء مسارات ومراكز تخزين إضافية قادرة على تخفيف الضغط على البنية التحتية البديلة الحالية عند تصاعد الأزمات.[21]

عند الحديث عن التنفيذ العملي، يمكن نقل النفط الذي يتم تصديره عبر هذه الطرق البديلة ويصل إلى البحر الأحمر من خلال ممر يربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط عبر إسرائيل. ومن شأن ربط البنية التحتية البديلة في منطقة الخليج بمثل هذا الممر أن يضيف بعداً إضافياً للتنويع. بدلاً من الاعتماد على الطرق البحرية بمفردها، يستفيد المنتجون من نظام مختلط يجمع بين خطوط الأنابيب ومراكز التخزين وموانئ التصدير المتعددة.

لكي تحقق هذه المبادرة الهدف المنشود منها، فإنها يجب أن تُطلق كجهد إقليمي وليس كمبادرة وطنية. دولة الإمارات العربية المتحدة في مكانة تؤهلها لاستضافة مثل هذه المناقشة. على مدار العقد الماضي، تنامى دور دولة الإمارات العربية المتحدة كحلقة وصل إقليمية تربط بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا من خلال مبادرات التجارة والخدمات اللوجستية والبنية التحتية. حيث تمنحها موانئها وشبكاتها الاستثمارية وعلاقاتها الدبلوماسية القدرة على جمع مجموعة واسعة من الأطراف الفاعلة.[22]

ظهرت تلك المرونة بوضوح حتى أثناء الحرب. إن قدرة دولة الإمارات العربية المتحدة على الحفاظ على علاقات نشطة مع القوى العالمية، بما في ذلك الصين، إلى جانب علاقاتها القوية مع الشركاء الأوروبيين ومكانتها الموثوقة في شرق آسيا، بما في ذلك مع دول مثل اليابان وكوريا الجنوبية، تعزز دورها كحلقة وصل. فبفضل القدرات المالية والخبرات العملية لدولة الإمارات العربية المتحدة في الخدمات اللوجستية والبنية التحتية، فإنّها باتت طرفًا له ثقله يستطيع إطلاق مثل هذه المبادرة.[23]

ما لا يقل أهمية عما سبق أن دولة الإمارات العربية المتحدة تربطها علاقات جيدة بشركاء رئيسيين في مشروع الممر الاقتصادي، بما في ذلك الهند وإسرائيل ودول الخليج والدول الأوروبية. وهذا يجعل دولة الإمارات العربية المتحدة ملتقى مناسب لإجراء مناقشات قد تكون ذات حساسية سياسية. وبالتالي، فإن إنشاء مجموعة عمل معنية بالطاقة ضمن مشروع الممر الاقتصادي - تستضيفها دولة الإمارات العربية المتحدة - يمكن أن يجمع بين منتجي الطاقة في دول الخليج وإسرائيل والهند والشركاء الأوروبيين، بهدف بحث سبل دمج البنية التحتية الحالية في جميع أنحاء المنطقة في شبكة طاقة أكثر شمولًا.[24]

دولة الإمارات العربية المتحدة تعتزم تسريع مشروع خط أنابيب لتجاوز مضيق هرمز

تُسرِّعُ دولة الإمارات العربية المتحدة إنشاء خط أنابيب جديد، من شأنه مضاعفة طاقة التصدير عبر الفجيرة في المنطقة الشرقية لتجاوز مضيق هرمز. من المتوقع أن يبدأ تشغيل مشروع خط أنابيب الغرب-الشرق، الذي يهدف إلى «تلبية الطلب العالمي»، بحلول عام 2027. وهذا بمثابة إضافة إلى خط أنابيب النفط الخام في أبوظبي، وهو خط أنابيب يبلغ طوله 380 كيلومترًا ويمتد من حقل حبشان للنفط والغاز الذي يقع في المنطقة الجنوبية الغربية من أبوظبي، إلى ميناء الفجيرة ـ الذي تعرض لهجمات خلال الحرب وفترة وقف إطلاق النار. تبلغ طاقة خط الأنابيب، الذي بدأ تشغيله في عام 2012، حوالي 1.5 مليون برميل في اليوم.[25]

التداعيات الاستراتيجية على أوروبا وآسيا والشرق الأوسط

عند الحديث عن أوروبا، فإن إنشاء ممر يربط بين الخليج والبحر الأبيض المتوسط سيحقق نتائج أكثر من مجرد دعم تنويع مصادر الطاقة في أعقاب انقطاع واردات الطاقة الروسية. وهذا ينسجم مع عملية إعادة التموضع الجيوسياسي الأوسع نطاقاً التي تجري فعلًا. على مدى العقدين الماضيين، تعرض نموذج الطاقة الأوروبي لتصدعات متكررة: أولاً بسبب تراجع الإنتاج المحلي، ثم الاضطرابات المتكررة المرتبطة بروسيا وليبيا، وأخيراً التداعيات الاستراتيجية للحرب في أوكرانيا. ونتيجة لذلك، لم تعد أوروبا تواجه مشكلة طاقة مؤقتة، بل مسألة أكثر هيكليّة تتعلق بكيفية ضمان الحصول على الطاقة والمرونة والقدرة على الصمود في ظل نظام دولي أكثر تفتتًا.[26]

في هذا السياق، تزداد أهمية منطقة الخليج لأوروبا، ليس فقط بسبب حجم الطاقة التي يمكنها تصديرها، بل أيضًا بسبب دور المنطقة في البنية التحتية الأوسع نطاقًا لأمن الطاقة. ما يهم الآن ليس الإنتاج فحسب، بل أيضًا المنظومة المتكاملة للإنتاج والخدمات اللوجستية والتخزين وإمكانية الوصول إلى وسائل الشحن والموثوقية السياسية. ولهذا، فإن علاقة أوروبا مع منتجي النفط في الخليج تتحول من علاقة تبادلية في المقام الأول إلى علاقة ذات صبغة استراتيجية أوسع. فلم تعد تقتصر أهمية دول الخليج على دورها في التصدير فقط؛ فقد باتت أطرافًا أساسيةً في الجهود الأوروبية الرامية إلى بناء شبكة طاقة أكثر مرونة تمتد من الخليج إلى البحر الأبيض المتوسط.[27]

يعكس هذا التحول أيضًا تعقيدًا متزايدًا في العلاقة الأوروبية مع الولايات المتحدة. فلا تزال واشنطن الشريك الاستراتيجي الرئيس لأوروبا والطرف الأمني الخارجي الأساسي في المنطقة ككل. غير أن السنوات القليلة الماضية أوضحت أن أوروبا لا يمكنها أن تفترض أن القوة الأمريكية وحدها ستتحمل تكاليف حماية تدفقات الطاقة العالمية إلى ما لا نهاية، ولا أن الأولويات الاستراتيجية للولايات المتحدة ستتوافق دائمًا مع نقاط الضعف الاقتصادية لأوروبا وجدولها الزمني. والدرس المستفاد لأوروبا لا يكمن في الانفصال الاستراتيجي عن الولايات المتحدة، بل في تعزيز قدراتها التشغيلية الخاصة، لا سيما في المجالات التي تتقاطع فيها البنية التحتية والتجارة ومرونة قطاع الطاقة.

في هذا الشأن، فإن الارتقاء بالتعاون مع الشركاء الخليجيين والمشاركة الفعالة في الأنظمة القائمة على الممرات، مثل مبادرة الممر الاقتصادي، لا تشكل بديلاً عن العلاقة عبر الأطلسي، بل هي جزء من مساعي أوروبا للتكيف مع عالم تظل فيه الضمانات الأمريكية ضرورية، لكنها لم تعد تلغي الحاجة إلى اتخاذ تدابير تحوُّط على الصعيدين الإقليمي وعبر الإقليمي.[28]

لهذا، فإن ممر الخليج-البحر الأبيض المتوسط سيخدم أوروبا على عدة مستويات في آن واحد. فمن شأن ذلك أن يوفر مرونة إضافية في مسارات النقل في أوقات الأزمات؛ ويوفر سعة تخزينية أكبر بالقرب من الأسواق الأوروبية؛ ويعزز الأهمية الاستراتيجية لمنطقة شرق البحر الأبيض المتوسط في الخطط الأوروبية للطاقة؛ ويساعد في ترسيخ دور أوروبي أكثر استدامة في منطقة يتزايد فيها التداخل بين الطاقة والربط والنفوذ السياسي.[29]

بالنسبة للمنتجين في منطقة الخليج، فإنّ توفير خيارات نقل إضافية يقلل من الاعتماد على ممر بحري وحيد، ويوفر مرونة أكبر خلال فترات التوتر الجيوسياسي. لكن الأهمية تتجاوز مجرد التأمين التجاري؛ فالمشاركة في نظام أوسع نطاقاً يربط بين الخليج والبحر الأبيض المتوسط يعزز دور دول الخليج في صياغة المرونة الإقليمية، بدلاً من أن تقتصر على كونها مجرد موردين معرضين للاضطرابات. وهذا يتيح لدول الخليج رسم ملامح البيئة الاستراتيجية المحيطة بصادراتهم، وليس مجرد الاستجابة لها.

تمتد هذه الآثار إلى الشرق أيضًا. بالنسبة للشركاء الآسيويين، يزيد إضافة مكون الطاقة في مشروع الممر الاقتصادي من مرونة نظام لا يزال معرضًا بشدة للاضطراب في منطقة الخليج. فيما يخصُّ الهند، فإن الفائدة واضحة: فلما كانت الهند مشاركًا أساسيًا في مبادرة الممر الاقتصادي ومستهلكًا رئيسيًا للطاقة، فإن لها مصلحة واضحة في إقامة بنية تحتية واسعة تقلل من التداعيات الاستراتيجية والاقتصادية الناجمة عن عدم الاستقرار في منطقة الخليج.

أما اليابان وكوريا الجنوبية، فإن القيمة تختلف، لكنها لا تزال كبيرة. فكلتاهما تعتمد بشدة على استقرار تدفقات الطاقة من دول الخليج وعلى سلاسل التوريد البتروكيماوية والصناعية التي قد تتعرض للاضطراب جراء الأزمات الإقليمية. إن وجود شبكة بنية تحتية أكثر تنوعًا تربط منطقة الخليج بالعالم لن يقضي على نقاط الضعف تلك، ولكنه قد يقلل من حدة الصدمات في المستقبل من خلال تحسين المرونة في مسارات النقل والتخزين وإعادة التوجيه في حالات الطوارئ.[30]

يساعد إضافة مكون الطاقة لمشروع الممر الاقتصادي في تحويل الشركاء الآسيويين من مجرد متلقين سلبيين للتغيرات الجذرية إلى مشاركين في إطار أوسع للتخطيط للمرونة. عند وضع ترتيبات التخزين، ورسم خرائط المخاطر، وإطلاق المشاريع التجريبية، وتنسيق البنية التحتية، يمكن للأطراف الآسيوية أن تصير جزءًا من آلية إقليمية مشتركة تضع خططًا لمواجهة الاضطرابات بدلاً من الاكتفاء بالاستجابة لها. لا يقتصر البعد الآسيوي لإضافة مكون الطاقة لمشروع الممر الاقتصادي على أمن الإمدادات فحسب، وإنما يتضمن دمج الاقتصادات الآسيوية الرئيسية في نظام إقليمي أكثر مرونة وتنسيقًا.

بهذه الطريقة، لا تكمن قيمة إضافة مكون الطاقة لمشروع الممر الاقتصادي في نقل الطاقة بمرونة أكبر فحسب، بل أيضًا في خلق مصالح مشتركة في استمرارية الإمدادات عبر أوروبا والخليج وآسيا.

الخاتمة

يُظهر تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز مدى انكشاف نظام الطاقة العالمي على اضطرابات نقاط الاختناق.

في السنوات المقبلة، سيتمحور التعاون الإقليمي حول البنية التحتية: خطوط الأنابيب والموانئ ومواقع التخزين وطرق العبور التي تتيح النقل الموثوق للطاقة بين المنتجين والمستهلكين.

إن توسيع نطاق الممر الاقتصادي ليصير ملتقى للطاقة يوفر وسيلة عملية لجعل هذا النظام أقل هشاشة وأكثر مرونة. فعند الربط بين إنتاج دول الخليج وطرق النقل المتنوعة وطاقة التخزين وشبكات التوزيع في منطقة البحر الأبيض المتوسط، يمكن للمنطقة أن تقلل من تعرضها للاضطرابات في المستقبل.

في هذا السياق، يتيح الموقع الجغرافي لإسرائيل أن تكون بمثابة جسر بين دول الخليج وأوروبا. وعند إطلاق مبادرة إقليمية تقودها جهات فاعلة مثل دولة الإمارات العربية المتحدة، وبعد اجتياز مرحلة تجريبية، يمكن لملتقى الطاقة ضمن مشروع الممر الاقتصادي أن يحوّل الأزمة إلى فرصة لإعادة رسم ملامح مشهد انتقال الطاقة عبر المنطقة.

لهذا، قد يكون تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز هو بداية تحول أوسع نطاقاً من نظام طاقة يتسم بوجود نقاط اختناق إلى نظام يتمحور حول بنية تحتية إقليمية متنوعة وموزعة وأكثر مرونة.

التوصيات

- الخطوات المؤسسية ـ ينبغي على الشركاء الإقليميين إنشاء «فريق عمل معني بالطاقة» ضمن مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، له اختصاصات سياسية وتقنية واضحة. ولا ينبغي أن يكون هذا المنتدى قاصرًا على الخبراء فقط، بل آلية منظمة تجمع بين الحكومات والجهات الفاعلة الرئيسية في مجال البنية التحتية من دول الخليج وإسرائيل وأوروبا، وكذلك الهند عند الاقتضاء. وينبغي أن تتمثل مهمته الأولى في إجراء مسح للبنية التحتية القائمة في منطقة الخليج وإسرائيل والبحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك خطوط الأنابيب والمحطات ومرافق التخزين ومسارات المصافي وطرق الشحن ونقاط الاختناق. ولكن بجانب رسم الخرائط، ينبغي للمجموعة أيضًا تحديد الثغرات الاستراتيجية: أين توجد حاجة إلى مزيد من النظم البديلة، وما هي المنشآت الأكثر عرضة للتهديد، وأين يمكن تحقيق قيمة مضافة أكبر من إنشاء مراكز تخزين وإعادة شحن محمية جديدة. دولة الإمارات العربية المتحدة في موقع فريد يؤهلها لاستضافة أو تنظيم مثل هذه الآلية، نظراً لتأثيرها الدبلوماسي وخبرتها اللوجستية ومصداقيتها في المناطق المعنية.
- دراسة الجدوى وتصميم النظام ـ ينبغي للحكومات أن تُكلّف جهة مختصة بإجراء دراسة جدوى مشتركة لا تركز فقط على ما إذا كان إنشاء مثل هذا الممر ممكنًا من الناحية الفنية، بل أيضًا على نوع النظام الذي ينبغي إنشاؤه. يجب أن يشمل هذا التقييم الآثار الفنية والمالية والبيئية والتنظيمية والأمنية المترتبة على ربط البنية التحتية للتصدير في دول الخليج بقدرات النقل الإسرائيلية وطرق التوزيع في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ويتعين أن يتضمن سيناريوهات لحدوث اضطراب جزئي، وصراع ممتد، وضغط متزامن على عدة ممرات استراتيجية، بما في ذلك مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس. ويجب أيضًا أن يدرس الجوانب التجارية: من الذي يمول مرافق التخزين الجديدة، وكيف يتم تنظيم حقوق الاستخدام، وما هي الحوافز اللازمة لمشاركة القطاع الخاص، وكيف يمكن تنظيم شؤون التأمين وتقاسم المخاطر.

- المرحلة التجريبية: من الفكرة إلى التنفيذ ـ ينبغي أن تنتقل المبادرة بسرعة من التصوُّر إلى التنفيذ من خلال مرحلة تجريبية محددة بوضوح. فبدلاً من انتظار حدوث ترتيبات إقليمية شاملة، ينبغي على الشركاء إطلاق مشروع تجريبي عملي يتمحور حول جزء موجود وقابل للاستخدام من الممر. إن أفضل نقطة انطلاق هي مشروع تجريبي يربط النفط الخام أو المنتجات المكررة القادمة من دول الخليج بقدرات التخزين وإعادة الشحن الإسرائيلية الحالية، ومن هناك إلى طرق التصدير عبر البحر الأبيض المتوسط إلى أوروبا. ينبغي النظر إلى هذا الأمر كخطوة أولى عملية، وليس النموذج النهائي للممر بأكمله. وسيكون الهدف من ذلك هو اختبار مدى القدرة على التنفيذ العملي لمكون الطاقة ضمن مشروع الممر الاقتصادي في ظل البيئة التجارية والاستراتيجية الفعلية. ومن شأن مشروع تجريبي كهذا أن يتيح للجهات المشاركة تقييم استخدام المرافق التخزينية، والقدرة الاستيعابية، والمتطلبات الجمركية والتنظيمية، وترتيبات التأمين، والجدوى التجارية، والتنسيق الأمني، والسرعة التي يمكن بها إعادة توجيه منتجات الطاقة في حالات الانقطاع. وبنفس القدر من الأهمية، سيُظهر ذلك أيضًا ما إذا كان الممر قادرًا على توفير مرونة عملية قبل الشروع في ضخ استثمارات أكبر.

- الانخراط الأوروبي ـ ينبغي لأوروبا أن تنظر إلى المشاركة في مثل هذه المبادرة بوصفها جزءًا من استراتيجيتها الشاملة للتكيف، وليس مجرد إجراء ضيق يقتصر على قطاع الطاقة. يجب على الحكومات الأوروبية، بالتعاون مع المفوضية الأوروبية عند الاقتضاء، أن تدرس كيفية ربط ممر الخليج-البحر الأبيض المتوسط بالأولويات الأوروبية ككل: أمن الطاقة، ومرونة القطاع الصناعي، والربط في شرق البحر الأبيض المتوسط، والتنويع على المدى البعيد للابتعاد عن الاعتماد المفرط على المسارات المعرضة للخطر. وهذا يتطلب مشاركة أوروبية أكثر فاعلية في استراتيجيات البنية التحتية في منطقة الخليج، واستعدادًا لتقديم الدعم السياسي والمالي والدبلوماسي لمشاريع الممرات. لا ينبغي أن تقود أوروبا هذه المبادرة بالضرورة، لكن عليها أن تكون حاضرة منذ البداية إذا أرادت أن تسهم في صياغتها وتضمن الاستفادة من مزاياها.

- التوسع على المدى البعيد ـ لا ينبغي النظر إلى ملتقى الطاقة ضمن مشروع الممر الاقتصادي على أنه بديل للمسارات الحالية أو ترتيب ثنائي ضيق النطاق، بل كمستوى آخر من المرونة ضمن منظومة أشمل. وهذا يعني تصميمه بطريقة تتيح توسيع نطاقه لاحقًا ليشمل مجالات ذات صلة، مثل المراقبة الرقمية، وحماية البنية التحتية، وربط شبكات الكهرباء، وتقديم دعم محدد لعمليات إعادة الإعمار وتحقيق الاستقرار في المناطق المجاورة. وكلما نُظِرَ إلى هذا الملتقى بوصفه آليةً لتعزيز المرونة الإقليمية على أرض الواقع، بدلاً من مجرد خط نقل واحد، زادت احتمالات استمراره السياسي.

Endnotes

1. "Strait of Hormuz: Factsheet", International Energy Agency, February 2026.
2. "Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint", US Energy Information Administration, June 15, 2025.
3. "World oil transit chokepoint", EIA, March 2026; Eamonn Sheridan, "Five pipelines that can bypass the Strait of Hormuz, but not replace it", Investinglive, March 3, 2026.
4. "Middle East countries cut daily output", Bloomberg, March 10, 2026.
5. "Attack on Kuwait refineries trigger global jet fuel crisis", Arab Times, March 24, 2026; "Bahrain Bapco announces force majeure on operations", Reuters, March 9, 2026.
6. Anas Alashray, Yoma Ehab and Sheika Dang, "Saudi Arabia says attack cut oil output and East-West pipeline flow", Reuters, April 9, 2026.
7. "Worker injured in drone attack on Oman's Port of Salalah", Reuters, March 28, 2026.
8. "In anticipation of tensions Kuwait stored oil in Japan and Korea: Sheikh Nawaf", The Times, March 8, 2026.
9. "The Strait of Hormuz crisis affects more than just oil. Here are 9 other commodities", World Economic Forum, April 1, 2026.
10. "Strait of Hormuz closure threatens Morocco's fertilizer production, exports", Morocco World News, March 16, 2026.
11. "Egypt manages dual food and fertilizers crisis as Hormuz storm hits", Enterprise AM, April 19, 2026.
12. "The Tunisian economy in the face of the fragmentation", The Arab Weekly, April 23, 2026.
13. "Indian auto textile production hit as gas crunch drives worker's home", Nikkei Asia, April 14, 2026; "Energy crisis spreads across Asia, but investors stay bullish", Nikkei Asia, April 17, 2026.
14. Alex Lawler, Robert Harvey, "Physical oil hits fresh record high near $150 a barrel as Hormuz crisis worsens", Reuters, April 13, 2026.
15. "Europe's oil vulnerability to the Strait of Hormuz disruptions", The Oxford Institute for Energy Studies, April 2026, pp. 2-8; Rahmat Poudineh," Fossil fuel shocks and European electricity prices since the 1970s: what can we learn?", The Oxford Institute for Energy Studies, March 2026, pp. 1-10.
16. Gedaliah Afterman, N. Janardhan, Mohammed Baharoon & Maximilian Mayer,"Connectivity and 'reglobalization': India-Middle East-Europe Economic Corridor and its potential digital future", Anwar Gargash Diplomatic Academy, April 7, 2025.
17. Gedaliah Afterman, "IMEC 2.0: A new regional vision after the Gaza War", Mitvim - The Israeli Institute for Regional Foreign Policies, February 2026, pp. 6-8.
18. Oshrit Birvadker, "The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) in a transforming Middle East", India's World, May 14, 2025.
19. EAPC - Europe Asia Pipeline – official website CO. https://engarchive.eapc.co.il/
20. "Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint", US Energy Information Administration (EIA), June 15, 2025

21. “Port of Fujairah resumes oil loadings after attack and why it matters globally”, EnergyNow.com, March 15, 2026; “UAE’s Fujairah resumes oil loadings after attack, sources say”, Reuters, March 15, 2026.

22. Leith Jeroudi, “Central Asia and the UAE – Link to a reimagined Silk Road”, Anwar Gargash Diplomatic Academy, March 2024, pp. 2-3; Lakshmi Priya, “Changing foreign policy of smaller Gulf states”, Indian Council of World Affairs, October 2022, pp. 40-59.

23. Camille Lons, “East meets middle: China’s blossoming relationship with Saudi Arabia and the UAE”, European Council on Foreign Affairs, May 2024, pp. 6-8.

24. Naomi Kantor Itzhayek, Yoel Guzansky, and Galia Lavi, “China–UAE space cooperation: Risk or opportunity for Israel?”, Institute of National Security Studies, pp, 113-115.

25. “UAE to accelerate oil pipeline project to bypass Strait of Hormuz,” Aljazeera.com, May 15, 2026.

26. “Europe’s oil vulnerability to the Strait of Hormuz disruptions”, The Oxford Institute for Energy Studies, April 2026, pp. 2-8.

27. “EU and United Arab Emirates launch Strategic Partnership Agreement negotiations”, Insight EU Monitoring, December 11, 2025; Nicholas Shafer and Afaq Hussein, “The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an era of geopolitical uncertainty”, Atlantic Council, August 2025, pp. 14-16.

28. Peter Hefele and Gedaliah Afterman, “Rethinking Europe’s Middle East strategy in a changing world“, Wilfried Martens Centre for European Studies, Brussels, August 2025.

29. Ibid.

30. Ibid., Gedaliah Afterman, et al., “Connectivity and “reglobalization“