



كلية الآداب والعلوم
College of Arts and Sciences
QATAR UNIVERSITY جامعة قطر

مركز دراسات الخليج
Gulf Studies Center

هل لا يزال مضيق هرمز معبراً عالمياً حيويّاً للطاقة؟
البدائل بين الواقع والطموح
محجوب الزويري, يارا نصّار

Gulf Insights Series
Nº 34 – July 2020

هل لا يزال مضيق هرمز معبراً عالمياً حيويًا للطاقة؟
البدائل بين الواقع والطموح
محجوب الزويري*، يارا نصّار**

المقدمة

صرّح الرئيس الإيراني حسن روحاني في ٢٥ حزيران ٢٠٢٠ أنّ إيران تُخطّط لتدشين مشروع يهدف إلى استخدام طريق بديل مُطل على ساحل خليج عُمان لنقل صادراتها من النفط الخام، وهي خطوة تهدف إلى تجاوز التصدير عبر مضيق هرمز. ينطوي هذا المشروع على مدّ خط أنابيب نفط جديدة بطول 1000 كيلومترًا من منطقة "غوره" في بوشهر (جنوب إيران) إلى منطقة "جاسك" (جنوب شرق إيران)، وذلك لتحويل مسار صادراتها من النفط الخام. لقد خُصّص لهذا المشروع ميزانية تبلغ 1.8 مليار دولارًا أمريكيًا، على أن يُشغّل جزء من الخط مع نهاية مارس 2021. وبحسب قول روحاني، يُعدُّ هذا التحوّل "قرارًا استراتيجيًا وخطوةً هامةً لإيران من شأنها تأمين صادراتنا من النفط"، وبمثابةٍ تذكيرٍ جديدٍ لأحد التهديدات التي تُعتبر دول الخليج المُصدّرة للنفط مُعرّضة لها.

لسنواتٍ عدّة، بات مضيق هرمز سببًا للتوتّرات الإقليمية، ويرجع ذلك إلى موقعه الاستراتيجي كمنفذٍ بحريٍّ وحيدٍ إلى المحيط الهندي، فهو واحد من أهم المضائق على مستوى العالم حيث يمرُّ من خلاله نحو خُمس إنتاج العالم من النفط، وهو ما عادل في عام 2017 وحده ما يقرب من 18.5 مليون برميل من النفط يوميًا، من مُنتجيه في منطقة الشرق الأوسط، إلى الأسواق في آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية وغيرها، فحوالي 80% من النفط الخام الذي يمرّ عبر المضيق يذهب إلى أسواقٍ آسيويةٍ مثل الصين واليابان والهند وكوريا الجنوبية وسنغافورة. وفي عام 2018، بلغت واردات الولايات المتحدة من دول الخليج حوالي 1.4 مليون برميل يوميًا عبر المضيق، وهو يُشكّل نحو 18% من إجمالي وارداتها النفطية، و7% من إجمالي استهلاك السوائل البترولية في الولايات المتحدة.

* مدير مركز دراسات الخليج وأستاذ تاريخ إيران والشرق الأوسط المعاصر في جامعة قطر
**باحث مساعد في مركز دراسات الخليج بجامعة قطر

عاد المضيق محطّ اهتمام مع تصاعد حدة التوتُّرات بين الولايات المتحدة وإيران منذ مايو 2018، بعد أن أقدمت الولايات المتحدة تحت إدارة دونالد ترامب على الانسحاب الأحادي الجانب من خطة العمل الشاملة المشتركة (JCPOA) المبرمة في عام 2015 بين إيران ودول المجموعة (1+5) التي تضم الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وفرنسا والصين وروسيا وألمانيا. أدى هذا الانسحاب إلى فرض العقوبات على طهران من جديد وتقليص صادراتها النفطية بشكلٍ كبير. وفي حين قُدِّرَت صادرات إيران عام 2018 بحوالي 1.8 مليون برميل يوميًا من النفط الخام، فإنَّ صادراتها قد تقلّصت إلى نحو 573,261 برميل فقط خلال عام 2019.

كانت إيران قد هدّدت في وقتٍ سابقٍ بإغلاق مضيق هرمز في حال تَأثَّرت صادراتها من النفط نتيجة العقوبات الأمريكية، وكان أكثرها لفتًا للانتباه في عام 2019. وأثار احتجاز إيران ناقلتي نفط – سُجِّلَت إحداهما في المملكة المتحدة والأخرى في ليبيريا - في مضيق هرمز في يوليو 2019، المخاوف بشأن مدى إمكانية تأثير النزاع في منطقة الخليج على تعطيل تجارة النفط العالمية، وبالفعل اتَّجهت دول المنطقة نحو البحث عن بدائل أخرى للتصدير عوضًا عن المضيق، إلّا أنَّ مُحاولات إيجاد بدائل لمضيق هرمز كانت مطروحة كذلك قبل هذه الحادثة.

وبالنظر إلى مشاريع البنية التحتية العملاقة هذه التي من شأنها تغيير جغرافية المنطقة، يثور السؤال حول مدى جدوى تحقيق هذه المشاريع؟ لماذا تضعها دول المنطقة؟ ما الدافع لها من وراء ذلك؟ وما مدى واقعيتهما؟ وهل يمكن أن تضطلع كل دولة بتنفيذها بشكلٍ مُنفرد؟ وما هي الآثار المترتبة على ذلك؟

تجاهل مضيق هرمز: البدائل بين الواقع والطموح

في يوليو 2019، أعلنت المملكة العربية السعودية عزمها رفع طاقة خط أنابيب النفط الخام "بترولاين" الممتد من شرق المملكة إلى غربها، والبالغ طوله 1200 كيلومتر، بنسبة 40% خلال عامين،

يهدف تحويل مسار صادراتها النفطية بعيداً عن المضيق. ليس هذا فحسب، بل تتطلع المملكة كذلك لزيادة سعة استيعاب خط الأنابيب ليكون قادرًا على تصدير ما بين 5 إلى 7 ملايين برميل يوميًا من النفط الخام. وبالرغم من أنّ المملكة العربية السعودية وضعت موعدًا للانتهاء من أعمال رفع السعة الاستيعابية بحلول نهاية 2018، فإنّ ما أُحرز حتى الآن ضئيل جدًا. تمتلك المملكة العربية السعودية المزيد من خطوط الأنابيب المُحاذية لخط "بترولاين"، إلا أن هذه الخطوط غير مُهيئة لنقل المزيد من صادراتها النفطية في حال أُغلق المضيق. وبالفعل أُغلقت إحدى هذه الخطوط إلى أجلٍ غير مُسمّى بعد الغزو العراقي للكويت، بينما ظلّت باقي الخطوط خارج الخدمة لسنوات، إمّا بسبب أضرار الحرب أو الإهمال أو الخلافات السياسية.

أمّا في الإمارات العربية المتحدة فقد تخطّت إنشاء قناة تتجاوز مضيق هرمز، وتمتدّ من إمارة دبي وحتى الساحل الشرقي. ظهر المشروع عام 2008 لكنه لم يتجاوز المراحل الأولى منه قبل أن يُعطّل في نهاية المطاف بعد أن اعتُبر مُكلفًا وغير ضروري. بالإضافة إلى ذلك، تملك إمارة أبو ظبي خطّ أنابيب رئيسي قادر على نقل حصّة ضخمة من صادراتها بعيداً عن مضيق هرمز. وتعمل أبو ظبي كذلك على بناء خطّ سكة حديد صناعي لاستخدامه في نقل النفط في حالات الطوارئ. في جميع الأحوال، تعتمد دولة الإمارات على خطّ أنابيب لنقل صادراتها خارج المضيق، وذلك عبر ميناء الفجيرة الذي افتُتح عام 2008 بطاقة نقلٍ تصل إلى 1.5 مليون برميل يوميًا من النفط الخام. لكنّ الهجوم على سفن بالقرب من الفجيرة أثبت أنّ هذا البديل غير منيع.

أمّا بالنسبة لدولٍ أخرى مثل البحرين وقطر والكويت والعراق، فيبدو أنّ إيجاد منافذ لنقل إمداداتهم النفطية بعيداً عن المضيق أمرٌ في غاية الصعوبة، لأنّ سواحلها تقع داخل الخليج. فالعراق على سبيل المثال يعتمد على ميناء البصرة في الخليج، كما يُصدّر كميات مُتواضعة من نفطه عبر خطّ أنابيب يمتدّ من كركوك إلى محطة "جيهان" التركية، يبلغ طوله 970 كيلومتر، ويُخطّط أيضًا لبناء خطوط أنابيب جديدة تمتدّ إلى موانئ في سوريا ولبنان والمملكة العربية السعودية. وفي عام 2004، وضع العراق

مشروع خط أنابيب لمُدّ النفط العراقي عبر الأراضي السورية إلى البحر الأبيض المتوسط، بيد أنّه قد تأجّل بسبب عدم استقرار الأوضاع في البلدين. وسعى العراق كذلك إلى بناء خط أنابيب لتصدير النفط من ميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر، لكن حالت الأمور السياسية والأمنية والمالية دون تنفيذه. وفي عام 2019، أعلن وزير النفط الأردني والعراقي التزامهما بتنفيذ المشروع، إلا أنّ أعمال إنشائه سوف تستغرق عدّة سنوات.

أمّا قطر، فعلى عكس المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، فليس لديها منافذ تصدير بديلة تتجاوز مضيق هرمز. في عام 2016، صدّرت قطر نحو 3.7 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي المسال عبر المضيق، وهو ما يُمثّل أكثر من 30% من حجم التجارة العالمية من الغاز الطبيعي المسال. وبالتالي فإنّ أيّ انقطاع في المجرى المائي سيحول دون وصول ما يقرب من ربع الإمدادات العالمية من الغاز الطبيعي المسال. أمّا الكويت فتعتمد بشكلٍ كاملٍ على المضيق. وفي عام 2019، اتّجهت قطر والكويت إلى العراق لاستخدام خطوط الأنابيب الخاصّة بها كمسارٍ بديلٍ لنقل النفط.

إنّ كل هذه البدائل إمّا لا تزال في المراحل الأولى أو ليست سوى حبر على ورق دون أيّ تحرّكات جادّة للمضيّ قُدّمًا في تنفيذها. إنّ خيارات تجاوز مضيق هرمز محدودة للغاية: فالمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة هما فقط من بمقدورهما شحن النفط وتجاوز مضيق هرمز، وقُدّر إجمالي طاقة خطوط أنابيب النفط المُتاحة لكلا البلدين مُجمعةً بحوالي 7 مليون برميل يوميًا في عام 2018. وبالإضافة إلى أنّ الطاقة الاستيعابية لخطوط هذين البلدين مجتمعتين لا تُعادل الطاقة الاستيعابية للمضيق، فلا يظهر أنّ أيًّا منهما جاد في نواياه في استخدام طرق بديلة. وفي عام 2018 كذلك، نُقِلَ 2.7 مليون برميل يوميًا فقط من النفط عبر خطوط الأنابيب الخاصّة بهما، الأمر الذي خلّف طاقةً استيعابيةً تبلغ نحو 3.8 مليون برميل يوميًا غير مُستخدمة. أضف إلى ذلك أنّ كل من الكويت والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والعراق لديهم طاقة بديلة للصادرات تبلغ مجتمعةً 7.5 مليون برميل يوميًا كحدٍ أقصى، ممّا مجموعه 15.6 مليون برميل يوميًا.

من ناحية أخرى، لم تلتزم الدول بالجدول الزمنية المحددة لتنفيذ المشاريع البديلة، حتى إن بعض هذه المشاريع كانت تُحرّكها دوافع سياسية ليس إلا، وبالتالي لم يكن يتم الإعلان عنها أو التركيز عليها إلا في أوقات المواجهة بين الولايات المتحدة وإيران. من جهةٍ أخرى، ليس ثمة جدوى فعلية من تنفيذ هذه المشاريع. لقد أسهمت الأزمة الخليجية في تبيد الآمال أمام أي احتمالات للتحالف أو التعاون في مواجهة مثل هذه الأزمات. تنصّب مساعي هذه الدول على الحلول الفردية، ومن المرجح أن تستمر على هذا المنوال أيضاً، كما أنّ التحرك الفردي غير قابل للتطبيق مع دولٍ مثل قطر والكويت والبحرين بسبب عدم وجود سواحل لها خارج الخليج.

الخاتمة

بات من الواضح جداً أنّه من غير المرجح أن يفقد مضيق هرمز دوره المركزي والحيوي حتى مع تفعيل كافة هذه البدائل، بل سيظلّ المضيق مُهيمنًا على الجزء الأكبر من الصادرات النفطية في المنطقة. تسعى دول المنطقة إلى وضع "خطة بديلة" فحسب وليس إيجاد بديل شامل لتلك الأزمة المُهدّدة، لأنّها كانت مجرد مشاريع لم يحصل أن نُفذت قط.

وبالنظر إلى المناخ السياسي شديد التآزم في المنطقة، يظهر أنّ إيران توظّف سياستها الجغرافية بذكاء لتُشعر الولايات المتحدة وحُلفائها بالعجز الاقتصادي، وتُحدّث انقسامًا في موقف المجتمع الدولي تجاه العقوبات الأمريكية على إيران. وترى كذلك أنّ اعتراض شحنات النفط في مضيق هرمز هو جزء حيوي من هذه السياسة، فمضيق هرمز بات شريان النفط الأهم الذي يتغلغل في جزء من المنطقة شديد الاضطراب.

لقد لوّحت إيران قبل ذلك بإغلاق المضيق، ومع ذلك لا يُتوقّع أن تُقدم إيران على ذلك، لكن المرجح أن تستمر في تعطيل عمليات التصدير طالما أنّه ليس هناك حلول أو تسويات لتخفيف العقوبات الأمريكية. وما زال مُستبعدًا أن تحدث مواجهات عسكرية مباشرة بين الولايات المتحدة وإيران لأنّ هذه

المواجهات لا تصبُّ في صالح أيّ من الجانبين، باستثناء بعض المناوشات التي قد تقع على نطاقٍ ضيقٍ مع تزايد حدة التوتُّرات في منطقة الخليج.

سيُنظر إلى هذه التلويحات على أنها رسالة حاسمة موجّهة إلى فاعلين جيوسياسيين بارزين في الشرق الأوسط بعدم تصعيد التوتُّرات، لأنّ هذا يصبُّ في مصلحة بلدان المنطقة التي لا تزال تجني العائدات من تصدير نفطها، خاصةً وأنّ المنطقة تشهد انقسامًا حادًا بين الدول الخليجية، والتي تبدو غير راغبة في الانضمام أو التعاون لمواجهة هذا التحرك الإيراني.

ثمة تحديات ضخمة إذن أمام هذه البدائل، لكن كل هذه الجهود سوف تخضع لبعدين: أولها مستقبل مواجهة بين الولايات المتحدة وإيران، والثاني والأهم، هو إلى أيّ مدى ترغب دول المنطقة في التعاون في ضوء الأزمة الخليجية والتكاليف الباهظة لذلك، وهبوط أسعار النفط؟ علمًا بأنّ الاستقرار على المستويين الإقليمي والداخلي مرهون بالتنمية الاقتصادية في هذه البلدان.