مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

أنابيب النفط والغاز في الشرق الأوسط:
ما لها وما عليها

د. ناجي أبي عاد

مستشار أول في دراسات الطاقة

مركز الخليج للأبحاث

في حين يبقى العديد من حالات عدم الإستقرار والصراع في الشرق الأوسط محصورة في نطاق ضيق، فإن تلك الأزمات الداخلية أو الإقليمية التي تؤثر على أمن إمدادات النفط من هذه المنطقة تُعتبر فورًا تهديدًا للسلام الدولي والأسواق العالمية، لا سيما إذا إرتبطت بإنقطاع كلي لإمدادات النفط. وينبع هذا السلوك من قناعة ضُمنية في الدول الغربية بأن مسؤولية نفط الشرق الأوسط يجب أن تتقاسم بين مُنتجيه ومُستهلكيه، نظرًا لأهميته الحيوية والإستراتيجية لإقتصادات هؤلاء المُستهلكين.

ولطالما شكّل نفط الشرق الأوسط عُنصراً وازناً بأبعاده الجيوسياسية والإستراتيجية، إذ تمتلك المنطقة أكثر من ٥٥ بالمئة من إحتياطيات النفط العالمية المؤكدة ونحو ٤٠ بالمئة من إحتياطيات الغاز الطبيعي. كما يُعدّ النفط نوعاً ما نقطة وهن للمنطقة، فأي نزاع أو صراع قد ينشأ فيها يميل إلى البدء أولاً بإستهداف صناعة النفط هناك، هي التي لا تزال تُشكّل عماد إقتصاد العديد من دول المنطقة.

ومن الواضح إن صناعة النفط في الشرق الأوسط مُعرضة بشّدة لعدم الإستقرار الداخلي وللهجمات والعنف الخارجي، مما قد يؤثر بشكل كبير على إمدادات النفط. وينطبق هذا بشكل خاص على خطوط أنابيب النفط في المنطقة، مع العلم أن الوضع يختلف بين أنابيب النفط وخطوط الغاز الطبيعي.

أنابيب النفط في الشرق الأوسط: سجلٌّ حافلٌ بالإخفاقات

ركّزت خطوط أنابيب النفط القائمة في الشرق الأوسط على أمن الإمدادات والتصدير، بدلاً من التركيز على الفوائد الإقتصادية لنقل النفط بتكلفة أقل. ففي الواقع، كانت تكلفة بناء وتشغيل خطوط أنابيب النفط باهظة جداً. فعلى سبيل المثال، وفي السنوات التي أعقبت الحرب العالمية الثانية مُباشرةً، أنشأت شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو) خط أنابيب النفط العابر للجزيرة العربية (تابلاين) من المنطقة الشرقية السعودية إلى مصب الزهراني على الساحل اللبناني للبحر المُتوسط، لتجّنب قناة السويس ورسوم عُبورها. ومع ذلك، إضطرت شركة أرامكو إلى إبتكار أساليب وتقنيات جديدة في بناء خط الأنابيب هذا للحفاظ على قُدرته التنافسية من حيث التكلفة مع الشحن البحري، كما إضطرت إلى التغلب على مُنافسة شرسة وعداء سياسي من جانب بريطانيا وحلفائها في الأردن وسوريا. وفي وقت لاحق، أدت رسوم العُبور التي فرضتها سوريا على نفط تابلاين إلى تقويض القيمة الإقتصادية للخط.

ومع ذلك، كان خط الأنابيب هذا، بالإضافة إلى الخطوط العراقية عبر سوريا ولبنان، لا يُقدّر بثمن فور إغلاق قناة السويس في عام ١٩٦٧ (حتى ١٩٧٥)، إذ سمح بوصول النفط الخام السعودي والعراقي بسرعة وسلاسة إلى أسواق البحر الأبيض المُتوسط وما وراءها. ومع ذلك، ومع ظهور ناقلات النفط العملاقة، إستعادت صناعة الشحن بعضًا من ميزاتها الاقتصادية.

وشكّلت حرب الخليج الأولى والتي إستمرت ثماني سنوات (١٩٨٠–١٩٨٨) عاملاً محفزاً لإيران والعراق على حد سواء لتخطيط وتنفيذ عدد من منافذ تصدير النفط البديلة، وذلك لتعويض خطوط الأنابيب المُغلقة والموانئ المُتضررة. وقد جعل هذا الصراع الإقليمي ذلك التنويع جذاباً لدول أُخرى في الشرق الأوسط. وليس من المُستغرب أن العراق، الذي أُغلقت سواحله الضيقة على الخليج العربي في بداية الحرب، ثم أُغلقت منافذ تصديره عبر البحر الأبيض المتوسط بعد ذلك بوقت قصير، كان يسعى بإستمرار إلى تنويع قنوات تصديره عبر تركيا والمملكة العربية السعودية.

وعلى الرغم من أن مُشكلة أمن الصادرات الإيرانية لم تكن قط بمثل خطورة تلك التي واجهت العراق، إلا أن الغارات الجوية العراقية المتعددة على جزيرة خرج الإيرانية في ثمانينيات القرن الماضي منحت طهران المُبررات اللازمة للتخطيط لعدد من خطوط الأنابيب التي تهدف أساسًا إلى تجاوز هذه الجزيرة وميناءها المعَرضّين للهجوم. ومع ذلك، تم تعليق مُعظم المشاريع لاحقًا كنتيجة غير مُباشرة للغارات العراقية عام ١٩٨٦ على محطتي التصدير في لارك وسيري الإيرانيتين النائيتين، والتي أثارت تساؤلات جدية في طهران حول جدوى خطوط الأنابيب وأمنها.

أما بالنسبة للمملكة العربية السعودية، فقد تم إنشاء خط أنابيب بترولاين، وهو خط التصدير الرئيسي من المنطقة الشرقية للمملكة إلى مصب ينبُع على البحر الأحمر، بهدف تأمين منافذ تصدير أخرى غير الخليج العربي، وتقليل إعتماد المملكة على مضيق هرمز المُعرض للخطر. ومع ذلك، فعلى عمليات التصدير في البحر الأحمر أن تمُر عبر قناة السويس أو مضيق باب المندب، أو بدلاً من ذلك، عبر خط أنابيب «سوميد» الذي يربط خليج السويس بالبحر الأبيض المتوسط داخل مصر. ويمكن أن يلعب خط الأنابيب الإسرائيلي بين إيلات على خليج العقبة وعسقلان على البحر المُتوسط دورًا مشابهًا.

ولقد بُني خط أنابيب إيلات–عسقلان في عام ١٩٦٨ كمشروع مُشترك بين إسرائيل وإيران لنقل النفط الخام الإيراني إلى أوروبا. إلا أن طهران أوقفت إستخدام الخط عقب الثورة الإسلامية عام ١٩٧٩ وإستيلاء إسرائيل عليه لاحقًا. ولقد حظي هذا الخط مؤخرًا بإهتمام إعلامي واسع، بعد أن أفادت التقارير بإتفاق الإمارات العربية المُتحدة مع إسرائيل على نقل جزء من نفطها الخام من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المُتوسط عبر هذا الأنبوب.

وبناءً على ما تقدم، يُمكن الإستنتاج بسهولة أن هدف أمن الإمدادات الذي سعى إليه مُنتجو ومُصدرو النفط في الشرق الأوسط لم يتحقق عبر خطوط الأنابيب. ويؤكد ذلك تقييم السجل التاريخي لخطوط أنابيب النفط الدولية (التي تعبر حدود دولة واحدة على الأقل) في المنطقة حتى نهاية عام ٢٠٢٥، والذي يُظهر أنه من بين ٤٦٦ عامًا تُمثل العمر التراكمي لهذه الخطوط، سُجِّل حوالي ١٦٨ عامًا من الضّخ الفعلي، أي ما يُعادل ٣٦ بالمئة فقط. وبالتالي، وعلى مدار عُمرها التشغيلي، شهدت خطوط أنابيب النفط الدولية في الشرق الأوسط ٢٩٨ عامًا من التوقّف عن الضخ، أي ٦٤ بالمئة من عمرها التراكمي.

ومن المُلاحظ أيضاً والُمثير للإهتمام أن جميع خطوط أنابيب النفط الدولية في المنطقة قد أُغلقت لمرة واحدة على الأقل، وأن مُعظمها لا يزال مُغلقاً حتى الآن. ومن خلال تجربة الشرق الأوسط، يتّضح أن هشاشة اي خط أنابيب دولي تتناسب طردياً مع عدد الحدود التي يعبُرها، مما يعني بالتالي إحتمالات مُنخفضة لحدوث مشاكل وصعوبات قد تواجه خطوط الأنابيب الداخلية.

أمن الإمدادات أم إستقرار سياسي؟

ينظُر العديد من المُحللين الغربيين إلى مفهوم أمن إمدادات النفط من الشرق الأوسط في الغالب بنظرة محدودة لا ترتبط بسياقها السياسي. ويعتقد هؤلاء المحللون بأن مجريات الحروب التي خاضهما العراق في ثمانينيات وتسعينيات القرن الماضي أظهرت أن منشآت إنتاج وتصدير النفط كانت أقل عُرضة للخطر مما كان يُعتقد. وتُشير تجربة هذه الصراعات إلى أن نقل النفط براً عبر خطوط الأنابيب هو أكثر مُقاومة للهجمات من النقل البحري. وبناءً على ذلك، ومع تنويع أنظمة نقل النفط، وإضافة عدد من خطوط الأنابيب، يعتقد هؤلاء المحللون أنه قد يتُم الوصول إلى مرحلة تُعتبر فيها صادرات النفط من الشرق الأوسط «آمنة للغاية».

ويُواصل هؤلاء المحللون بالقول أن عددًا قليلًا فقط من خطوط أنابيب النفط في الشرق الأوسط قد أُغلقت في الواقع نتيجةً للأعمال العدائية العسكرية. فقد تعرضّت خطوط الأنابيب في المنطقة، الُممتدة فوق سطح الأرض، بالإضافة إلى محطات الضخ، لهجمات إرهابية أو غارات جوية مُتقطعة. وإنقطعت خطوط النفط السعودية والعراقية الُمتجهة إلى البحر الأبيض المتوسط مؤقتًا بسبب أعمال إرهابية وغارات جوية، بينما لم تتضرر سوى بعض أجزاء ومحطات الضخ في شبكة التصدير العراقية نتيجةً للنزاع العسكري مع الكويت.

ومع ذلك، يبدو أن هذا التحليل يتجاهل الأسباب الرئيسية وراء إغلاق العديد من خطوط أنابيب تصدير النفط في الشرق الأوسط، والتي تتمّثل في الصراعات السياسية داخل الدول المُنتجة أو بُلدان العُبور، والنزاعات بين الدول. ففي الواقع، وقعت مُعظم خطوط الأنابيب العابرة للحدود ضحيةً للتنافُسات والصراعات السياسية في المنطقة.

إنقطعت خطوط النفط السعودية والعراقية الُمتجهة إلى البحر الأبيض المتوسط مؤقتًا بسبب أعمال إرهابية وغارات جوية، بينما لم تتضرر سوى بعض أجزاء ومحطات الضخ في شبكة التصدير العراقية نتيجةً للنزاع العسكري مع الكويت

وتُعدّ خطوط الأنابيب التي بُنيت لنقل النفط من العراق إلى سواحل البحر الأبيض المتوسط خير دليل على ذلك. فقد أُغلق الخط الذي بُني قبل الحرب العالمية الثانية إلى مرفأ حيفا (الواقعة الآن في فلسطين المحتلة) نهائيًا عام ١٩٤٨ نتيجةً للحرب العربية الإسرائيلية

الأولى، بينما وقعت الخطوط العراقية المُتجهة إلى طرابلس في لبنان وبانياس في سوريا مرارًا وتكرارًا (ولا تزال) ضحيةً للخصومة بين بغداد ودمشق. وبين عامي ١٩٩٠ و٢٠٠٣ أُغلقت خطوط الأنابيب العراقية المارة عبر تركيا في أعقاب الصراع على الكويت، بينما لا يزال الخط العراقي المار عبر السعودية إلى مصب مُعجّز شمال ينبُع على البحر الأحمر مُغلق تماماً منذ ذلك الحين (وهو لم يُستعمل ولو ليوم واحد).

ونتيجةً لذلك، ورغم أن عقودًا من إنشاء خطوط الأنابيب قد نوّعت مسارات تصدير النفط في الشرق الأوسط وقلّلت بشكل كبير من هشاشتها، فإنّ مخاطر الإضطرابات السياسية في الدول المُنتجة وبُلدان العُبور لا تزال قائمة بقوة. وقد يتفاقم هذا الوضع بفعل العديد من عوامل عدم الإستقرار في المنطقة، ما قد يؤدي إلى إغلاق المزيد من خطوط الأنابيب هناك.

ومع ذلك، وبالنظر إلى أن الدول الُمنتجة للبترول في الشرق الأوسط تمتلك ثروة ضخمة من موارد النفط والغاز، وبالتالي فهي مُضطرة إلى بيعها، وبما أن رسوم العُبور تُشكّل نسبة كبيرة من إيرادات بُلدان العُبور، فإنّ خطر إنقطاع إمدادات النفط من المنطقة بشكل دائم أو مُستمر يُمكن إعتباره ضعيفاً جداً، وهذا ما يُسمى «عامل الإستقرار الناتج عن الإعتماد المُتبادل».

وبالرغم من ذلك، يُعتبر إحتمال حدوث إضطراب أو إنقطاع في إمدادات النفط لمدة «قصيرة» (أسابيع، أو أشهر، أو حتى سنوات) بسبب فقدان حكومات المنطقة السيطرة على واحد أو أكثر من الضغوط الداخلية والخارجية مرتفعًا للغاية. ولقد ظهر ذلك بشكل واضح وجلي في الحظر النفطي العربي الذي فُرض في أعقاب الحروب مع إسرائيل عامي ١٩٦٧ و١٩٧٣، والعقوبات الدولية التي فُرضت على العراق بين عامي ١٩٩٠ و٢٠٠٣، وتلك التي تطال صادرات النفط الإيرانية منذ بداية القرن الحالي.

ويؤكد كل هذا أنه من غير الُممكن ضمان أمن إمدادات النفط من الشرق الأوسط دون إستقرار سياسي حقيقي في المنطقة. ولكن التاريخ المُضطرب هناك لا يُبشر بإستقرار مُستقبلي: فإن لم تكن هناك دولة مُضطربة، كانت أخرى، وإذا لم تكن هناك مُشكلة، كانت أخرى. وعليه، فأن نتيجة عدم الإستقرار هذا إنعكس على أنابيب النفط في الشرق الأوسط فظلّت مُعظم الخطوط الُمغلقة مُعطلة، بينما إنتفت أية خطة جادة لبناء خطوط جديدة، بإستثناء خط أنابيب نفطي يربط العراق بالأردن.

وبالإضافة إلى ضمان الإستقرار في الدول الُمصدرة والمُستوردة ودول العُبور، هناك العديد من القضايا التي يجب مُعالجتها لكي تعمل خطوط أنابيب النفط

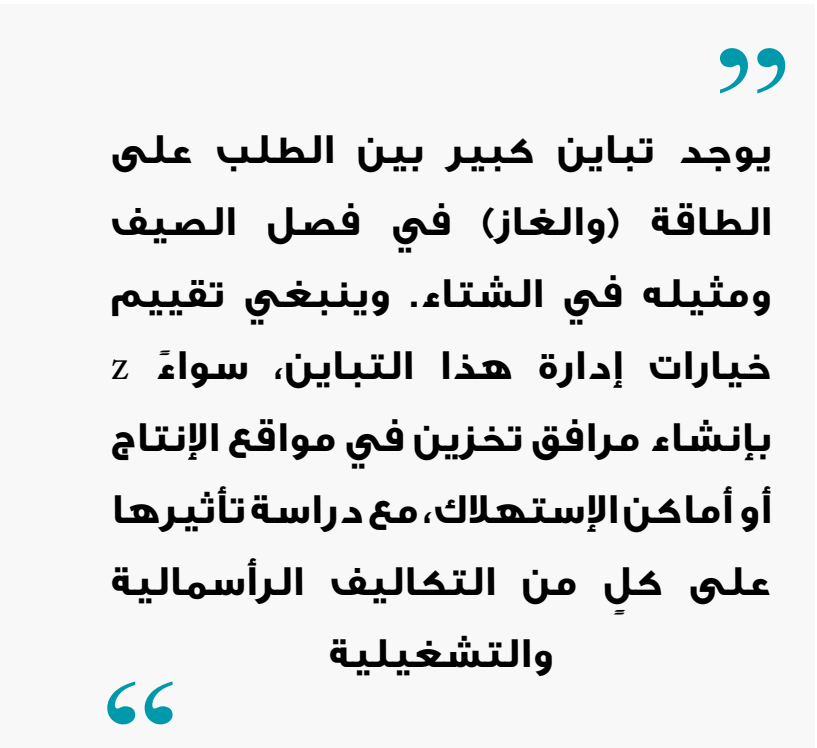
بشكل سليم. ومن أولى هذه القضايا مسألة رسوم العُبور، خاصةً عندما يمر خط الأنابيب بين بلدين عبر أراضي دول ثالثة (دول العُبور). وقد تؤثر هذه الرسوم، سواء كانت نقدية أو عينية، بشكل كبير على الجدوى الإقتصادية لإي مشروع أنابيب.

وهناك قضية أخرى مُهمة تتعلق بعبور النفط الخام أو الغاز الطبيعي أو المُنتجات البترولية عبر خطوط الأنابيب، وهي مُرتبطة بإتفاقيات وشروط مُنظمة التجارة العالمية. ففي الواقع، يتعين على كل دولة عضو في مُنظمة التجارة العالمية منح مالك أو مُشغل أي خط أنابيب يمر عبر أراضيها حق الوصول الكامل والمجاني إلى سوقها المحلية. إلا أن هذا الحق في الوصول إلى السوق لم يُعترف به دائمًا من قبل جميع دول الشرق الأوسط ولأسباب مُختلفة.

أنابيب الغاز في الشرق الأوسط: فرصة ذهبية ضائعة

يتطّلب مّد خطوط أنابيب للغاز الطبيعي في الشرق الأوسط مُعالجة عدة قضايا أساسية. فبالإضافة إلى عُنصر سعر الغاز الحاسم، والذي يجب أن يكون تنافسيًا ومُحددًا بدقة، ينبغي إيجاد سُبل للتعامل مع تقلبات الطلب على الغاز في المنطقة. ففي هذه النقطة من العالم، يبلغ الطلب على الطاقة الكهربائية (وبالتالي على الغاز الطبيعي) ذروته في فصل الصيف، حيث تُشغّل جميع الأسر أجهزة التكييف لديها بأقصى طاقتها. ولذلك، يوجد تباين كبير بين الطلب على الطاقة (والغاز) في فصل الصيف ومثيله في الشتاء. وينبغي تقييم خيارات إدارة هذا التباين، سواءً بإنشاء مرافق تخزين في مواقع الإنتاج أو أماكن الإستهلاك، مع دراسة تأثيرها على كلٍ من التكاليف الرأسمالية والتشغيلية.

كما تبرز مسألة «الإستقلال والإكتفاء في مجال الطاقة» التي يجب مُعالجتها بجّدية. ففي العادة، لا ترغب الدول في الإعتماد على الدول المُجاورة في إمداداتها من الوقود. ومن العناصر الأخرى ذات الصلة التي يجب أخذها في الإعتبار أن معظم دول الشرق الأوسط مُنتجة للنفط، ولديها رغبة دفينة في الإكتفاء الذاتي، مما يُعزز إستعدادها لحرق المزيد من الوقود السائل رغم إرتفاع تكاليفه النسبية وتكاليف الفرص البديلة، فضلاً عن آثاره البيئية الضارة. ففي الواقع، تجد العديد من دول المنطقة، التي تفخر بإحتياطياتها الضخمة من الوقود الأحفوري (بما في ذلك الموارد الهائلة من الغاز المصاحب التي تُكتشف وتُنتج في نهاية المطاف مع النفط الخام)، صعوبة في إستيراد الغاز (أو أي مصادر طاقة أخرى) من أي مكان وخاصة من جيرانها.



يوجد تباين كبير بين الطلب على الطاقة (والغاز) في فصل الصيف ومثيله في الشتاء. وينبغي تقييم خيارات إدارة هذا التباين، سواءً z بإنشاء مرافق تخزين في مواقع الإنتاج أو أماكن الإستهلاك، مع دراسة تأثيرها على كلٍ من التكاليف الرأسمالية والتشغيلية

ونظرًا للصعوبات التي تواجه مُعالجة هذه القضايا، لم يُبنَ سوى عدد قليل من خطوط أنابيب الغاز العابرة للحدود في الشرق الأوسط، وقد عانى مُعظمها من مشاكل وإضطرابات. وقد أدى ذلك أيضًا إلى فشل مشروع إنشاء شبكة إقليمية طموحة في المنطقة تهدف إلى ضخ الغاز من الدول أو المناطق الغنية بالغاز إلى البُلدان أو الأقاليم الفقيرة به.

ففي الواقع، لم يُبنَ سوى عدد قليل من خطوط أنابيب الغاز المُتفرقة في الشرق الأوسط. ولقد شُيّد أول خط غاز عابر للدول في المنطقة عام ١٩٨٦، رابطًا حقول العراق بالكويت. ثم أُغلق هذا الخط منذ الغزو العراقي لجارتها الجنوبية العربية في عام ١٩٩٠ (بعدما إستخُدم لتزويد القوات العراقية هناك بالمياه). وفي وقت لاحق، دخل خط أنابيب دولفين الأكبر حجمًا حيز التشغيل في عام ٢٠٠٧ ، مُزوّدًا الإمارات العربية المُتحدة وسلطنة عُمان بالغاز القطري. ولقد كانت هذه الخطوط ثمرة تسويات وتنازلات سياسية، ما أدى بالنهاية إلى أسعار مُنخفضة للغاز المنقول عبر الأنابيب في المنطقة.

وفي شرق المتوسط، إستُخدم خط أنابيب غاز يربط مصر وإسرائيل في البداية لتصدير الغاز المصري إلى إسرائيل، قبل أن يُعكس مساره لتزويد مصر بالغاز الإسرائيلي. اما على نطاق إقليمي أوسع، فيربُط خط أنابيب الغاز العربي، الذي شُيّد قبل اكثر من عشرين عامًا، مصر بجيرانها العرب، بما في ذلك الأردن وسوريا ولبنان (عبر خط فرعي من سوريا)، مع خطة لربطه بالشبكة الأوروبية في تركيا.

إلا أن خط أنابيب الغاز العربي هذا واجه صعوبات جمّة منذ إفتتاحه. وتعود مشاكل الخط بشكل رئيسي إلى نقص إمدادات الغاز من مصر، في وقتٍ أدى فيه الطلب المحلي على الغاز هناك والمدعوم بشكل كبير إلى تقليص الموارد المُتاحة للتصدير، ما دفع مصر إلى إستيراد الغاز من جارتها اليهودية وعبر الاسواق العالمية بشكل غاز مُسال. وقد دفعت هذه الصعوبات المصرية في الإمداد إلى إعتماد الأردن بشكل مُتزايد (وإن كان مُتقطعًا) على واردات الغاز الطبيعي المُسال.

لم يُبنَ سوى عدد قليل من خطوط أنابيب الغاز العابرة للحدود في الشرق الأوسط، وقد عانى مُعظمها من مشاكل وإضطرابات. وقد أدى ذلك أيضًا إلى فشل مشروع إنشاء شبكة إقليمية طموحة في المنطقة تهدف إلى ضخ الغاز من الدول أو المناطق الغنية بالغاز إلى البُلدان أو الأقاليم الفقيرة به

ولقد أُعيد العمل ولو جزئياً بخط الغاز العربي في مارس ٢٠٢٥ عبر ضخ الغاز القطري إلى معمل لتوليد الطاقة الكهربائيةجنوب دمشق بعد مُعالجته في محطة العقبة بالأردن وتحويله من غاز مُسال. وبعد أربعة أشهر، بدأت أذربيجان في يوليو ٢٠٢٥ بتصدير غازها إلى سوريا عبر تركيا، مُستفيدةً من البنية التحتية القائمة لخطوط الأنابيب، ولا سيما خط أنابيب كيليس–حلب. وتعتزم أذربيجان في نهاية المطاف الربط بشبكة خطوط أنابيب الغاز الإسرائيلية عبر الأراضي السورية.

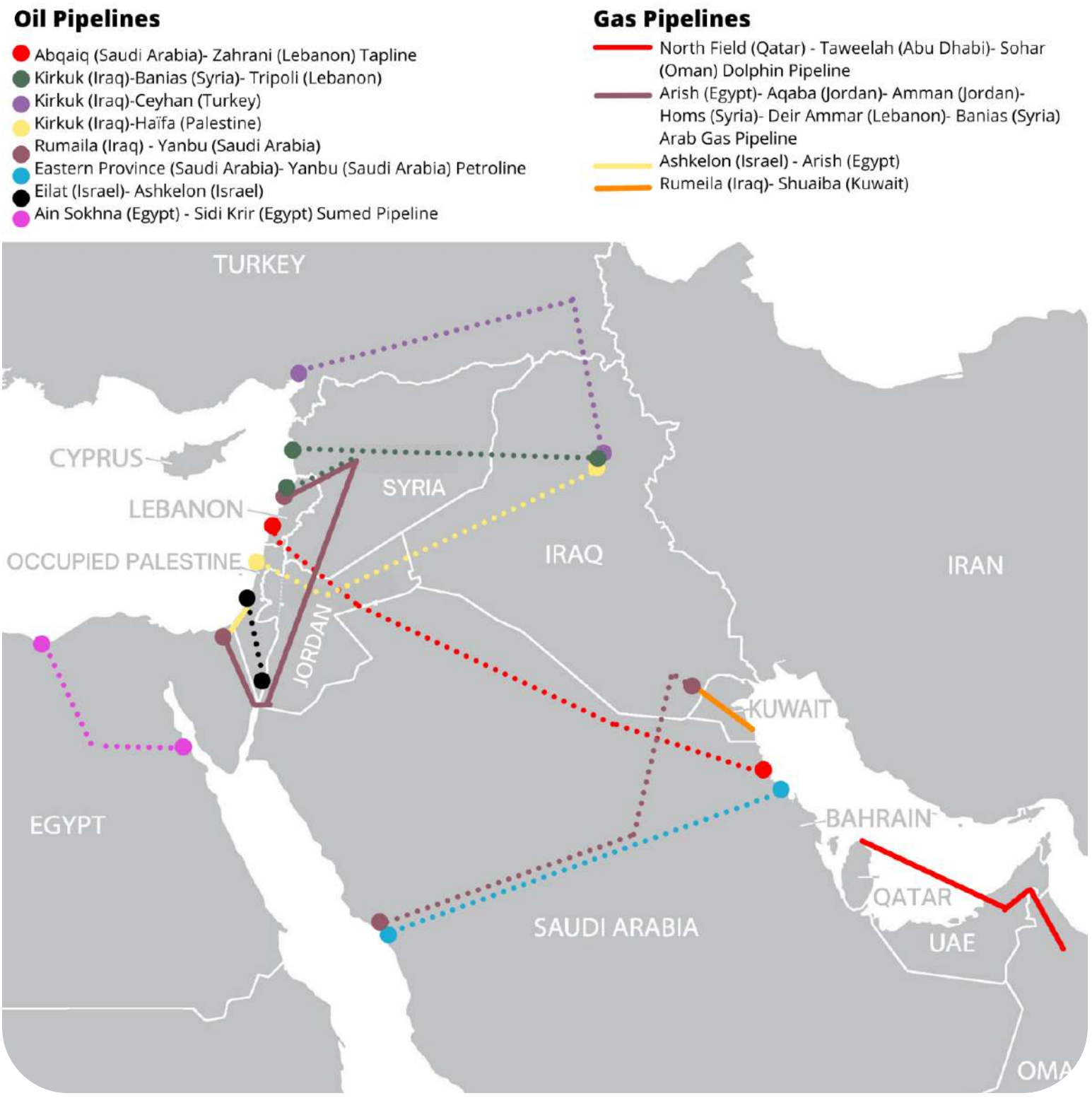
تُشغّل البحرين ودبي والأردن والكويت محطات إستيراد للغاز الطبيعي المُسال، بينما يدرس لبنان والعراق والسعودية بجدية إنشاء مرافق مُماثلة

وبشكل عام، تلقّت مشاريع خطوط أنابيب الغاز في الشرق الأوسط ضربة موجعة مع تطور محطات إستيراد الغاز الطبيعي المُسال في المنطقة. ففي الحقيقة، تُشغّل البحرين ودبي والأردن والكويت محطات إستيراد للغاز الطبيعي المُسال، بينما يدرس لبنان والعراق والسعودية بجدية إنشاء مرافق مُماثلة.

ففي الواقع، إضافةً إلى كونه رد فعل على المشاكل التي تواجه خطوط أنابيب الغاز (رسوم العُبور، وأحكام مُنظمة التجارة العالمية، والمخاطر السياسية، والقضايا الأمنية، وغيرها)، فقد حظي خيار إستيراد الغاز الطبيعي بشكله المُسال بتفضيلٍ على خطوط أنابيب الغاز نتيجةً لعدة عوامل، منها التكاليف والأسعار التنافُسية لبناء مُختلف أجزاء سلسلة التوريد (محطات التسييل، وسُفن النقل، ووحدات إعادة التغويز)، والتوقعات بإنخفاض أسعار الغاز الطبيعي المُسال في السنوات القليلة المقبلة، وتزايد إستخدامه كوسيلة لتنويع مصادر الطاقة والغاز وتعزيز أمنها. وعليه، وبعد مواجهة الصعوبات التي تعترض أنابيب الغاز في الشرق الأوسط، يتعّين على مُطوري هذه الخطوط ومصدري الغاز في المنطقة مُراعاة الواقع الجديد في الأسواق العالمية التي تُرجّح كفة الغاز الطبيعي المُسال على الغاز المنقول عبر الأنابيب.

ومع ذلك، يتعّين على صانعي السياسات في الشرق الأوسط أن يضعوا فكرة إنشاء شبكة غاز إقليمية على رأس أولوياتهم. ففي الواقع، ستزيد هذه الشبكة من موارد الغاز المُتاحة للإقتصاد الإقليمي، وستُحفّز التنمية بقوة. كما أنها ستُعزز التجارة داخل المنطقة وستكون بمثابة خطوة مُهمة نحو التعاون السياسي طويل الأمد والتكامل الإقتصادي بين دولها كافة.

خطوط أنابيب النفط والغاز في الشرق الأوسط



Gulf Research Center
Knowledge for All

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

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

Gulf Research Center Jeddah (Main office)

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

Gulf Research Center Riyadh

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

Gulf Research Center Foundation

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

Gulf Research Centre Cambridge

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

Gulf Research Center Foundation Brussels

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