ورقة تحليلية

ما بعد هرمز: مشروع 4+1 وإعادة رسم ممرات الطاقة والتجارة عبر سوريا

أسامة قاضي*

4 اكتوبر / تشرين الاول 2026

Tel: +974-44663454
jcforstudies@aljazeera.net
studies.aljazeera.net

مركز الجزيرة للدراسات
ALJAZEERA CENTRE FOR STUDIES



(الجزيرة)

سوريا منصة للطاقة

تتكون فكرة مشروع 4+1 الذي اقترحه الكاتب من أربعة مسارات للبنية التحتية للطاقة هي تطوير التابلاين نحو بانياس، وتحديث خط كركوك بانياس، ومدُّ الغاز القطري عبر سوريا إلى تركيا مع فرع للتسييل والتصدير من بانياس، إضافة إلى المكوِّن الخامس المتمثل في خط حديدي سريع يربط السعودية والأردن وسوريا وتركيا(1).

يتكامل المشروع مع رؤية البحار الأربعة التي تصل الخليج العربي وبحر قزوين والبحر الأسود والبحر المتوسط، ومع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا(2).

تخلص الورقة إلى أن قيمة المشروع لا تقوم على استبدال مضيق هرمز كليًّا(3)، وهو هدف غير واقعي، بل على بناء قدرة تحويل مرنة تخفف تركُّز المخاطر وتمنح المنتجين منافذ إضافية، وتتحول سوريا في هذا التصور إلى منصة متعددة الوسائط تجمع النفط والغاز والموانئ والسكك الحديدية وسلاسل التبريد والخدمات الرقمية.

إن الجغرافيا وحدها لا تكفي، فنجاح المشروع مشروط بإطار قانوني عابر للحدود، وضمانات استثمارية قابلة للتنفيذ، وهيئة مستقلة للممر، ودراسات جدوى هندسية وبيئية، وعقود عبور طويلة الأجل، وتمويل مرحلي تقوده الصناديق السيادية وشركات الطاقة والمؤسسات الإنمائية، وتقترح الورقة البدء بحزمة دراسات وربط محدود قابل للتوسع قبل الالتزام بالطاقات النهائية الطموحة.

هل تستطيع سوريا أن تقدم للخليج منفذًا آمنًا؟

تُظهر أزمات مضيق هرمز وباب المندب أن وفرة الموارد لا تعني بالضرورة وصولها الآمن إلى الأسواق، فقد قدّرت إدارة معلومات الطاقة الأميركية أن تدفقات النفط عبر هرمز في النصف الأول من عام 2025 بلغت نحو 20.9 مليون برميل يوميًا، وأن المضيق حمل في عام 2024 قرابة خُمس استهلاك النفط والمنتجات النفطية العالمي، ونحو خُمس تجارة الغاز الطبيعي المسال.

كما أن معظم هذه التدفقات يتجه إلى آسيا، وبذلك فإن أي تعطيل، ولو كان قصير الأجل، ينتقل سريعًا إلى أسعار النفط والغاز والتأمين والشحن والأسمدة والغذاء.

طوّرت السعودية والإمارات منافذ تتجاوز هرمز، وفي مقدمتها خط شرق غرب السعودي إلى ينبع، وخط أبوظبي إلى الفجيرة، واستطاعت المملكة تصدير 7 ملايين برميل يوميًا عند الذروة عبر ميناء ينبع لكنْ واجهتها مشكلة مضيق باب المندب مع جماعة أنصار الله (الحوثيين)، وهذا يعني أن البدائل القائمة مهمة لكنها لا تستوعب وحدها كامل التدفقات المعرضة للخطر.

من هنا تنشأ إشكالية هذه الورقة: هل تستطيع سوريا أن تقدم للخليج مسارًا إضافيًا آمنًا وقابلًا للتمويل إلى البحر المتوسط؟ وكيف يمكن دمج هذا المسار في شبكة أوسع للتجارة والطاقة والغذاء؟

تعتمد الورقة منهجًا تحليليًا تركيبيًا، حول ما يمكن تسميته مشروع القرن، وهو تكامل 4+1 مع البحار الأربعة(4)، وممر الأمن الغذائي السريع، وتقارن هذه الرؤية بالبيانات الرسمية المتاحة عن اختناقات الطاقة والبدائل القائمة(5)، ثم تفصل بين الفكرة الإستراتيجية وشروط الجدوى الفنية والمالية التي لا يمكن حسمها قبل المسح الميداني والدراسات التفصيلية.

مزيَّة سوريا في جغرافيا الطاقة الجديدة

تتمتع سوريا بمزية جغرافية خاصة لا يمكن تعويضها ولا توجد في أي مكان آخر: فبفضل موقعها المتميز بالنسبة للخليج والعراق وتركيا والبحر الأبيض المتوسط فإن هذا الموقع يقلّل من المسافة بين حقول النفط وموانئ البحر الأبيض المتوسط، ويعطي إمكانية تجنب استخدام مضيق هرمز مع إمكانية العودة إلى البحر إما من خلال قناة السويس، أو رأس الرجاء الصالح عند الضرورة؛ حيث إنها تجمع في بلد واحد عقدة العراق والحدود الأردنية وموانئ البحر الأبيض المتوسط وطريقًا إلى تركيا.

إن الممر الجغرافي لا يصبح اقتصاديًا بمجرد رسم خطوط على خريطة بل يحتاج إلى وضع أمني مستقر، ومرور مضمون، ومرافق حماية، وموانئ عميقة ومعدات مناسبة، وبنية تحتية للكهرباء والاتصالات، وأسعار تنافسية وتسوية نزاعات مقبولة لجميع الأطراف المعنية؛ وهذا معناه ضرورة وجود شركات عملاقة تستثمره اقتصاديًا مستغلةً الموقع الجغرافي السوري المميز.

البنية الأساسية لمشروع 1+4

يقترح مشروع 1+4 منظومة مترابطة، وهي ليست خمسة مشروعات منفصلة، فخطوط النفط والغاز تمنح الممر حجمه الاقتصادي، والموانئ توفر الوصول إلى السوق العالمية، والقطار يضيف البضائع والغذاء والركاب، بينما تخلق المنشآت الصناعية والخدمية على طول المسار طلباً محلياً وعائداً يتجاوز رسوم العبور.

المشروع	المسار المقترح	الوظيفة الإستراتيجية	المتطلبات
التابلاين المطوَّر	السعودية عبر الأردن وسوريا إلى بانياس	منفذ متوسطي إضافي للنفط السعودي خصوصًا والخليجي عمومًا.	سعة قد تصل بين 5-7 ملايين برميل يوميًّا ويتطلب خطوطًا متوازية.
كركوك - بانياس	العراق إلى سوريا- بانياس	تنويع مخارج النفط العراقي وتأسيس شبكة خطوط جديدة متوازية تصل سعتها إلى 3 ملايين برميل يوميًّا طولها 890 كم (طول الأنابيب داخل الأراضي السورية 450 كم).	يبدأ بتأسيس مجموعة خطوط نفطية متوازية.
الغاز القطري	قطر إلى السعودية والأردن وسوريا ثم تركيا.	تنويع مسارات الغاز القطري وفتح منفذ إستراتيجي لأوروبا.	مسار مقترح منذ عقدين يحتاج اتفاقات توريد وعبور طويلة الأجل.
فرع الغاز إلى بانياس	من الخط القطري إلى منشآت تسييل ساحلية تحتاج استثمارات قطرية لتأهيل البنية التحتية.	تصدير الغاز المسال من بانياس	مسار مقترح يوفر 1000 كم خطوطًا وأجور نقل.
المكوِّن زائد واحد	قطار سريع 200كم/ساعة: السعودية الأردن سوريا تركيا	نقل الغذاء والبضائع والركاب وربط الموانئ والمدن الصناعية.	شبكة قطار مزدوجة سريعة للشحن والركاب تصل تركيا بالخليج عبر سوريا.

المصدر: من إعداد الباحث

التابلاين نحو بانياس

أُنشئ التابلاين في عام 1947 وانتهى 1950 لنقل النفط من المنطقة الشرقية بالسعودية (منطقة بقيق والقيصومة)، إلى ميناء صيدا بطول يقارب 1648 كيلومتراً، ثم توقف الضخ عبر سوريا في السبعينات وتلاشى تشغيله لاحقاً، والمقترح الحالي ليس إعادة فتح الأنبوب القديم كما هو، لأن عمره وحالته وقُطره يجعل منه خطاً غير صالح وعصياً

على الإصلاح. والمقترح هو استخدام نفس الممر التاريخي ولكن بناء خطوط حديثة متوازية تنتهي في مرفأ بانياس، مع محطات ضخ وتخزين وقياس وحماية رقمية.

إن بلوغ طاقة مستهدفة تصل من سبعة إلى عشرة ملايين برميل يوميًا يستلزم عدة خطوط متوازية، ومنظومة ضخ ضخمة؛ لذلك ينبغي التعامل مع هذا الرقم بوصفه سقفًا إستراتيجيًا.

تبدأ الجدوى بعقود التزام من المنتجين، ومقارنة كلفة البرميل عبر المسار السوري بكلفة المسارات البحرية وخط شرق-غرب السعودي (طوله 1200 كم، بمعنى أنه أقصر من خط التابلاين بـ400 كم فقط)، واختبار قدرة بانياس على استقبال الناقلات وتخزين الخامات المختلفة من دون خلط يُضعف قيمتها التجارية.

كما أشارت نشرة "ميدل إيست إيكونوميك سرفي" (ميس) المتخصصة، عدد 23، 5 يونيو/حزيران 2026، إلى أن مؤسسة البترول الكويتية تُجري محادثات مع الدول المجاورة بشأن مسارات محتملة لتصدير نفط الكويت، وتدرس إمكانية الربط مع مسار "التابلاين" عبر السعودية والأردن وسوريا، لذا فمشروع 4+1 يمكن أن يشمل النفط الخليجي وليس فقط السعودي(6).

العنوان: مشروع مَدِّ خط أنابيب التابلاين إلى بانياس



المصدر: من إعداد الباحث

الجدير بالذكر أن خط التابلاين استغرق إنشاؤه، عام 1947، ثلاثة سنوات فقط، لذا يُعتقد أنه بعد سبعين عامًا من التقدم واستخدام التكنولوجيا والآلات العملاقة والخبرات في زمن الذكاء الاصطناعي يجب ألا يستغرق أكثر من عام واحد.

كركوك بانياس وتعدد مصادر النفط

تم بناء خط كركوك بانياس ما بين نوفمبر/تشرين الثاني عام 1950 ونوفمبر/تشرين الثاني 1952، وتم إغلاقه 1982، وهو الآن خط متهالك عمره 74 عامًا وكانت سعته 300 ألف برميل يوميًا. لذلك وجب بناء شبكة خطوط متوازية تضخ ما بين 2 إلى 3 ملايين برميل يوميًا، ويشكّل منفذًا حيويًا للنفط العراقي وينقله إلى المتوسط.

يقترح المشروع إعادة بناء مجموعة خطوط أنابيب متوازية بطاقة عملية، ثم التوسع من خلال خطوط جديدة مع نمو الالتزامات التصديرية، وقد تم بالفعل توقيع مذكرتي تفاهم، في 17 يوليو/تموز 2026، لتأهيل وإعادة إحياء خط نقل النفط الخام (كركوك-بانياس)، بين رئيس الشركة السورية للبترول وممثلين عن ائتلاف شركات دولية، أبرزها: شيفرون، ويو سي سي هولدينغ، وتي آي كابيتال، من أجل المباشرة بـ"إعداد الدراسات الفنية والمالية ووضع الأسس التنفيذية للمشروع، بما يشمل إعادة تأهيل خط الأنابيب والمنشآت المرافقة له وفق أعلى المعايير الفنية، تمهيدًا لبدء التنفيذ وتعزيز الشراكات الدولية والاستثمارات النوعية في قطاع النفط والغاز.

إن وصول كلا الخطين، التابلاين وكركوك، إلى ميناء بانياس سيساعد على استثمار مرافق الميناء بأعلى كفاءة، ويفيد في منح المشترين سلة أوسع من الخامات، كما يمنح العراق منفذًا إضافيًا إلى المتوسط يقلّل تركُّز الصادرات إلى الخليج وتركيا، وبالطبع لا ينبغي تقديم بانياس بديلًا يلغي البصرة أو جيهان؛ الأفضل اقتصاديًا أن يكون منفذًا تكميليًا يزيد مرونة التوجيه وقت الأزمات ويقوّي قدرة المنتجين التفاوضية.

العنوان: خط نفط كركوك بنياس



المصدر:

من إعداد الباحث

الغاز القطري ومحور بانياس

يعود الحديث عن مشروع خط الغاز القطري إلى عام 2009، عندما اقترحت قطر إنشاء خط غاز يربط حقل الشمال بأوروبا. وذلك الحقل يحتوي على نحو 51 تريليون متر مكعب (أكثر من 900 تريليون قدم مكعب قياسي) من الغاز الطبيعي غير المصاحب، وتبلغ مساحته الإجمالية نحو 9700 كيلومتر مربع، منها 6000 كيلومتر مربع في المياه القطرية، ويُعدُّ أكبر حقل غاز طبيعي في العالم.

الفكرة كانت ربط الغاز القطري بأوروبا عبر السعودية والأردن وسوريا وتركيا، واليوم بعد تحرير سوريا كان لابد لهذا المشروع أن يعاد طرحه؛ حيث يشكل الغاز الركن الثالث في مشروع المنظومة 4+1، وتقترح الرؤية خطًّا ينقل الغاز القطري برًّا عبر السعودية والأردن وسوريا إلى تركيا والأسواق الأوروبية.

المهم هنا هو إنشاء ذراع من ذلك الخط تصل إلى بانياس. يتيح المسار التركي البيع عبر الأنابيب، بينما يتيح فرع الساحل تسييل الغاز وشحنه إلى أسواق متعددة، وتزداد أهمية التنويع لأن نحو خُمس تجارة الغاز الطبيعي المسال العالمية مر عبر هرمز في عام 2024، وكان الغاز القطري المكوِّن الأكبر فيه، وفق إدارة معلومات الطاقة الأميركية.

يتطلب تصدير الغاز المسال من بانياس تأسيس بنية تحتية بما فيها وحدات معالجة وتسييل، وخزانات مبردة، ورصيف تحميل متخصص، وقدرات كهربائية ومائية كبيرة، ونظامًا صارمًا للسلامة.

العنون مشروع خط الغاز القطري



المصدر: من إعداد الباحث

يقترح المشروع طاقة قصوى بنحو 30 مليار متر مكعب سنويًا، أي ما يعادل 22 مليون طن من الغاز المسال، ولعل هذا المشروع عملي أكثر من مشروع نابوكو لإنشاء خط أنابيب الغاز الطبيعي من منطقة بحر قزوين والشرق الأوسط عبر تركيا إلى أوروبا؛ حيث كان المسار المقترح تركيا-بلغاريا-رومانيا-المجر-مركز باومغارتن في النمسا(7).

إن طول مسار نابوكو 3300 كم بينما طول مسار الغاز القطري إلى سوريا-بانياس 2000 كم، فضلًا عن أن تركيا هي مكان تصدير الغاز الروسي عبر ترك ستريم من روسيا عبر البحر الأسود إلى كيبكوي في تراقيا التركية وطاقته 32 مليار متر مكعب سنويًا والذي افتتح في يناير/كانون الثاني 2020. إن اكتمال الخط القطري-التركي إلى جانب ترك ستريم سيجعل تركيا إحدى أهم عقد الغاز في العالم؛ ما يعني أنه سيجمع ما يصل إلى 62 مليار متر مكعب سنويًا في ممر واحد، لكن إذا تعطل العبور عبر تركيا فترة طويلة، فستفقد أوروبا كمية تعادل نحو 11-14٪ من استهلاكها السنوي، وترتفع أسعار الغاز المسال والكهرباء والأسمدة والغذاء عالميًا.

لذلك، فإن بانياس ليست ملحقًا ثانويًا بمشروع 4+1، بل صمام أمان الطاقة الإستراتيجي له، والتصميم الأفضل هو أن يصل الغاز القطري إلى سوريا ثم يتفرع: قسم إلى تركيا وأوروبا، وقسم إلى بانياس للتسييل والتصدير، بما يمنع استبدال اختناق تركي باختناق هرمز لا قدّر الله.

المكوِّن زائد واحد +1 وممر الأمن الغذائي

المكوِّن الخامس هو شبكة سكك تربط شمال السعودية بالأردن وسوريا ثم تركيا، وتُصمَّم لخدمة الشحن والمنتجات سريعة التلف والركاب، وتمنح هذه الشبكة مشروع الطاقة قاعدة اقتصادية أوسع؛ فالقطار ينقل معدات الأنابيب وقطع الغيار في مرحلة البناء، ثم يخدم التجارة والزراعة والصناعة بعد التشغيل.

يمكن ربط المسار داخل سوريا بدرعا ودمشق وحمص وحلب ودير الزور وبالمناطق الصناعية والموانئ، مع إعادة تأهيل سكة الحجاز حيث يكون ذلك عمليًا.

اقترحتُ سابقا ممرًا آمنًا للغذاء بين سوريا والسعودية (ودول الخليج عمومًا) عبر قطار سريع 200 كم/ساعة، مع إمكانية الزراعة التعاقدية الموجهة إلى أسواق الخليج، ومراكز الفرز والتوضيب، ومختبرات الجودة، وسلاسل التبريد، والتخليص الجمركي والصحي المسبق.

تقلِّل هذه البنية زمن وصول الخضار والفواكه السورية والتركية إلى الخليج، وتخفف التلف وتقلب الأسعار فضلًا عن مواءمة المواصفات وشهادات المنشأ وسلامة الغذاء، وجدولة قطارات منتظمة، وحمولة عكسية من الخليج إلى الشمال كي لا تعود العربات فارغة، وبذلك تسهم سوريا -عبر تقليل الاعتماد على مضيق هرمز- في تعزيز الأمن الغذائي لدول مجلس التعاون الخليجي.

التكامل مع رؤية البحار الأربعة

تربط رؤية البحار الأربعة -التي طرحها، عام 2004، رئيس الوزراء التركي الأسبق، عبد الله غول- الخليجَ العربي ببحر قزوين والبحر الأسود والبحر المتوسط، ضمن فضاء اقتصادي تقوده شبكات الطاقة والنقل والتجارة، ولعل مشروع 4+1 يقدم لهذه الرؤية عموداً جنوبياً واضحاً يبدأ من الخليج والسعودية والعراق، يمرُّ بسوريا، ثم يتفرع إلى المتوسط وتركيا.

وبذلك لا تبقى البحار الأربعة تصوراً جغرافياً واسعاً، بل تصبح شبكة من عقد محددة: بقيق وكركوك في الإنتاج، والأردن وسوريا في العبور، وبانياس واللاذقية وطرطوس وإسكندرون في الوصول البحري، وتركيا في الاتصال بالبحر الأسود وأوروبا والقوقاز.

يكتسب ميناء إسكندرون أهمية خاصة للصناعة الحلبية بسبب قربه من حلب مقارنة ببعض البدائل؛ لذا وجب تسهيل مرور الشاحنات السورية وصولاً للميناء، ويمكن لخط حديدي بين منطقة الشيخ نجار الصناعية والميناء أن يخفض زمن وكلفة الصادرات.

لا يتعارض هذا الربط مع تطوير الموانئ السورية، لأن وظيفة الشبكة هي إتاحة أكثر من بوابة، فبانياس تتخصص في الطاقة، ويمكن للاذقية وطرطوس خدمة الحاويات والبضائع، بينما يمنح إسكندرون حلب منفذاً إضافياً سريعاً، وتعدد المخارج هو جوهر أمن الممر.

التكامل مع الممر الاقتصادي الهندي الأوروبي IMEC(8)

أُعلن في قمة مجموعة العشرين، عام 2023، عن مذكرة تفاهم للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا "ممر بهارات"، وتقوم فكرته على وصل الهند بالخليج بحراً، ثم نقل البضائع والطاقة براً نحو أوروبا، ويمكن للمسار السعودي-الأردني-السوري-التركي أن يشكّل فرعاً شمالياً أو مساراً مكمّلاً للممر، شريطة أن يثبت أنه منافس في الزمن والكلفة والموثوقية.

تضيف سوريا إلى الممر خيارين: الوصول المباشر إلى المتوسط، أو متابعة الرحلة براً إلى تركيا وأوروبا، كما يتيح الربط بين الطاقة والسكك تقاسم مناطق الخدمات والاتصالات والحماية والصيانة، ولعل أهم شيء في مشروع القطار متعدد الاستخدامات هو أن يصل شبكة القطار السريع بالقطار المزمع إنشاؤه مع ممر بهارات كي يسهّل وصول المنتج السوري إلى الخليج وأوروبا.

من المبكر الحديث عن دمج المشروع رسمياً في IMEC ليس فقط لأن خط بهارات لم يبدأ بشكل عملي، ولكن لأنه يحتاج توافقاً سياسياً بين الدول الراعية ودراسة حركة تجارية، ولا يتحقق بمجرد التقاطع الجغرافي، لذلك يُقترح تقديم 4+1 بوصفه شبكة مفتوحة تستطيع خدمة IMEC والبحار الأربعة معاً، من دون رهن جدواه بمبادرة دولية واحدة.

المكاسب المتوقعة لدول الخليج

أولاً: يتعلق الأمر بمرونة المشروع حيث يتم إضافة الممر السوري إلى مضيق هرمز والبحر الأحمر ولا يُفترض أن يحل محلهما ولكن يعطي مرونة أكبر وقدرة تحويل المسار للبحر الأبيض المتوسط في حالة وجود أي مخاطر. ثانياً: يقلل المخاطر المرتبطة بتغيرات في تكاليف التأمين والتأخيرات البحرية، هذا لا يجعل بالضرورة سعر البرميل أرخص في الظروف العادية، ولكن هذا المسار له أهمية تأمينية في حالة الطوارئ. ثالثاً: سهولة الوصول إلى مصفاة بانياس وتصديرها عبر البحر الأبيض المتوسط إلى أوروبا.

بالنسبة للغاز القطري، يتعلق الأمر بإمكانية نقله عبر خطوط الأنابيب وتسييله في البحر الأبيض المتوسط، أما بالنسبة للمملكة العربية السعودية فهو يتعلق بوضع خيار إستراتيجي لتصدير النفط عبر خط التابلاين وعدم توقف عمليات التصدير في حال حدوث أزمات المعابر والمضائق، إضافة إلى تعزيز الأمن الغذائي بربط سوريا بشبكات لوجستية وسلاسل توريد لتيسير وصول الإنتاج الغذائي والصناعي من سوريا وتركيا.

إن استثمار الصناديق السيادة لدول الخليج في مشروع 4+1 يشكل فرصة استثمارية قل نظيرها تدرُّ دخلاً على مدى العقود القادمة؛ حيث يمكنها أن تمتلك حصصاً في أصول مدرّة للدخل: كخطوط أنابيب النفط والغاز، والسكك الحديدية والشحن، ومحطات ومراكز الخدمات اللوجستية، والموانئ والتخزين، وربما مناطق صناعية وتجارية على طول الممر.

المزايا التي تتوقعها سوريا من المشروع

بالإضافة إلى رسوم العبور والتخزين والمناولة التي سيحققها المشروع لسوريا فإن مرحلة البناء ستولِّد طلباً على الإسمنت والحديد والنقل والهندسة، كما ستولد أيضاً فرص عمل في الصيانة والموانئ والسكك الحديدية والجمارك والتأمين والتمويل بعد التشغيل.

يمكن لسوريا أن تحدد مناطق صناعية حول المراكز الرئيسية لمعالجة النفط والغاز وإنتاج البتروكيماويات والأسمدة وتعبئة الأغذية لتمكّنها من الحصول على قيم مضافة أعلى من الممر. إن مشروع 4+1 يخلق مئات الآلاف من فرص العمل للسوريين، وفي نفس الوقت يعزز صناعاتها وزراعتها لأن شبكة القطارات ستولد بسهولة أسواقاً في الخليج العربي.

من غير شك أن المشروع -في حال تجسيده- سيشكّل فرصة لسوريا للاندماج في الاقتصاد الإقليمي بسبب المصالح طويلة الأمد مع الخليج والعراق والأردن وتركيا وتأثيره سيمتد لتوليد الطاقة والاتصالات والنقل البري والتدريب المهني والبنية التحتية المطلوبة؛ ما يساعد سوريا على نهوضها الاقتصادي، خاصةً في حال مشاركة هذه المزايا بشكل عادل بين المحافظات والمدن على طول الممرات وشبكات القطارات.

متطلبات تجسيد المشروع

إن مشروع 4+1 يقدم لسوريا والخليج تصوراً منطقياً لتنويع المسارات، لأنه يجمع بين منفذ النفط الخليجي، ومخرج النفط العراقي، ومسار الغاز القطري، والموانئ المتوسطية، والسكك المتجهة إلى تركيا، ويمنحه التكامل مع البحار الأربعة وIMEC سوقاً ووظيفة أوسع من نقل الطاقة وحدها، وتكمن قوته في تعدد المصادر والمخارج، وفي تحويل البنية الأساسية إلى منصة للتجارة والغذاء والصناعة.

إن تحقيق هذه المكاسب يستدعي جملة من الإجراءات:

- اعتماد سوريا مشروع 4+1 إطاراً وطنياً للدراسة والتفاوض.
- إنشاء وحدة تحضير مشروعات مستقلة تضم خبرات الطاقة والنقل والتمويل والقانون والبيئة.
- الاتفاق مع الدول المعنية على دراسة جدوى إقليمية موحدة.
- البدء بمكونات تحقق عائداً مبكراً وقابلة للتوسع.
- حماية بانياس بوصفها مجمع طاقة مع فصل مرافق الخامات والغاز.
- تصميم السكك على أساس الطلب الفعلي للشحن والركاب.
- اعتماد معاهدة عبور وآلية تحكيم.
- توجيه جزء محدد من إيرادات الممر إلى تنمية المحافظات والصيانة وإزالة الأثر البيئي.

إن تكلفة إغلاق مضيق هرمز بوجه البترول العربي والغاز القطري، يعني تكلفة عدم تصدير 20 مليون برميل يومياً من النفط الخام والمكثفات والمشتقات، وكذلك 114 مليار قدم مكعب يومياً من الغاز الطبيعي المسال، أي منع نحو 20 بالمئة من استهلاك السوائل النفطية العالمي، وأكثر من 20 بالمئة من تجارة الغاز المسال العالمية.

إن خسارة مجلس التعاون الخليجي الشهرية من جرّاء إغلاق المضائق والمعابر قد تقارب الخمسين مليار دولار شهرياً، بمعنى أن تكلفة إنشاء المشروع الإستراتيجي 4+1 كله بما يتضمن خط التابلاين وكركوك-بانياس وخط الغاز القطري والسكك الحديدية من تركيا إلى المملكة العربية السعودية قد يكلّف نفس قيمة تكلفة خسارة شهرين إلى خمسة أشهر فقط من إغلاق مضيق هرمز.

لا ينبغي النظر إلى المشروع بوصفه بديلاً مطلقاً للمضيق بل بوصفه بوليصة تأمين جيو-اقتصادية، توفر للخليج منافذ متعددة إلى المتوسط وأوروبا، وتحوّل سوريا إلى عقدة نقل وطاقة وتجارة و"خيار طاقوي إستراتيجي" يسهم في استقرار أسعار النفط والغاز في العالم.

يمكن أن يشارك في التمويل كل الصناديق السيادية العربية: صندوق الاستثمارات العامة السعودي، والصناديق السيادية الإماراتية، وجهاز قطر للاستثمار، إضافة للصندوق السيادي النرويجي، إضافة لطرح سندات بنية تحتية طويلة الأجل، وصكوك إسلامية، ومؤسسات التنمية الدولية، وطرح حصص في الشركات المشغّلة وغيرها من الأدوات المالية.

إن محنة مضيق هرمز شكّلت منحة لسوريا التي تستطيع أن تصبح معبرًا رئيسيًّا للطاقة الخليجية، لكن هذا الدور لا يُمنح بالجغرافيا وحدها؛ إنه يُبنى بعقود قابلة للتمويل، ومؤسسات موثوقة، وتنفيذ مرحلي، وشراكة إقليمية ترى في سوريا نقطة وصل لا ساحة تنافس. عندئذ يصبح مشروع 4+1 البنية العملية التي تصل الخليج بالمتوسط وتركيا، وتعيد تشغيل فكرة البحار الأربعة على أسس اقتصادية حديثة، وتمنح المنطقة والعالم قدرة أكبر على مواجهة اضطرابات الطاقة، فضلًا عن الدور السوري ليكون بوابة للأمن الغذائي الخليجي، ومُوَرِّد مهم للسلع والمنتجات التي تحتاجها أسواق الخليج عبر القطار السريع من تركيا مرورًا بسوريا ومناطقها الصناعية إلى المملكة العربية السعودية.

ومن دون ضغط أميركي فاعل، وامتلاك سوريا قدرًا من الردع، تنخفض فرص اقتناع تل أبيب بضرورة عقد اتفاق معها، إلا إذا حدث تغيير واسع في الحكومة الإسرائيلية، ووصلت إلى السلطة قوى سياسية قد تجد في استعداد دمشق لعقد اتفاق أمني فرصةً للتوافق، بدلًا من دفع سوريا إلى خانة العداء.

---

* أسامة قاضي، اقتصادي وأكاديمي سوري، حاصل على شهادة الدكتوراه في الاقتصاد وإدارة الأعمال، يشغل منصب المستشار الاقتصادي الأول بوزارة الاقتصاد والصناعة في سوريا، وهو مؤسس ورئيس "مجموعة عمل اقتصاد سوريا".

مراجع

)أسامة قاضي، "وداعًا مضيق هرمز: ممر الأمن الغذائي السريع بين السعودية وسوريا"، صحيفة الثورة السورية، 16 مارس/آذار 2026 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://sl1nk.com/o12ch76

أسامة قاضي، "مشروع القرن: سوريا ممر طاقة إستراتيجي عربي متكامل"، صحيفة الثورة السورية، 29 مارس/آذار 2026 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://l1nq.com/3awjjag

كانديس دان وجاستين باردن، "وسط الصراع الإقليمي، يظل مضيق هرمز نقطة اختناق حاسمة للنفط (Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint)"، إدارة معلومات الطاقة الأميركية، 16 يونيو/حزيران 2025 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504

أسامة قاضي، "تكامل مشروع البحار الأربعة التركي ومشروع 4+1 الوطني"، صحيفة الثورة السورية، 14 أبريل/نيسان 2026 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://sl1nk.com/0fdm99i

إدارة معلومات الطاقة الأميركية، "نقاط الاختناق في تجارة النفط العالمية(World Oil Transit Chokepoints) "، آخر تحديث في 3 مارس/آذار 2026 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)،
https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/

Jamie Ingram. MEES 5 Jun 2026 Issue. Kuwait In Talks With Neighbors Over Bypass Pipeline Option. https://www.mees.com/2026/6/5/oil-gas/kuwait-in-talks-with-neighbors-over-bypass-pipeline-options/88d85dc0-60dc-11f1-99da-8d1c89249968

أخبار روسيا، "مشروع "نابوكو" لنقل الغاز.. قد لا يبصر النور"، 6 فبراير/شباط 2012 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://sl1nk.com/mymco5y

وقّعت المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، وجمهورية الهند، والولايات المتحدة الأميركية، والجمهورية الفرنسية، وجمهورية ألمانيا الاتحادية، والجمهورية الإيطالية، والاتحاد الأوروبي "مذكرة تفاهم بشأن مبادئ الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا"India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): A) (Transformative Trade Route 17 أكتوبر/تشرين الأول 2025 (تاريخ الدخول: 27 سبتمبر/أيلول 2026)، https://ncaacademy.com/india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-a-transformative-trade-route/

إنتهى