

היום שאחרי הורמוז: האם המפרץ יכול להשתחרר מנקודת החנק?

יואל גוז'נסקי | גיליון 2198 | 8 בספטמבר 2026

המלחמה מול איראן המחשישה כי מצר הורמוז הוא נקודת תורפה לא רק לייצוא האנרגיה אלא לחיבורן של כלכלות המפרץ לעולם. החלופות הקיימות הוכיחו את ערכן אך גם את מגבלותיהן: הסטת הנפט הסעודי לינבוע הגדילה את החשיפה לבאב אל-מנדב, הנמצא תחת מצור ח'ותי; פוג'יירה מספקת מענה חלקי בלבד; ולייצוא ה-LNG הקטרי אין כיום חלופה. לכן היעד אינו להחליף את הורמוז, אלא ליצור ארכיטקטורה של יתירות – רשת צינורות, נמלים ומסדרונות שתאפשר להכיל את חסימתו. במסגרת זו ראוי לבחון הנחת צינור ממזרח ערב הסעודית דרך עומאן לים הערבי, שיעקוף את הורמוז ואת באב אל-מנדב ויפנה ישירות לשווקים באסיה. אותו היגיון מחייב גם בחינה מחדש של מסדרון IMEC. כל עוד נקודת הכניסה המזרחית שלו היא נמל ג'בל עלי, הוא תלוי בהורמוז. אין היגיון לוותר על ג'בל עלי, המרכז הלוגיסטי החשוב במזרח התיכון, אך המלחמה המחשישה את הסיכון שבהישענות עליו כשער היחיד למסדרון. לכן נכון לפתח לצד ג'בל עלי נקודות כניסה נוספות מחוץ להורמוז, בפוג'יירה ובדוקם. כך יהפוך גם IMEC ממסדרון התלוי בנקודת חנק אחת לרשת בעלת יתירות.

השיבושים המתמשכים בתנועת מכליות, הפגיעה בייצוא ממדינות המפרץ והזינוק במחירי האנרגיה ממחישים את הפגיעות הטמונה בכך שחלק כה משמעותי מאספקת האנרגיה העולמית תלוי במצר הורמוז, המעבר הימי הצר המצוי בסמוך לאיראן. למרות זאת, שר האוצר האמריקאי סקוט בסנט הצהיר לאחרונה כי [בתוך שנתיים יהפוך המצר ל"חסר ערך", משום שמדינות המפרץ יעבירו חלק גדול מייצוא האנרגיה שלהן לצינורות יבשתיים.](#)

נתוני EIA מראים כי לפני המלחמה עברו בהורמוז כ-21 מיליון חביות נפט גולמי ביום בנוסף לתזקיקים וקונדנסט, סדר גודל של כחמישית מצריכת הנפט העולמית. ברבעון השני של 2026 ירדה התנועה לכ-4.9 מיליון חביות ביום בלבד, ירידה של יותר מ-75 אחוזים. [בסוף אוגוסט עברו בהורמוז בממוצע רק 17 כלי שיט ביום, לעומת 135 לפני המלחמה.](#) במקביל, התרחשה הסטה משמעותית של נפט סעודי לינבוע ומשם לבאב אל-מנדב: [הזרימה דרך באב אל-מנדב עלתה מ-5.4 מיליון חביות ביום ברבעון האחרון של 2025 ל-8.1 מיליון ברבעון השני – עלייה של כ-50 אחוזים.](#) אולם, נתונים אלו אינם מביאים בחשבון את הסגר עליו הכריזו החות'ים בחודש יולי, שהביא לירידה דרסטית גם במצר באב אל-מנדב. כתוצאה מכך, [ייצוא הנפט הסעודי ירד באוגוסט 2026 לשפל של עשר – כ-3 מיליון חביות ביום בלבד.](#) זאת, לעומת 7.3 מיליון חביות ביום [בפברואר.](#) התוצאה ממחישה את האפשרות לצמצם את התלות בהורמוז ואת מגבלתה: הפחתת החשיפה לנקודת חנק אחת (choke-point) הגדילה את החשיפה לאחרת.

לסיכון הפיזי בהורמוז נוסף ממד שקשה יותר למדידה: אי-ודאות ומחסור במידע אמין על מצב המצר. נתונים ממקורות שונים על מספר התקיפות, היקף התנועה, מוקשים ואזורי סיכון אינם תמיד עולים בקנה אחד, ובתנאי מלחמה קשה לדעת אם נתיב מסוים אכן בטוח. מבחינת חברות ספנות וביטוח, גם פתיחה מסוימת של המצר אינה מספיקה אם נותר ספק באשר לסיכון בפועל. כאשר ספינות ממשיכות להיפגע מטילים וכטב"מים, עצם אי-הוודאות מרתיעה חברות מלחזור להורמוז, מעלה את פרמיות הביטוח ומאריכה את השיבוש גם לאחר שהאיום הצבאי הישיר פחת. בכך נוסף לחשש של מדינות המפרץ ממד נוסף: לא די להבטיח שהורמוז פתוח – יש לשכנע את השוק שהוא בטוח. מכאן שגם שיקום חופש השיט הוא במידה רבה אתגר של מידע, אמון ותפיסת סיכון – ולא רק של שליטה צבאית במרחב הימי.

מאמר זה בוחן האם ועד כמה ניתן לעקוף את המצרים באמצעות צינורות (המעבירים רק נפט גולמי ולא תזקיקים) ונתיבי ייצוא חלופיים, מנתח מהן המגבלות של כל חלופה ומציע אפשרות של הנחת צינור נפט מערב הסעודית לעומאן. חשיבות

הסוגייה חורגת מביטחון האנרגיה: ככל שמדינות האזור יצליחו לבנות רשת נתיבים חלופיים, עשוי להישחק אחד ממנופי הלחץ האסטרטגיים המרכזיים של איראן ולשנות בהדרגה את המציאות הגיאואסטרטגית במפרץ. השאלה אינה אם ניתן לוותר לחלוטין על הורמוז אלא אם ניתן להפוך את סגירתו מאירוע משתק לאירוע שניתן להכיל.

הסטה מערבה: ינבוע

החלופה המשמעותית ביותר ל"עקיפת" הורמוז היא מערכת הצינורות הסעודית המחברת את שדות הנפט במזרח הממלכה לנמל ינבוע שעל חוף הים האדום. צינור מזרח-מערב הסעודי מגיע, על-פי ארמק", לקיבולת של כ-7 מיליון חביות ביום, אף שכ-2 מיליון חביות מוזנות לבתי זיקוק במערב הממלכה – מה שמוותר כ-5 מיליון חביות ביום לייצוא (היכולת לקיים לאורך זמן זרימה מרבית זו לא ברורה). המלחמה כבר הגבירה משמעותית את חשיבות הנתיב, [וריאד אף בוחנת הרחבת קיבולת הצינור בעוד כשני מיליון חביות ביום ושיטות מדינות שכנות, ובהן כוויית](#). זהו הנתיב בעל הפוטנציאל הגדול ביותר לשנות את משוואת הורמוז. אם ערב הסעודית תוכל להגדיל את קיבולת הצינור, לחזק את היכולת של נמל ינבוע לטפל בכמות נפט גדולה יותר ולהעביר באופן קבוע את עיקר ייצוא הנפט שלה מערבה, יכולתה של איראן להשתמש במצר נגד הממלכה תצטמצם מאוד. יתרה מזאת, חיבור עתידי של כוויית או מדינות מפיקות נפט נוספות לרשת הסעודית יהפוך אותה מתשתית לאומית ל"עורק אסטרטגי" אזורי.

אולם, גם כאן לא מדובר בפתרון מלא. ייצוא מינבוע חושף את תשתית הצינור לפגיעה (ואיראן אכן פגעה בה) ומחליף נקודת חנק אחת באחרת – באב אל-מנדב, שם קיים כעת מצור ח'וטי. ניתן להזרים נפט צפונה בים האדום לעין סוה'נה, ומשם בצינור SUMED המצרי, שקיבולתו כ-2.5 מיליון חביות ביום, אל סידי כריר שבים התיכון או במעבר מכליות דרך תעלת סואץ. אולם, זוהי חלופת חירום יותר מאשר תחליף כלכלי מלא: רוב לקוחות הנפט הסעודי נמצאים באסיה, ולכן נפט המגיע לים התיכון צריך להשתלב בחילופי מטענים גלובליים או להמשיך דרך גיברלטר וכף התקווה הטובה בחזרה מזרחה. התוצאה היא הארכת זמן ההפלגה, עלויות הובלה וביטוח גבוהות יותר וצורך במספר גדול יותר של מכליות. מכאן ש-SUMED וסואץ מעניקים לממלכה יתרונות מסוימת, אך אינם פותרים את בעיית הגיאוגרפיה של השוק הסעודי.

הסטה דרומה: פוג'יירה

איחוד האמירויות נמצאת בעמדה נוחה יותר מבחינה גיאוגרפית. צינור חבשאן-פוג'יירה מחבר את שדות הנפט של אבו-דאבי ישירות לחוף מפרץ עומאן, כלומר מחוץ למצר הורמוז. הקיבולת הנוכחית של הצינור היא כ-1.5-1.8 מיליון חביות ביום. אבו-דאבי הודיעה שהיא פועלת כדי להכפיל את קיבולתו, מהלך שעשוי לאפשר לה להעביר מעל 3 מיליון חביות ביום ב-2027. במובן זה, המודל האמירתי הוא הקרוב ביותר ל"עקיפת הורמוז": צינור קצר יחסית, כולו בשטח המדינה, המגיע ישירות לאוקיינוס ההודי ואינו תלוי בבאב אל-מנדב או בסואץ. אולם, גם כאן אין חסינות. פוג'יירה נמצאת על מפרץ עומאן, בסביבה הנגישה לטילים, כטב"מים, מוקשים ימיים ופעילות איראנית.

מעבר לכך, הבעיה אינה מוגבלת לייצוא אנרגיה. למעט ערב הסעודית, שלה מוצא משמעותי גם לים האדום, מדינות המפרץ תלויות בהורמוז גם לצרכי הסחר השוטף שלהן. הנמלים המרכזיים של כוויית, קטר ובחריין, וכן נמל ג'בל עלי בדובאי, נמלים נוספים באיחוד האמירויות ונמלים סעודים משמעותיים, נמצאים בתוך המפרץ. לכן, שיבוש ממושך של הורמוז פוגע לא רק בייצוא נפט וגז אלא גם בכניסת אוניות מכולה, מזון, חומרי גלם ומוצרים מיובאים. מכאן שהאתגר האסטרטגי רחב בהרבה מביטחון אנרגיה. המקרה של דובאי ממחיש את ממדי הבעיה: [לפני המלחמה טיפל ג'בל עלי בכ-40 אלף מכולות \(TEU\) ביום, אולם בשבועות הראשונים למלחמה צנחה הפעילות ביותר מ-90 אחוזים וכמעט שלא התאוששה מאז](#). אין מדובר בנמל בלבד: המערכת הכלכלית שהתפתחה סביב ג'בל עלי אחראית ליותר מחמישית מהתמ"ג של דובאי. מכאן שגם מדינה כאיחוד האמירויות, שהצליחה ליצור חלופה חלקית לייצוא הנפט באמצעות פוג'יירה, נותרה חשופה מאוד לסגירת הורמוז, שחסימתו ניתקה חלק ניכר מכלכלות המפרץ משרשראות הסחר העולמיות.

האתגר האמירתי צפוי אף לגדול. יציאת איחוד האמירויות מאופ"ק במאי 2026 נועדה בין היתר לאפשר לה לנצל באופן חופשי יותר את כושר הייצור שהרחיבה בשנים האחרונות, והיא מכוונת לכושר של כ-5 מיליון חביות ביום ב-2027. אלא שגם לאחר ההרחבה המתוכננת של צינור חבשאן-פוג'יירה, קיבולתו צפויה להגיע לכ-3 מיליון חביות ביום בלבד. לפיכך, גם בתרחיש של הרחבה מלאה, הצינור לא יספיק לשאת את מלוא פוטנציאל הייצוא של איחוד האמירויות. הפער ממחיש כי עצמאות גדולה יותר במדיניות ההפקה אינה שקולה לעצמאות ביכולת הייצוא.

עיראק: יציאה צפונה ומערה

המלחמה המחשה את פגיעותה החריפה של עיראק, שרוב ייצוא הנפט שלה עבר מבצרה דרך הורמוז. בתגובה החלה בגדאד לקדם מחדש שורה של נתיבי ייצוא חלופיים. הרכיב המרכזי הוא צינור בצרה-חדית'ה, שאמור להעביר עד כ-2.5 מיליון חביות ביום מדרום עיראק למערבה וליצור אפשרות להתחבר לסוריה, לטורקיה ואף לירדן. במקביל, מתקיימים דיונים על חידוש הנתיב דרך סוריה לבניאס ולטריפולי ועל הרחבת הייצוא דרך צינור כירכוכ-ג'יהאן שבטורקיה. אם יתממשו, הפרויקטים הללו עשויים להיות מהשניים המבניים המשמעותיים ביותר שנולדו מהמשבר: יצירת יכולת עיראקית להפנות נפט מערבה לים התיכון. אולם אלה הם פרויקטים יקרים, רב-שנתיים ותלויים ביציבות פוליטית וביטחונית בעיראק ובסוריה. אין לראות בהם פתרון למשבר הנוכחי אלא השקעה בחוסן לעשור הבא.

עומאן: אלטרנטיבה אפשרית

לעומאן יתרון מסוג אחר בשל מיקומה האסטרטגי. נמליה בדוקם ובצלאלה פונים ישירות לים הערבי ולאוקיינוס ההודי. לפיכך, עומאן יכולה להפוך בהדרגה ל"שער האחורי" של המפרץ. בטווח הקצר אין כיום מערכת צינורות המסוגלת להזרים כמויות גדולות של נפט סעודי, אמירתי או כוויית לדוקם או לצלאלה. אולם בטווח הבינוני והארוך ניתן לחשוב על שילוב של צינורות, רכבות, מתקני אחסון, בתי זיקוק ונמלים. החיבור המתוכנן בין רשת הרכבות האמירתית לסוהאר ממחיש את הפוטנציאל להפוך את עומאן לחלק מארכיטקטורת עקיפה רחבה יותר. היתרון של הנתיב העומאני הוא כפול: הוא עוקף את הורמוז ואינו מחייב מעבר בבאב אל-מנדב. אולם, גם נתיב זה אינו חסין לחלוטין בשל קרבתו היחסית לאיראן, שירתה על עומאן ואותתה שהיא יכולה לפגוע גם במתקנים אסטרטגיים בשטחה.

מומלץ לבחון הנחת צינור משדות הנפט במזרח ערב הסעודית דרומה, דרך רובע אל-ח'אלי, אל עומאן. מבחינה הנדסית, אין מדובר בתוואי בלתי אפשרי – ארמק"ו כבר הניחה צינורות ארוכים יותר. גם תנאי המדבר אינם חסם מוחלט. צינור כבר מחבר את שדה שייבה למתקני ארמק"ו צפונה. לפי הצעות שפורסמו בעבר, צינור סעודי-עומאני עשוי להגיע אף לקיבולת של עד 7 מיליון חביות ביום. לכן יתרונו ברור: הוא יעניק לערב הסעודית מוצא נוסף לייצוא עם גישה ישירה לים הערבי ולשווקים באסיה, ללא צורך במעבר בהורמוז או בבאב אל-מנדב. החיסרון הוא העלות הגבוהה של ההקמה והצורך להסתמך על עומאן כמדינת מעבר, אך יש מקום לבחון מחדש האם מחיר זה נמוך מהעלות האסטרטגית של המשך התלות בהורמוז.

הרעיון אינו חדש ואף זכה בעבר לתמיכה פומבית בדרג בכיר בעומאן. בנובמבר 2021 קרא שר הכלכלה העומאני, סעיד בן מוחמד א-סקרי, להחיות תוכנית להנחת צינור נפט מערב הסעודית לעומאן. א-סקרי הגדיר את מימוש הפרויקט כבעל "חשיבות אסטרטגית" וטען כי הגיע הזמן להעביר נפט סעודי לים הערבי דרך עומאן. התוכנית לא קודמה מאז לכדי פרויקט מעשי, אולם המלחמה מעניקה לה היגיון מחדש: בניגוד לינבוע, מוצא בדוקם יעקוף הן את הורמוז והן את באב אל-מנדב, ובניגוד לנתיבים צפונה לים התיכון הוא יפנה ישירות לעבר אסיה – השוק העיקרי של הנפט הסעודי.

נקודת התורפה: LNG

כל דיון ב"עקיפת הורמוז" חייב להבחין בין נפט לגז טבעי נוזלי, LNG. לנפט קיימות חלופות, אך ל-LNG כמעט שאין. למשל, כמעט כל ייצוא ה-LNG של קטר לשוק העולמי עובר בהורמוז וכ-80 אחוזים ממנו מיועדים לאסיה. כיום אין נתיב חלופי היכול להביא כמויות אלה לשוק העולמי. צינור Dolphin מקטר לאמירויות ולעומאן מוגבל בקיבולתו, ומתקני ההנזלה של עומאן כבר פועלים קרוב למלוא הקיבולת. לכן ייתכן שניתן לצמצם מאוד את תלות ייצוא הנפט בהורמוז; קשה הרבה יותר לעשות זאת לגבי הגז. בטווח הארוך אפשר לדמיין צינור גז מקטר לעומאן והקמת מתקני LNG נוספים בדוקם או בחוף הערבי. זהו פרויקט הנדסי וגיאופוליטי עצום, אך לאחר המלחמה הוא כבר אינו רעיון תיאורטי בלבד. עבור קטר, שיכולת הייצוא שלה היא יסוד עוצמתה הכלכלית והמדינית, יצירת "יציאה שנייה" לשוק העולמי עשויה להפוך לצורך אסטרטגי.

המלחמה המחשה כי גם אם ניתן היה להבטיח את חופש השיט במצר, תשתית הייצור וההנזלה עצמה היא נקודת תורפה. תקיפות איראניות במארכס 2026 פגעו בראס לפאן, מרכז ההנזלה החשוב בקטר, וגרמו לאובדן של כ-17 אחוז מכוש הייצוא הקטרי. ההערכות מדברות על שלוש עד חמש שנים לתיקון ועל אובדן הכנסות שנתי של כ-20 מיליארד דולר. QatarEnergy הכריזה כוח עליון ואף נאלצה לרכוש מטעני LNG אמריקאיים כדי לעמוד בחלק מהתחייבויותיה ללקוחות באסיה. ממדי השיבוש חריגים: בששת החודשים הראשונים למלחמה ייצאה קטר 18 מטעני LNG בלבד, לעומת 509 בתקופה המקבילה אשתקד – קריסה של מעל 90 אחוזים בייצוא. מכאן שהאתגר הקטרי אינו רק כיצד לעקוף את הורמוז,

אלא כיצד ליצור יתירות לכל שרשרת הייצוא – מהפקת הגז והנזלתו ועד הובלתו לשווקים. הנחת צינור לעומאן, למשל, תהיה בעלת משמעות רק אם בקצהו תוקם גם יכולת הנזלה גדולה ומוגנת מחוץ למפרץ. לכן, במקרה הקטרי, פתרון אמיתי הינו יקר ומורכב הרבה יותר מאשר הנחת צינור חלופי לנפט. גם חיבור עתידי של קטר לרשת הסעודית ולינבוע (צינור ה-LNG הצמוד לצינור מזרח-מערב) יכול להיות רעיון אסטרטגי מעניין: הוא היה מעניק לדוחה לראשונה אופציה יבשתית מערבה שאינה תלויה בהורמוז, אך צעד כזה יחייב את הגדלת הנפח שלו ומתן אישור סעודי.

הדיון בהפחתת התלות בהורמוז נוגע גם באיראן שהכירה זה מכבר בכך שנקודת חנק היא גם מקור עוצמה וגם מקור פגיעות. משום כך הניחה צינור המחבר את אזורי הנפט במערב המדינה למסוף ג'אסק שבמפרץ עומאן, מחוץ להורמוז. הפרויקט, שנחנך ב-2021, נועד לאפשר ייצוא נפט במקרה של שיבוש או חסימה במצר, וב-2026 החל המסוף לשמש שוב לטעינת מטענים, אם כי בהיקפים מוגבלים. העובדה שאיראן עצמה השקיעה ביצירת חלופה להורמוז מחדדת את הפרדוקס: יכולתה לאיים על המצר מעניקה לה מנוף לחץ משמעותי על שכנותיה ועל שוק האנרגיה העולמי, אך תלותה באותו מעבר מגבילה את חופש הפעולה שלה.

משמעויות

מסקנת המדיניות המרכזית היא שאין לחפש "תחליף להורמוז". אין נתיב יחיד היכול לשאת את כמויות הנפט, הגז והסחורות שעברו בו. במקום זאת נדרשת ארכיטקטורה של יתירות: מספר צינורות, נמלים ונתיבי שיט, כך שפגיעה באחד מהם לא תשתק את כל המערכת. עבור ערב הסעודית פירוש הדבר הרחבת הצינור לינבוע ובמקביל פיתוח אופציות לכיוון עומאן. עבור האמירויות – הרחבת פוג'יירה והחיבור היבשתי לעומאן. עבור קטר – בחינה של צינור גז ומתקני הנזלה מחוץ למפרץ. יש להוסיף לכך אחסון אסטרטגי, יכולת זיקוק וייצוא מוצרי נפט מחוץ למפרץ, רשתות רכבת ותשתיות חשמל. החוסן אינו נובע מהחלפת נתיב אחד באחר, אלא מיכולת לבחור בזמן משבר בין כמה נתיבים.

מגבלה נוספת של חלק מהחלופות להורמוז אינה הנדסית אלא מסחרית. ניתן עקרונית להוביל נפט עיראקי צפונה לטורקיה, אולם הלקוחות העיקריים של הנפט העיראקי נמצאים דווקא במזרח אסיה. מצב דומה קיים בערב הסעודית שמרבית לקוחותיה נמצאים במזרח אסיה, וכשהתנועה בהורמוז משובשת הנפט שמגיע לינבוע צריך לעבור בבאב אל-מנדב בדרכו לאסיה. אם גם באב אל-מנדב חסום, נפט מינבוע המיועד לאסיה צריך לצאת לים התיכון, להקיף את אפריקה ולחזור לאוקיינוס ההודי – מסלול שמוסיף שבועות, עלויות הובלה וביטוח וכן מגבלות על סוג וגודל המכליות. לכן נתיבים צפונה ומערבה הם לא תחליף אמיתי להורמוז. זו גם הסיבה שחלופה דרומית דרך עומאן מעניינת במיוחד: היא לא רק עוקפת את הורמוז ובאב אל-מנדב, אלא מוציאה את הנפט ישירות אל האוקיינוס ההודי, לכיוון שבו נמצאים ממילא מרבית לקוחותיו.

המלחמה כבר מאיצה מעבר מפתרונות חירום לארכיטקטורה לוגיסטית חדשה. DP World, למשל, הרחיבה את השימוש בנתיבים יבשתיים המחברים את ג'בל עלי לנמלי החוף המזרחי, ובמקביל דובאי ועומאן הקימו "מסדרון ירוק", המאפשר לפרוק מטענים בעומאן ולהעבירם יבשתית לאיחוד האמירויות. מה שהחל כמענה זמני לשיבושים בהורמוז עשוי להפוך לרכיב קבוע במערך הסחר האזורי. במקביל, עומאן מנהלת מגעים עם איראן על הסדרים עתידיים למעבר בטוח בהורמוז, ומדינות המפרץ מקוות שמסקט תוכל להגיע עם טהראן להבנות שיאפשרו את חידוש התנועה הסדירה במצר – גם אם הדבר יהיה כרוך בסופו של דבר בהסדר מוסכם ואף בתשלום עבור מעבר מאובטח. מדינות המפרץ מבקשות לבנות חלופות, אך מכירות בכך שהמצר יישאר עורק חיוני ולכן יש צורך גם במנגנון שיקטין את הסיכון לשיט בו.

לאור זאת, התחזית של שר האוצר האמריקאי מרחיקת לכת ונאמרה כנראה בהקשר פוליטי. הורמוז לא צפוי לאבד את חשיבותו, בוודאי לא בתוך שנתיים. אולם, מאחורי הרטוריקה מסתתר שינוי פוטנציאלי: המלחמה האיצה את המעבר לתפיסה של הקטנת התלות בהורמוז. היעד הריאלי אינו עולם ללא מצר הורמוז, אלא מערכת אנרגטית-אזורית שבה שיבוש המצר אינו משתק עוד את ייצוא האנרגיה של המפרץ. ערב הסעודית ואיחוד האמירויות הצליחו לייצא נפט באופן חלקי, הודות לתשתיות שהקימו לפני המלחמה. מנגד, ההכנסות של עיראק, קטר וכווית צנחו וכבר משפיעות באופן שלילי על כלכלות המדינות. גם החלופות אינן חסינות: במהלך המלחמה הותקפו הן תשתיות הצינור הסעודי והן מתקנים בנמל פוג'יירה.

לישראל אינטרס בהפחתת התלות האזורית בהורמוז, שכן היא מצמצמת את יכולתה של איראן לתרגם איום צבאי על השיט ללחץ כלכלי עולמי. בנוסף, יש לישראל אינטרס נוסף: ככל שמערכת האנרגיה האזורית הופכת יבשתית ומרושתת יותר, כך עולה חשיבותם של מסדרונות תחבורה ותשתית החוצים את המזרח התיכון. בטווח הארוך, חיבור בין חצי האי-ערב, ירדן והים התיכון עשוי להוסיף היגיון כלכלי ותשתיתי לפרויקטים דוגמת IMEC. אולם, הרגל המזרחית של המסדרון מחברת את

הודו לנמלי איחוד האמירויות, ובראשם ג'בל עלי, הנמצא במפרץ ותלוי במעבר בהורמוז. במצב כזה IMEC אינו פותר את נקודת התורפה הראשונה בשרשרת, הורמוז. המסקנה היא שהמלחמה מחייבת לחשוב מחדש, לכל הפחות, על הנתיב של IMEC: נקודת הכניסה המזרחית למסדרון צריכה להיות מחוץ להורמוז – למשל בפוג'יירה, או בדקום, ומשם לערב הסעודית, אחרת IMEC יירש בדיוק את התלות האסטרטגית שהוא אמור לסייע לצמצם.

עורכי הסדרה: ענת קורץ, רינת חרש ואלדד שביט.