

البعد الاقتصادي للصراع على المضائق البحرية

(مضيق هرمز إنموذجاً)

م. د. وجدان فالح حسن

كلية العلوم السياسية/ جامعة ميسان

Email:wijdan1983@uomisan.edu.iq

الكلمات المفتاحية: (مضيق هرمز، الصراع الاقتصادي، النفط الخليجي، الاستراتيجية الأميركية، الاستراتيجية الإيرانية).

الملخص :

شكلت المضائق الدولية مناطق لصراعات مريرة بين القوى الكبرى والمهيمنة في النظام الدولي، وهذا يعود لأسباب عسكرية واقتصادية واستراتيجية وسياسية على حد سواء، لكن للأسباب الاقتصادية أهمية كبيرة وحيوية ذلك لأن هذه المضائق تعد اختناقات لحركة الملاحة البحرية التي هي الشغل الشاغل لكل الدول بسبب اعتمادها الكبير عليها (الملاحة البحرية) سواء في حركة التصدير لمنتجاتها أو لتأمين احتياجاتها من واردات التجارة الدولية أو امدادات الطاقة على حد سواء.

و مضيق هرمز لكونه يطل أو بعبارة أخرى هو المنفذ الوحيد لأكثر المناطق حيوية في العالم ، كما أنه الطريق المؤدي لواحدة من أكثر المناطق استهلاكاً في العالم بسبب ارتفاع الدخل لمواطني هذه الدول ولاسيما دول مجلس التعاون الخليجي، ولكون المنطقة كذلك منطقة غليان لصراعات محتدمة الى يومنا هذا، وهذا ما جعل الصراع على هذا المضيق على أشده بين الولايات المتحدة الأميركية ومن هو في صفها من جهة، وإيران من جهة أخرى، فكلما أقدمت الولايات المتحدة على توسيع عقوباتها ضد إيران، ارتفع التهديد الإيراني في المضيق وهو ما يُنبئ بانفجار أزمات كثيرة مستقبلاً.

The Economic Dimension of Conflict on Sea Straits (Hormuz Strait as a Sample)

Dr. Wijdan Falih Hasan

College of Political Sciences – Misan University

Email: wijdan1983@uomisan.edu.iq

Key Words:(Hormuz Strait, Economic Conflict, Gulf Oil, American Strategy, Iranian Strategy)

Abstract:

International straits have been areas of bitter conflicts between the major powers and the dominant in the international system. (Maritime) whether in the export movement of its products or to secure its needs of either international trade imports or energy supply.

The Strait of Hormuz, because it overlooks or in other words is the only outlet for the most vital areas in the world, and it is the road leading to one of the most consumed areas in the world because of the high income of the citizens of these countries, especially the Gulf Cooperation Council, and the fact that the region as well as the boiling area of intense conflicts to this day This has made the conflict over the Strait intensified between the United States and those on its side on the one hand, and Iran on the other, the more the United States to expand its sanctions against Iran, the Iranian threat in the Strait increased, which predicted the explosion of many crises in the future.

المقدمة:

تعد الملاحة البحرية من أهم وسائل المواصلات التجارية في الوقت الراهن، وذلك يعود الى تدني تكاليفها مقارنة بالنقل البري والجوي، فضلا عن اتساع النقل في البحر على عكس البر والجو الذي يلتزم بحمولات معينة صغيرة نسبيا، يضاف الى ذلك عدم إمكانية نقل بعض السلع عن طريق الوسائل الأخرى لطبيعة هذه المواد، ومن هنا اكتسب النقل البحري أهمية كبيرة.

إنّ اهم العوائق في النقل البحري الى جانب أعمال القرصنة هو الاختناقات البحرية او ما يعرف بـ (المضايق البحرية) التي كانت مثارا للصراعات بين الدول حول طبيعة الإبحار فيها، أو هل من حق بعض الدول أن تغلقه بوجه دول معينة أخرى أو تغلقه بشكل نهائي كنوع من العقاب لبعض الدول التي تصارعها، وذلك يعود الى تحكم هذه المضايق بحركة الملاحة هذه، وسيطرتها شبه التامة على بعض البحار والمسطحات المائية، لذا فهي من أهم المناطق استراتيجية في العالم ولا تتوان الدول ان تدخل في صراعات مباشرة أو غير مباشرة لضمان سيطرتها على هذه المضايق، أو على الأقل عدم سيطرة الطرف الآخر ان هي لم تستطع ذلك.

ويعد مضيق هرمز في الوقت الراهن مكانا لاصطدام القوى الإقليمية والدولية على حد سواء، والسبب يعود ليس لأجل السيطرة فقط، وانما ساحة لتصفية الحسابات بين المتصارعين، فنجد أن الطرف الإيراني يهدد بغلق المضيق كلما اتسع أو ازداد مقدار الضغط المسلط عليه من قبل الولايات المتحدة بعد المفاوضات الطويلة عن برنامجها النووي والعقوبات الدولية المتلاحقة ضدها، أو بعد تنصل الرئيس الأميركي دونالد ترامب عن الاتفاق النووي مع ايران وتشديده العقوبات، لذا فإن الصراع في المضيق في جله يعود لأسباب اقتصادية فضلا عن الجوانب الأخرى. وعلى هذا المنطلق سنقسم بحثنا على المباحث الآتية:

المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية و الاستراتيجية للمضايق البحرية.

المبحث الثاني: الموقع الجغرافي و الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز.

المبحث الثالث: الصراع الاقتصادي في مضيق هرمز و دلالاته الاستراتيجية.

إشكالية البحث:

تكمن إشكالية البحث في الطبيعة الاستراتيجية والاقتصادية للمضايق البحرية بشكل عام ومضيق هرمز بشكل خاص، فالمنطقة (محل الدراسة) تتميز بعدم الاستقرار منذ ثمانينات القرن الماضي الى يومنا هذا، بسبب تهديد الطرف الإيراني المتكرر لغلق المضيق مع كل أزمة تجابهها مع خصومها، وهذا يعني أن إيران تراهن على الجانب الاقتصادي للصراع على المضيق، لذا يحاول البحث الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- ما الأهمية التي يتمتع بها المضيق؟
- من أين تأتي هذه الأهمية؟
- ما طبيعة اعتماد الدول على هذا المضيق، وما يوفره لها؟
- ما الغاية من هذه الصراعات؟
- وما طبيعة الصراع وأدوار المتصارعين؟

فرضية البحث:

يفترض البحث وجود علاقة بين الأهمية التي يتمتع بها المضيق، وطبيعة الصراع المحموم بين الأطراف للسيطرة على المضيق، بمعنى أن المضيق لما يتمتع به من مميزات دفعت الدول الى محاولة و استعماله كوسيلة لإرضاخ الخصم أو للضغط عليه، لذا يخرج البحث بفرضية مفادها أن هنالك علاقة طردية موجبة بين أهمية المضيق بوصفه ممرًا بحريًا اقتصاديًا مهمًا، وطبيعة الشكل الذي يطبع الصراع في المنطقة وهو الصراع على الطاقة والتجارة في المنطقة وهو صراع اقتصادي في محتواه وجوهره.

منهجية البحث:

اعتمد البحث في ورقاته على حزمة مناهج بغية الدراسة والوصول الى النتائج المرجوة في تحليل الوقائع والحقائق، فقد اعتمد المنهج التحليلي في المبحث الأول فيما يتعلق بالقسم الاقتصادي، واعتمد المنهج الواقعي في دراسة الجانب الاستراتيجي في تحليل الأهمية الاستراتيجية وفق المنهج الذي يستند الى توزيع واستعمال القوة، كما تم اعتماد منهج التحليل الوصفي في تناول الجانب الجغرافي للمضيق، ومنهج التحليل النظمي في تفسير الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز، كما

واعتمدنا المنهج التحليلي الاستشراقي فيما يتعلق بطبيعة الصراع والآليات التي استند إليها كل طرف في صراعه مع الطرف الآخر.

المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية و الاستراتيجية للمضايق البحرية.

تعد التجارة البحرية احدى أهم الوسائل المعتمدة في العالم في الوقت الراهن، وذلك لما تتمتع به من كفاءة وانخفاض تكاليف وسعة النقل التي أتاحت لكل الدول ان تستعين بها في نقل سلعها أو وارداتها على حد سواء من واليها مع بقية دول العالم، وهذا ما اسهم في ازدهار هذه الوسيلة للنقل في أيامنا هذه

ولعل من أهم عوائق النقل البحري هو عمليات القرصنة الآخذة بالارتفاع حاليا ويضاف إليها التوترات في اهم عقد المواصلات البحرية وهي المضائق التي وأن حاولت المؤسسات الدولية وعلى رأسها الأمم المتحدة ووضعها لقانون البحار نتيجة لاتفاقيتها للممرات البحرية والمناطق المتاخمة لعام ١٩٨٢، ولم تنه التوترات والنزاعات في هذه المناطق الحيوية من العالم بسبب الأهمية التي تتمتع بها من جهة، وكذلك اشتداد الصراعات فيما بين الدول المطلة على هذه المضائق لرغبتها في استغلالها لأقصى حد ممكن في تعظيم مكاسبها. وعند الحديث عن الأهمية التي تتمتع بها المضائق البحرية لابد لنا أن نتكلم عن ميدانين مهمين، يمكن أن نفصلها بالشكل الآتي.

أولاً: الأهمية الاقتصادية للمضايق البحرية.

اهتمت معظم دول العالم التي لها دور حاسم في حركة التجارة الدولية والتواصل البحري بالمضايق البحرية كأداة للتحكم الاقتصادي والتجاري، لاسيما أيام الحروب والصراعات منذ العصور القديمة الى يومنا هذا ومستقبلا دون أدنى شك، فضلا عن أن السياسات الدولية تتحرك نحو المضائق ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية والتجارية الدولية، وذلك لتحافظ على استقرار عمليات الإنتاج والتوزيع بما يخدم مصالحها، ولضمان الاستقرار المالي والنقدي للأسواق الدولية التي تسيطر على معظم الحركة فيها، وتتبع في سبيل هذا أو ذاك مبدأي التسوية السلمية أو استعمال القوة لتغيير الواقع وفرض واقع جديد أو الإبقاء على الوضع الموجود إذا كان في خدمة مصالحها.

فمن المخاوف التي تفرزها تحديات الطاقة على سبيل المثال نجد ضمان استمرار تدفق ناقلات النفط والغاز المسال عبر هذه المضائق البحرية، ف ضمان إمدادات الطاقة بشكل مستقر تعد من أهم القضايا الاستراتيجية الخطيرة التي لا مفر من مواجهتها، فسعي الدول الى تأمين احتياجاتها

منها أمر ليس بجديد، فلقد كانت محاولات السيطرة على مصادر الطاقة الدافع الأساس لكثير من الصراعات والصدامات المسلحة والحروب، وكانت في الوقت نفسه عاملاً للتقارب والتعاون بين دول أخرى، فهما مجالان مهمان يتعلقان بأمن إمدادات الطاقة أولاً، وحماية سلامة خطوط النقل ثانياً^(١).

فضلاً عما سبق أهمية اقتصادية أخرى وهي أن هذه المضائق أبرز الشرايين لحركة الملاحة والتجارة الدوليين وذلك لما لها من مزايا، على الرغم من ميزة تقريب المسافات بين الدول والمتعاملين التجاريين الدوليين، فهي تتيح عاملاً آخر وهو التكاليف المنخفضة التي تعرضها على الدول والجهات المستفيدة منها من جهة، وتمثل دخلاً إضافياً لاقتصاد الدول التي تطل على هذا المضيق وصاحبة السيادة على سواحل المضيق من جهة أخرى وذلك عبر تشغيل موانئها^(٢). ولتبيان ما للمضائق من أهمية في نقل الطاقة على مستوى التجارة العالمية لهذا المورد الحيوي يمكن أن نبين هذا بالجدول الآتي:

جدول رقم (١)

مقدار النفط الخام والمواد البترولية المنقولة عبر أهم المضائق والقنوات في العالم (٢٠١١-٢٠١٦) (مليون برميل يومياً)

اسم المضيق / القناة	2011	2012	2013	2014	2015	2016
مضيق هرمز	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
مضيق ملقا	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
قناة السويس	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5
مضيق باب المندب	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8
مضيق الدنمارك	3.0	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2
مضيق تركيا (البسفور)	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4
قناة بنما	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
صافي تجارة النفط البحرية العالمية	55.5	56.4	56.5	56.4	58.9	*n/a
صافي تجارة النفط العالمية الكلية	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

* لم يحدد وغير معروف.

Source: World Oil Transit Chokepoints, U.S. Energy Information Administration (EIA), July 25/ 2017, p2, at: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>

ونتيجة للجدول المتقدم نجد ان مقدار ما تنقله التجارة البحرية لموارد الطاقة عبر العالم للمدة من ٢٠١١ - ٢٠١٦ يتجاوز الـ (٦٠%) في كل عام، وهو ما يبين أهمية هذه النقاط في عالم الملاحة الاقتصادية الدولية، وهذا الأمر قابل للزيادة في ظل الانتاج المتنامي للدول النفطية والتي تقع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وأمريكا الجنوبية، لذلك تبقى المضائق تورق الدول الكبرى التي تحاول تأمين متطلباتها واحتياجاتها من الطاقة.

اما من ناحية التجارة السلعية، فالمضائق البحرية تهيمن وبشكل كبير على حركة السلع في التجارة البحرية، يمر عبرها ما يقرب من ٨٠% من حجم التجارة العالمية، وبما يفوق ٧٠% من قيمة هذه السلع مالياً على وفق بيانات (الأونكتاد) لعام ٢٠١٧، وما برح نمو التجارة العالمية عرضة للشكوك والمخاطر^(٣)، فمن أعمال القرصنة البحرية قرب المضائق أو الأزمات السياسية التي تؤدي الى تكدس العمل وارتفاع المخاطر في هذه التجارة مما يؤدي الى التأثير في عملها.

لذلك من الضروري الاستعداد لمثل هذه المشاكل وإزالة هذه الشكوك، وتحديد الآثار المترتبة على السعة الحملية للسفن، وربط خطوط النقل البحري وتأمينها وحل الأزمات فيها^(٤)، فمع اتساق العمل مع التطورات التي تحدث في الاقتصاد العالمي ارتفع الطلب على خدمات النقل البحري^(٥).

لذا ونتيجة للحقائق المتقدمة عن المضائق البحرية وحركة التجارة الدولية عبرها يمكن أن نفهم طبيعة الأهمية الاقتصادية التي تتمتع بها هذه النقاط الحيوية من بحار ومحيطات العالم والتي تعتمد الدول الكبرى عليها بوصفها نقاط ربط وواصل في تجارتها البحرية مع دول العالم، ولكن هذه المضائق لا تقتصر أهميتها على الجانب الاقتصادي وإن كان الرئيس والحيوي فيها، إلا أنها تمتلك أهمية استراتيجية سنتطرق لها فيما يأتي من بحثنا.

ثانياً: الأهمية الاستراتيجية للمضائق البحرية.

احتلت المضائق البحرية حيزاً مهماً في المواصلات الدولية، أذ تعد (كما ذكرنا) حلقة وصل رئيسة بين مختلف البحار، ومن أهم عقد الارتباط في الطرق البحرية، ولكونها تقع في مناطق استراتيجية عالمية مهمة جداً، وهذا أدى الى احتدام الصراعات من أجل السيطرة أو التحكم بها، لما تتمتع به من تأثير في نقاط الانتشار الاستراتيجي العالمية.

يمتد هذا الموضوع الى نظرية (الفريد ماهان ١٨٤٠ - ١٩١٤) البحرية، والتي تخص أثر القوى البحرية، على وفق ماهان "قوى البحر هي التي تتفوق دائماً على قوى البر، إذ إن قوى البحر أكثر حصانة لإحاطة المياه بها من كل الجوانب، وهي التي تتحكم في حركة التجارة الدولية البحرية أثناء السلام والحرب على حدٍ سواء"^(٦).

ويرى (ماهان) أن التجارة هي الأداة الأولى للسياسة، وعلى الأعمال العسكرية أن تقتصر على تأمين الشروط الأفضل لإقامة الحضارة الكونية، وهو يرى أن الدورة الاقتصادية في نقاط، أولها: الإنتاج (تبادل السلع والخدمات عبر الطرق المائية)، وثانيها: الملاحه التي تحقق هذا التبادل، وثالثهم: المستعمرات (التي تحقق التداول السلعي على المستوى الحكومي)^(٧).

وقد نقل (ماهان) بهذا الطرح (مبدأ الأناكوندا^(*)) الى المستوى العالمي الذي استعمال في الحرب الأهلية الأميركية (١٨٦١ - ١٨٦٥)، ويتجسد هذا المبدأ في حصار الأراضي المعادية من البحر وعبر الخطوط الساحلية، وهو يؤدي تدريجيا الى الاستنزاف الاستراتيجي للعدو، وبما أن (ماهان) يرى أن جبروت الدولة يتحدد بقدرتها على إقامة القوة البحرية، ففي الحالة المعاكسة (ويقصد بها العدو) تصبح المهمة الاستراتيجية هي الحيلولة دون بناء تلك القوة في معسكره^(٨).

وفي ضوء التطورات الحديثة فإن هكذا أمر (منع العدو من بناء قوته البحرية) اضحى ضربا من الخيال لأن الظروف الدولية قد تغيرت، وأن العالم والدول على حد سواء في تطور مستمر، فالدول المطلة على البحار والمحيطات أضحت تستطيع ان تبني قوة بحرية خاصة بها بالاعتماد على نفسها أو بالاعتماد على الدول الصديقة والحليفة عبر صفقات الأسلحة التي تعقدها أو عبر التعاون معها في تطوير قوتها إذا كانت تمتلك برامج جيدة للقوة البحرية.

كذلك هناك من يفسر عدم إمكانية السيطرة للدول البحرية في الوقت الراهن مثل (جون ميرشايمر) الى (القوة المانعة للمياه **Stooping Power of Water**)، إذ تمثل المساحات الواسعة للمياه عوائق هائلة تسبب مشكلات كبيرة لمهاجمة الجيوش، فعلى سبيل المثال تمثل القوة المانعة للمياه تفسيراً مهما لعدم تعرض المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأميركية (منذ أن أصبحت قوة عظمى عام ١٨٩٨) للغزو من جانب القوى الكبرى الأخرى، كذلك تفسر عدم إقدام الولايات المتحدة الأميركية على غزو أراضٍ في أوروبا وشمال شرق آسيا، وعدم إقدام المملكة المتحدة على السيطرة على القارة الأوروبية، في حين تكون القوى العظمى على اليابسة مهيأة لغزو بعضها البعض ولاسيما تلك القوى التي تشترك في حدودها^(٩). بمعنى أن هنالك موانع لا تمكن القوى العظمى من إحكام السيطرة عبر القوة البحرية.

لذا وجدت السيطرة على بعض المساحات يمكنها من بسط نفوذها بالشكل الذي يمكنها من حشد قوتها وتكثيف تأثيرها، دون أن تنتشت هذه القوة أو قد تكون غير ذات جدوى في بعض المرات، وخير من يمكنها في مثل هذه الحالة من تطبيق هذا التصور هو المضايق والاختناقات البحرية التي تساعد في قطع الطرق أو محاصرة القوى الأخرى وخنقها استراتيجيا في البحار التي تطل عليها. وهو ما قامت به بريطانيا عندما أقدمت على احتلال إقليم جبل طارق (جبلتار كما

يطلقون عليه بالإسبانية) عام ١٧٠٤ لخنق فرنسا في البحر المتوسط وعدم قدرتها الى الولوج الى المحيط الأطلسي مما دفعها الى احتلال بعض دول شمال أفريقيا واهمها مصر لمعالجة هذا الاختناق الاستراتيجي لقواتها وابعادها لموطئ قدم في افريقيا حيث مستعمراتها، ومن ثم بعد ذلك المحاولة من قبل (نابوليون بوناپرت) شق قناة السويس عام ١٧٩٩.

أول الجهود المبذولة لبناء قناة حديثة جاءت من قبل حملة (نابليون بوناپرت) على مصر، الذي أمل في أن يسبب المشروع مشكلة مدمرة للتجارة الإنجليزية. وقد بدأ هذا المشروع (تشارلز لوبيير) في عام ١٧٩٩، ولكن سوء الحسابات قدرت أن الفرق في المستوى بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر كبير جدا (قدر أن البحر الأحمر أعلى بنحو عشرة أمتار من البحر الأبيض المتوسط) والعمل في القناة توقف بسرعة، في عام ١٨٥٤ نجح الدبلوماسي الفرنسي المهندس (فرديناند ماري دي ليسبس) في حشد اهتمام نائب الوالي (سعيد باشا) للمشروع، وفي عام ١٨٥٨ تشكلت الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وحصلت على امتياز لحفر قناة وتشغيلها لمدة ٩٩ عاما على أن تؤول ملكيتها بعد ذلك إلى الحكومة المصرية^(١٠).

في البداية عندما واجهت الشركة مشاكل مالية للتمويل، اشترى (سعيد باشا) ٤٤% من الشركة للإبقاء على تشغيلها ومع ذلك كان البريطانيون والأتراك يشعرون بالقلق من هذا المشروع وخططوا لوقف المشروع ولو لمدة قصيرة، حتى تدخل (نابليون الثالث) وبدأ حفر القناة بالفعل في ٢٥ نيسان - أبريل / ١٨٥٩ وبين ذلك إلى ١٨٦٢ تم الانتهاء من الجزء الأول من القناة. ومع ذلك ومع تولي اسماعيل الحكم خلفا لسعيد باشا توقف العمل من جديد، فلجأ (فرديناند دي لسبس) مرة أخرى لـ(نابليون الثالث)، وتشكلت لجنة دولية في آذار- مارس / ١٨٦٤، وقامت اللجنة بحل المشاكل وفي غضون ثلاث سنوات اكتملت القناة في يوم ١٧ تشرين الثاني - نوفمبر / ١٨٦٩، إذ أزيل الحاجز عند السويس وتدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر وافتتحت قناة السويس للملاحة العالمية^(١١).

و بناءً على ما تقدم، ومما لا شك فيه أن الصراعات على إحكام النفوذ والسيطرة على هذه الممرات والمضائق لما تجسده من أهمية حيوية وجغرافية واستراتيجية عظمى، فالدول التي تمتلك شواطئ مفتوحة تأخذ أهمية قصوى في نظر القوى المهيمنة من تلك الدول الحبيسة أو المغلقة أو ذات المنفذ الواحد في العادة، لكن أن وقعت دولة غنية بالموارد أو ممر بحري تجاري ضمن منطقة حيوية عالمية أو ضمن منطقة تشكل أهمية حيوية للدولة العظمى ذات الأطماع فيها ولم يكن لها منفذ بحري سوى منفذ عبر مضيق تتصارع فيه مع القوى الإقليمية الأخرى تجعله في قمة سلم

أولوياتها ويحتل الأولوية القصوى أكثر من الدول المفتوحة بحريا^(١٢)، ومثال ذلك دول الخليج العربي ومضيق هرمز على سبيل المثال.

لذلك ومن منطلق استراتيجي تشكل المضائق عقدة مواصلات ومقيد للحركة في الوقت نفسه، وذلك يعود لطبيعتها الجغرافية المعقدة التي تتسم بصغر أو ضيق الحجم في مساحتها، وتشكل خاصرة رخوة من الممكن ان تستغلها الدول التي تطل على هذه المضائق أو الدول الكبرى التي لها علاقات متصارعة مع هذا الطرف أو ذاك، وعلى هذا الأساس هيمنت الدول الكبرى على هذه النقاط الحيوية البحرية منذ بداية التوسع الاستعماري الى يومنا هذا تحقيقا لمصالحها وأهدافها في الهيمنة.

كذلك ووفقا للمفاهيم العسكرية الحديثة، فالمضائق أضحت تؤثر في مجالات الأمن العالمي الشامل في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية الأمنية، وهذه الحقيقة انعكست في أداء الدول الكبرى والتي سعت منذ البداية للسيطرة على أهم الممرات البحرية حتى لو تطلب ذلك الدخول في صراعات، فمثلا المملكة المتحدة وصراعها على جبل طارق مع اسبانيا التي ظفرت به منذ القرن الثامن عشر، أو تحالفات عسكرية وبعض الأحيان التواجد العسكري المباشر، كما يحصل في الخليج العربي، أو التنسيق في تحالفات استراتيجية كما يحصل في مصر وقناة السويس وغيرها^(١٣).

مما تقدم يمكن أن نفهم طبيعة الأهمية الاستراتيجية لهذه المضائق التي تعد أهم شرايين الحياة عالميا في الوقت الراهن، مما فجر الصراعات بين الدول الكبرى والإقليمية على حد سواء، ونظرا للتطور الكبير في التسليح والسلاح، نقل الصراع الى مستوى اقتصادي أكثر منه من صراع عسكري للهيمنة على طرق التجارة والتأثير فيها بما يخدم مصالح الدول المتصارعة أو استعمالها للرد على استراتيجيات الدول الأخرى، لأنه لم يعد بالإمكان التخلص من سطوة النفط والغاز الطبيعي في طبيعة الحركة الصناعية العالمية التي تعتمد عليه اعتمادا رئيسا في تسيير عجلة صناعاتها وبغية تسليط الضوء على هذا الجانب سنقوم بتفصيله عبر أحد الأمثلة المهمة في الوقت الراهن وهو مضيق (هرمز) في الخليج العربي.

المبحث الثاني: الموقع الجغرافي و الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز.

يتميز مضيق هرمز بمجموعة من المميزات جعلت منه من أهم المضائق البحرية عالميا، إن لم يكن أهمها على الإطلاق، منها موقعه الجغرافي المميز الذي يتوسط منطقة الشرق الأوسط وأنه المنفذ الوحيد للخليج العربي والذي دونه يعد بحرا مغلقا بشكل تام، فالمضيق هو السبيل الوحيد

للوصول الى الخليج العربي، وهو المنفذ الوحيد لنفطه الذي تتصارع عليه القوى الكبرى منذ أوائل أيام إكتشافه لما تزخر به المنطقة من احتياطات هائلة جدا تقارب ٥٣% من الاحتياطات العالمية المؤكدة بحسب بيانات ٢٠١٧ (كما سنبين لاحقا)، فضلا عن إعتقاد اسيا ودول الشرق الآسيوي بنسبة كبيرة على هذا النفط، مما جعل المنطقة برمتها مطمع للقوى الكبرى، ولكي تصل اليها يجب ان تصل عبر المضيق ولذلك اكتسب المضيق هذه الأهمية البالغة، ولكي نعطي الموضوع مداه الكامل سنقسم مبحثنا هذا الى الآتي:

١- الموقع الجغرافي لمضيق هرمز في الخريطة العالمية.

سمي المضيق بهذا الاسم نسبة الى جزيرة هرمز الإيرانية والتي كانت عاصمة مملكة هرمز سابقا، وهو يقع بين دائرتي عرض (٢٥ - ٢٧) درجة شمالا، وبين خطي طول (٥٥ - ٥٧) درجة شرقا، ويربط المضيق بين الخليج العربي من جهة، وخليج عُمان من جهة أخرى، وهما الخليجان اللذان يفصلان بين سواحل إيران والسواحل العربية^(١٤). ويبلغ طول المضيق (١٥٨ كم)، ويتدفق عبره النفط بواسطة السفن يوميا الى غرب أوروبا واليابان والولايات المتحدة والصين ومناطق أخرى من العالم^(١٥).

ويعد المضيق ممرا مائيا يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، وتحده سلطنة عمان من الجنوب، وإيران من الشمال الشرقي، ويبلغ عرض مدخله من جهة خليج عُمان (٣٠ ميلا بحريا)، وعرض أضيق نقطة فيه هو (٢٠,٧٥ ميلا بحريا)، وهي المنطقة الواقعة بين النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة (آراك) الإيرانية وجزيرة (كوين العظمى) العمانية التي تبعد (٨,٥ ميلا بحريا) في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة (مسندم) العمانية^(١٦).

ويبلغ عمق المياه من (٤٠ - ٥٠ م)^(*) قامة بحرية، لترتفع وتصل الى (٨٠) قامة بحرية عند شبه جزيرة (مسندم) وعمق اقل منه في الجانب الإيراني، فالعمق الأكبر في الجهة العربية من خليج عدن، لكن هذا الأمر يُعكس بصورة كاملة في جهة الخليج العربي، إذ يرتفع مقدار العمق الإيراني من المياه، وتقل نسبة العمق في الجانب العربي المقابل^(١٧).

ويعد مضيق هرمز وفقا لموقعه الجغرافي هذا الطريق البحري والمنفذ البحري الوحيد للخليج العربي، لأن الخليج بحر شبه مغلق، وهو بذلك (أي المضيق) المنفذ الرئيس لمصدري الطاقة في الخليج العربي من أمثال العراق والإمارات والبحرين والكويت وإيران وبنسبة كبيرة للنفط السعودي^(١٨)، هذا إذا استثنينا بعض النفط المنقول عبر البحر الأحمر وإنبوب (كركوك - جيهان) وبعض الخطوط الأنبوبية في إيران. وعلى وفق هذه التفصيلات يمكن ان نفهم الطبيعة الاقتصادية والاستراتيجية للمضيق في معادلة الطاقة والصراع عليها. وهو ما سنبيّنه في الفقرة القادمة.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز .

اكتسب المضيق أهميته من أنه الممر البحري الوحيد لأهم منطقة منتجة للنفط الخام والغاز الطبيعي في العالم في الوقت الراهن، كما أنها منطقة صراعات تاريخية اقتصادية وسياسية وعقيداً مريراً استمر لسنوات طويلة وما زال إلى يومنا هذا ومستقبلاً كذلك، كان الغرض من الصراعات هو فرض إرادة طرف على آخر مهما كانت النتائج التي يتمخض عنها هذا الصراع سياسياً واقتصادياً وأمنياً.

يمكن أن نفهم أو نأخذ فكرة عن أهمية هذا المضيق من ما ذكره المحلل الاستراتيجي والضابط السابق في البحرية البريطانية (ريموند أوشي Rimond Oshe) بأنه " إذا كان العالم خاتماً فإن مضيق هرمز لولؤته"، وهذا دلالة واضحة من دون شك عن أهمية المضيق الاستراتيجية والاقتصادية على حد سواء، وهي في الأصل امتداد للأهمية الكبرى لمنطقة الخليج العربي، وهذا هو حجر الزاوية في موضوع أهمية مضيق هرمز.

إنّ الواقع يشير إلى أن مضيق هرمز شأنه شأن كل الممرات البحرية مجرد طريق تمر منه السفن، فلا يمكن أن نبين أهمية الطريق أو فائدته لأن كل الطرق متماثلة من حيث الطبيعة والتكوين، لكن ما يميزها ويجعلها حيوية أكثر من غيرها هي المناطق التي تمر بها أو التي تؤدي إليها، بمعنى أن المضيق البحري لا يكتسب أهميته من طبيعة تكوينه الجغرافي، وإنما من طبيعة المنطقة التي يؤدي المرور به إليها، وهذا سر أو سبب تميز مضيق هرمز عن بقية المضائق الأخرى حول العالم. لكونه يرتبط بأهم منطقة للإنتاج والخزين للنفط الخام والغاز الطبيعي في العالم، ولكي نفهم أهمية المضيق لا بد وأن نذكر بعض الحقائق عن منطقة الخليج العربي وأهميتها الاقتصادية.

تتمتع منطقة الخليج بأكبر إنتاج نفطي على مستوى العالم، فالسعودية مثلاً تعد ثاني منتج للنفط في العالم، والعراق في المرتبة الرابعة وإيران في الخامسة على وفق آخر إحصاءات منظمة الطاقة الأميركية لأكبر مصدري النفط في العالم في عام ٢٠١٩. ولكي نلقي الضوء على الإنتاج النفطي اليومي لدول الخليج يمكن أن نستعين بالجدول الآتي:

جدول رقم (٢)

معدل الإنتاج اليومي لدول الخليج العربي للسنوات (٢٠١٢ - ٢٠١٨).

معدل الإنتاج اليومي (مليون برميل)							الدولة
2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
10.425	10.134	10.461	10.168	9.735	9.693	9.832	المملكة العربية السعودية
4.613	4.454	4.444	4.045	3.368	3.054	2.983	العراق
4.251	4.469	4.151	3.293	3.239	3.113	3.387	ايران
3.216	3.174	3.243	3.149	3.010	2.938	2.994	الامارات العربية المتحدة
2.807	2.753	2.905	2.784	2.642	2.650	2.635	الكويت
1.464	1.500	1.496	1.498	1.537	1.540	1.522	قطر
0.040	0.045	0.049	0.051	0.050	0.048	0.041	مملكة البحرين
26.817	26.529	26.749	24.988	23.581	23.036	23.394	المجموع

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالإستناد الى بيانات متفرقة وردت في:

U.S. Energy Information Administration (EIA), at link:

<https://www.eia.gov/beta/international/data/browser/#/?pa=0A&vs=INTL.57-1-BHR-TBPD.A&vo=0&v=H&start=2012&end=2018>

من الجدول المتقدم نجد أن مقدار ما تنتجه الدول الخليجية مجتمعة يعادل ٥٤% من مقدار النفط العالمي، ويتركز في ٦ منتجين رئيسيين حول العالم، وهم كل من السعودية والعراق وإيران والإمارات، وهذا أدى الى أن تكون منطقة الخليج العربي الإقليم الأهم والأكثر حيوية في العالم وتصبو اليه الدول الكبرى في تأمين احتياجاتها النفطية التي هي عصب حياة قطاعها الصناعي بشكل تام، هذا من ناحية الإنتاج النفطي للمنطقة بصورة عامة.

من ناحية أخرى فإن المنطقة تتوافر على عامل إضافي أكثر أهمية، ألا وهو خزين هائل من النفط والغاز الطبيعي (ولاسيما إيران وقطر)، فطبقاً لبيانات الأوبك (منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط) عام ٢٠١٦، أوضح مدير الإدارة الاقتصادية في منظمة (أوبك) أن احتياطي النفط في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية يقدر بـ ٤٩٦.٥ مليار برميل في ٢٠١٦. وأشار عبد الفتاح دندي، خلال حلقة نقاشية لوزارة النفط الكويتية تحت عنوان "التنوع الاقتصادي بين الرؤى والاحتياج"، إلى أن "هذه الاحتياطيات تمثل ٣٩% من إجمالي الاحتياطي العالمي، و ٧٠% من إجمالي احتياطيات الدول العربية"^(١٩).

في حين أنّ الاحتياطات النفطية المؤكدة والتي اجراها كل من عقب مراجعة مستقلة أجرتها شركة (ديجويلر أند ماكنوتن D & M - Digweller & McNaughton) - الرائدة في مجال الاستشارات، فضلاً عن بيانات منظمة "أوبك" ووكالة الطاقة الدولية. التي أجرت دراساتها لعام ٢٠١٧ عن أكبر ٢٠ دولة تملك احتياطات في العالم كانت دول الخليج في الطليعة ويمكن أن نبين هذه الاحتياطات عبر الجدول الآتي (الترتيب على وفق حجم الإحتياطي المؤكد):

جدول رقم (٣)

الاحتياطات المؤكدة لدول الخليج العربي (بالمليار برميل) في عام ٢٠١٧

الدولة	حجم الاحتياطي	نسبته %	ترتيبها عالميا
المملكة العربية السعودية	268.5	18.1	2
ايران	155.6	10.5	3
العراق	147.2	9.9	4
الكويت	101.5	6.8	5
الامارات العربية المتحدة	97.8	6.6	6
قطر	25.2	1.7	13
مجموع الاحتياطي الخليجي	795.8	53.8	-----
مجموع الاحتياط العالمي	1480	100	-----

المصدر : الجدول من إعداد الباحث بالإستناد الى بيانات وردت في:

مؤسسة البترول الكويتية - دائرة العلاقات، النشرة اليومية البترولية (رصد اعلامي خاص بالأخبار النفطية) ، الكويت ، ١٣ / ١ / ٢٠١٩ ، ص ١٥.

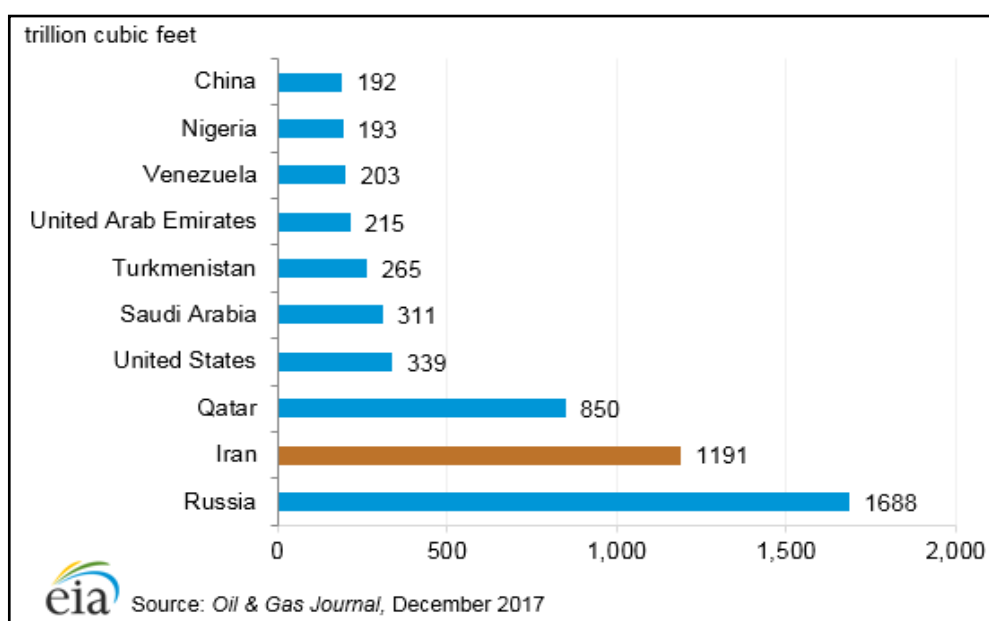
ومن الجدول أعلاه نجد أن دول الخليج تتربع على قمة الدول التي تمتلك الاحتياطات المؤكدة للنفط الخام من بعد فنزويلا التي تتربع على القمة وحيدة والتي تمتلك ما مقداره ٢٠,٤% من الاحتياطات العالمية، الذي يبلغ ٣٠٢,٨ مليار برميل نفط ، وهو ما أتاح لها أن تكون الدول التي تمتلك مؤهلات كافية لكي تزود النفط الخام لدول العالم المستهلكة بحيازتها للمراكز (٢- ٦) عالميا. هذا لاسيما النفط الخام .

اما فيما يخص الغاز الطبيعي، فمنطقة الخليج العربي تتوافر على مخزونات هائلة من الغاز الطبيعي، وعلى الرغم من عدم وجود إحصاءات دقيقة لمقدار هذه الاحتياطات التي تنصدرها كل

من إيران وقطر، إلا أنه وعلى وفق إحصاءات وكالة الطاقة الأميركية (EIA)، فإن قطر صدرت عبر مضيق هرمز خلال عام ٢٠١٦ ما مقداره ٣,٧ تريليون قدم مكعب^(٢٠) (أي ما يعادل ١,١٣ مليار متر مكعب). ولكي نبين هذا الأمر يمكننا أن نستعين بالشكل الآتي:

شكل رقم (١)

المنتجين الأكبر للغاز الطبيعي عام ٢٠١٧ في العالم (تريليون قدم مكعب)



Source: Iran, U.S. Energy Information Administration (EIA), at link:

<https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=IRN>

ومن الشكل نجد أن من بين أعلى المصدرين للغاز الطبيعي على مستوى العالم نجد أن إيران وقطر يأتیان في المرتبة الثانية والثالثة على التوالي من ناحية الإنتاج العالمي للغاز الطبيعي بعد روسيا الاتحادية، والسعودية في المرتبة الخامسة، والإمارات في المرتبة السابعة وهذا على وفق بيانات عام ٢٠١٧ لمؤسسة الطاقة الأميركية (EIA).

ونتيجة لما تقدم يمكن أن نفهم سبب اهتمام القوى الكبرى منذ بداية الألفية السابقة الى يومنا هذا بمنطقة الخليج العربي، والذي فرض على الولايات المتحدة الوجود المباشر بقواعدها وقواتها في المنطقة لما تشكله من أهمية اقتصادية واستراتيجية كبرى لها في التحكم بأسواق الطاقة وطبيعة العلاقات مع المستهلكين عبر دول الخليج ولاسيما دول مجلس التعاون الذين يمتلكون علاقات وطيدة معه. ولذلك لا يمكن بأي حال من الأحوال ان يتم الاستغناء عن الطاقة الخليجية لا الآن ولا مستقبلاً.

ونتيجة للمعلومات المتقدمة يمكن أن نفهم ما يشكله مضيق هرمز من عقدة اتصالية بحرية بغاية الأهمية في التواصل مع الدول المستهلكة للنفط الخليجي (كل الدول المطلة على الخليج دون استثناء). ولذا فإن أهمية المضيق في الأساس امتداد لأهمية المنطقة التي يطل عليها وهو منفذها الوحيد.

فالأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز تنبع من أنه ممر بحري يمر عبره ٨٥% من صادرات النفط الخام الى الأسواق الآسيوية، فاليابان تستورد ما قيمته ٨٥% من احتياجاتها من النفط من نفط الخليج، وكذلك كوريا الجنوبية والهند والصين تعتمد في تأمين احتياجاتها من النفط بما نسبته ٧٠% من الخليج أيضاً، وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة نجحت في تقليل اعتمادها على النفط الخليجي لكنها ما زالت تستورد ١٨% من احتياجاتها رغم ذلك^(٢١). كما ينال المضيق أهميته الاستراتيجية في أنه يعبره ما يتراوح بين ٣٠ - ٤٠% من النفط المنقول بحراً عبر العالم، فضلاً عن ٢٠ - ٣٠ ناقلة للنفط الخام يومياً، فمثلاً عام ٢٠١٧ لوحده عبره نحو ١٧,٢ مليون برميل يومياً^(٢٢)، أما على مستوى العبور الكلي الى جانب النفط فالمضيق تعبره يومياً أكثر من (٢٠٠ - ٣٠٠) سفينة محملة بمختلف المنتجات (النفطية وغير النفطية) وعند أوقات الذروة في المضيق فالمعدل هو سفينة كل (٦) دقائق^(٢٣).

أما على صعيد الأهمية الاستراتيجية للدول المطلة على الخليج بصورة عامة، فالمضيق يعبر من خلاله ٩٠% من النفط السعودي، و ٩٩% من النفط الإماراتي و ٩٨% من النفط العراقي، و ١٠٠% من النفط الكويتي والإيراني والقطري والبحريني، فهو - أي المضيق - أشبه بالقصبة الهوائية لرئة غالب الدول في الخليج، على وفق هذه الإحصاءات فإن دولاً مثل العراق والكويت والإمارات والبحرين وقطر والساحل الشرقي للسعودية ليس لها منفذ بحري خارج الخليج سوى هذا المضيق^(٢٤).

وبغية التعرف على مقدار ما يشكله مضيق هرمز من أهمية في ما تقدم من نقل الطاقة يمكن أن نستعين بالجدول الآتي:

جدول رقم (٤)

مقدار النفط الخام والمواد البترولية المنقولة عبر مضيق هرمز للسنوات (٢٠١١-٢٠١٦)
(مليون برميل يومياً)

السنوات	2011	2012	2013	2014	2015	2016
تجارة النفط عبر مضيق هرمز	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
صافي تجارة النفط البحرية العالمية	55.5	56.4	56.5	56.4	58.9	*n/a
صافي تجارة النفط العالمية الكلية	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

* لم يحدد وغير معروف.

Source: World Oil Transit Chokepoints, U.S. Energy Information Administration (EIA), July 25/ 2017, p2, at :

<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>

ونتيجة المعطيات المتقدمة يمكن أن نفهم الأهمية الاقتصادية الحيوية لمضيق هرمز لكونه أهم ممر اقتصادي عالمي في الوقت الراهن ولا يستطيع الاقتصاد العالمي أو قطاع الطاقة أن يحتمل أي مشاكل من الممكن أن تحدث جراء إغلاقه أو التهديدات التي يمكن أن تتعرض لها السفن التي تمر بمياهه لذلك دأبت الدول إلى محاولة أن تجد بدائل عبر إنشاء شبكة أنابيب من الممكن أن تبعد شبح انقطاع تصديرها للنفط من مثل المملكة العربية السعودية باتجاه البحر الأحمر ومنه عبر قناة السويس أو مضيق باب المندب وهذا المضيق تحقه الكثير من المخاطر الأمنية جراء أعمال القرصنة والتوترات في المضيق. لذا كان هذا الممر الحيوي منطقة لصراع مثير يتفجر كل مرة بين إيران من جهة، والدول المطلة في مجلس التعاون الخليجي والولايات المتحدة من جهة أخرى وهذا مجال بحثنا في المبحث القادم.

المبحث الثالث : الاستراتيجية الأميركية في مواجهة إيران وطبيعة الصراع في مضيق هرمز.

تحكم منطقة الخليج العربي استراتيجيات كبرى ومهمة لاسيما للدولة العظمى الوحيدة وهي الولايات المتحدة الأميركية ، وتأخذ الاستراتيجية الأميركية أبعادا متعددة سياسية وعسكرية أمنية واقتصادية، وكذا الحال للقوى الدولية الأخرى لا سيما الإقليمية ونحدد هنا إيران ، على الرغم من ان الولايات المتحدة هي القوة المهيمنة في هذا الإقليم الحيوي من العالم.

ولان المنطقة تضج بالصراعات الفرعية والكثيرة التي لها تأثير في أزمات المضيق المتكررة والتي لا يمكن تغطيتها في هذا البحث فقط، لذا سنقصر الأمر على الاستراتيجيات الحالية

والصراع في مضيق هرمز بين القوى المهيمنة ولاسيما الولايات المتحدة والدول المتحالفة معها في الخليج وايران .

يعد الصراع في مضيق هرمز امتداداً للصراع في منطقة الخليج بصورة عامة، إذ على وفق المختصين ان مضيق هرمز ما هو الا الوجه الظاهر للصراع بين القوى في منطقة الشرق الأوسط ودول حوض الخليج العربي، إذ كان دوماً وما زال الطريقة التي تلجأ إليها إيران كلما ازداد الضغط عليها أو أحست أن هناك استهدافاً لوجودها أو مجالها الحيوي. لذا سنحاول أن نفصل آليات كل طرف والأبعاد الاقتصادية لكل طرف وكالاتي:

أولاً: الاستراتيجية الأميركية في الضغط الاقتصادي على إيران.

من المعروف ان العقوبات الاقتصادية على إيران تزامنت مع الثورة الإسلامية في إيران في شباط ١٩٧٩، فمع اندلاع أزمة الرهائن الأميركيين في السفارة الأميركية في طهران تشرين الثاني - نوفمبر / ١٩٧٩، فرضت الولايات المتحدة الأميركية عقوبات كثيرة ضد الجمهورية الإسلامية الإيرانية.

فرضت الولايات المتحدة الأميركية عقوبات أحادية الجانب على إيران عام ١٩٧٩ بموجب مجموعة من القوانين والتشريعات والأوامر التنفيذية. وكان من بين هذه الأوامر الأمر التنفيذي الذي أصدره الرئيس الأمريكي آنذاك (جيمي كارتر) والذي يحمل الرقم ١٢١٧٠^(٢٥)، إذ جمّد بموجبه كل الممتلكات والأموال التي كانت بحوزة البنك المركزي والحكومة الإيرانية داخل الولايات المتحدة الأمريكية، تلا ذلك أمراً تنفيذياً آخر يحمل الرقم ١٢٢٠٥، يقضي بموجبه فرض حظر على الصادرات الأمريكية إلى إيران ووضع قيود على التحويلات المالية الأمريكية. ثم جاء الأمر التنفيذي رقم ١٢٢١١، وتم بموجبه فرض حظر على سفر المواطنين الأمريكيين إلى إيران وفرض حظر على الواردات القادمة من إيران ومنع إقامة أية صفقات تجارية أو مالية معها^(٢٦). واستمرت العقوبات بالتشدد إلى يومنا هذا. فالضغط الأمريكي على إيران اتسم بالضغط الاقتصادي منذ الوهلة الأولى للتضييق على النظام في إيران ومحاولة التأثير عليه بشتى الوسائل، لتستمر سلسلة العقوبات من جديد في منتصف عقد التسعينيات من القرن الماضي بشكل أكثر ضراوة عما كان سابقاً، ابتدأت مع القطاع الاستثماري في الطاقة و على مستوى القطاع النفطي بصورة خاصة. فمع إقرار الرئيس الأمريكي الأسبق (بيل كلينتون) القرار المرقم (١٢٩٥٧) في ١٥ آذار / مارس من عام ١٩٩٥ بمنع أنواع الاستثمار كافة في القطاع النفطي من قبل الشركات الأميركية معللاً ذلك بقوله (ينبغي إيقاف كل التعاملات التجارية مع إيران حتى لا توفر للإرهابيين العملة

الصعبة التي يحتاجونها^(٢٧)، لتعزز الإدارة الأميركية هذا القرار بقرار آخر برقم (١٢٩٥٩) في ٦- أيار/ مايو من العام نفسه لتعزز الحظر بمجموعة من الإجراءات وهي^(٢٨):

١. حظر أي استثمارات في إيران تقوم بها الشركات الأميركية أو الأفراد الأميركيين ومنع تقديم أي تسهيلات بهذا الشأن.
٢. حظر تصدير البضائع والتكنولوجيا من الولايات المتحدة الأميركية إلى إيران أو حتى إعادة التصدير من دولة ثالثة.
٣. استمرار الحظر على استيراد البضائع والخدمات من مصدر إيراني إلى الولايات المتحدة الأميركية.

ثم بعد ذلك وبفعل البرنامج النووي الإيراني والنشاط النووي اتجهت الولايات المتحدة الأمريكية إلى توسيع العقوبات الاقتصادية على إيران ووجدت أن هذه العقوبات غير كافية للضغط عليها لتغيير سلوكها، وبناءً على ذلك أقرت الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩٦ قانون (داماتو/ قانون عقوبات إيران وليبيا)، ثم عُدل القانون وأصبح يُعرف بقانون (العقوبات على إيران)، وتم بموجبه تهديد الشركات الأجنبية التي تستثمر في قطاع الطاقة الإيراني على ما يزيد عن ٢٠ مليون دولار في السنة بحرمانها من الحصول على ضمانات من بنك التصدير والاستيراد الأمريكي وحرمانها من دخول السوق الأمريكية، فضلاً عن حظر الاشتراك بالعقود التي تصدرها وزارة الخزانة الأمريكية^(٢٩)، ليؤدي اكتشاف تخصيب اليورانيوم وإعادة معالجة البلوتونيوم في إيران من قبل الوكالة الدولية للطاقة الذرية عام ٢٠٠٣، إلى جعل العقوبات المفروضة على إيران تأخذ نطاقاً دولياً صارماً للتعامل معها^(٣٠).

لتبدأ المرحلة الأكثر صعوبة في تاريخ إيران مع التحول إلى العقوبات الدولية الشاملة برعاية مجلس الأمن عبر سلسلة من القرارات بدأت من القرار رقم (١٧٣٧) في ٢٣/ كانون الثاني - ديسمبر/ ٢٠٠٦ بمنع امدادات وبيع ونقل كل المواد والمعدات والبضائع والتكنولوجيا التي يمكن أن تساهم بالأنشطة المتعلقة بالتخصيب أو المياه الثقيلة^(٣١)، لتستمر في ٢٤/ آذار - مارس/ ٢٠٠٧ بالقرار رقم (١٧٤٧) بمنع التعامل مع المصرف الإيراني (سيباه) و٢٨ شخصاً ومنظمة أخرى مرتبطة بالحرس الثوري^(٣٢)، ليعود المجلس في ٣/ آذار - مارس/ ٢٠٠٨ بتمديد القرار المرقم (١٨٠٣) الخاص بالحظر على الأصول الإيرانية والسفر على المزيد من الشخصيات الإيرانية^(٣٣).

وكذا الحال فيما يخص قرار مجلس الأمن الدولي ذي العدد (١٩٢٩) في ٩/ حزيران - يونيو/ ٢٠١٠ الذي فرض قيوداً كثيرة وكبيرة على إيران أهمها فرض عقوبات على الحرس

الثوري وبعض المنشآت الإيرانية وكذلك قطاعي النقل البحري والجوي وتضييق الخناق الاقتصادي أكثر بسبب البرنامج النووي في حينها^(٣٤).

ومن هنا نجد أن الضغط المسلط على إيران في جله ضغطا اقتصاديا بغية التأثير على النظام السياسي ومحاولة ثنية أو تغييره أو تغيير قناعاته فيما يتعلق بالسياسات الإيرانية بصورة عامة أو فيما بعد البرنامج النووي الإيراني بصورة خاصة، وها ما شكل ضغطا كبيرا على الحياة الاجتماعية في إيران وأدت الى تدهور الحالة الاقتصادية للدولة بصورة عامة.

فالموضع الاقتصادي الإيراني عندما تسلم الرئيس (حسن روحاني) عام ٢٠١٣ كان أسوأ الأوضاع، فمعدل نمو الناتج المحلي الإجمالي أشر نموا سالباً بمقدار (- ٣%) ومعدل التضخم سجل رقما قياسيا بمعدل (٣٥%) حسب الإحصاءات الرسمية و(٤٥%) بحسب الإحصاءات غير الرسمية^(٣٥).

وعلى الرغم من محاولة الرئيس الأميركي السابق (باراك أوباما) احتواء أزمة الملف النووي والدخول في مفاوضات ماراثونية استمرت لـ ٢١ شهرا بين إيران من جهة ومجموعة (١+٥) من جهة أخرى، لتنتهي بعقد (خطة العمل الشاملة المشتركة) أو ما عرف إعلاميا بـ(الاتفاق النووي)، الذي وقع في ١٤/ تموز - يوليو/ ٢٠١٥ ودخل حيز التنفيذ في كانون الثاني - يناير/ ٢٠١٦.

وتفتست إيران الصعداء بعد تحسن مؤشراتها الاقتصادية بفعل الاتفاق وتوسيع حجم صادراتها النفطية وعودة الاستثمارات من قبل الشركات الأجنبية ولو كانت بمستوى قليل نسبيا^(٣٦)، إلا أن الرئيس الأميركي (دونالد ترامب) نسف كل هذا وأعاد العلاقة مع إيران الى المربع الأول، إذ قام بتنفيذ ما كان يهدد به في حملته الانتخابية بشأن الانسحاب من الاتفاق وتشديد العقوبات أكثر من السابق لكي يززع أركان النظام (الإرهابي/ حسب وصف الرئيس ترامب) في إيران، وهو ما قام به بالفعل بعد ذلك.

فقد أعلن الرئيس الأميركي (دونالد ترامب) انسحابه من الاتفاق في ٨/ أيار - مايو/ ٢٠١٨، وذكر أنه آخر الإعلان كثيرا لأنه كان يعتزم ذلك في كانون الثاني - يناير من العام نفسه، لأن الاتفاق معيب في جوهره ويجب إعادة التفاوض وفق شروط جديدة لا تسمح لإيران بأن تطور (قنبلة نووية) مستقبلا^(٣٧)، وأنه سيشرع بحزميتين من العقوبات كانت الحزمة الأولى دخلت حيز التطبيق في ٦/ آب - أغسطس/ ٢٠١٨ وتضمنت هذه الحزمة مجموعة من العقوبات أهمها عقوبات على مشتريات إيران من الدولار الأميركي وتجاريتها من المعادن الخام والصلب والفحم والبرمجيات الصناعية وشراء الطائرات وقطع غيارها وقطع غيار السيارات، أما الحزمة الثانية

فطبقت في ٤/ تشرين الثاني - نوفمبر/ من العام نفسه واستهدفت مشتريات النفط الخام الإيراني والمتعاملين بالتحويلات مع البنك المركزي الإيراني^(٣٨).

وقد علق في حينها نائب سفير الولايات المتحدة في الأمم المتحدة (جونثان كوهين) على الانسحاب هذا بعد أن اتهمت الجمهورية الإسلامية الإيرانية نظيرتها الولايات المتحدة بمخالفة الشرعية الدولية وتصلها من قرار مجلس الأمن الصادر بالإجماع ذي الرقم (٢٢٣١) في حزيران - مايو/ ٢٠١٥ بقوله "في مواجهة بلد ينتهك باستمرار قرارات هذا المجلس، يجب علينا أن نقرر بشكل حاسم عواقب مهمة تجاهه، ولهذا السبب نحث أعضاء المجلس للانضمام إلينا في فرض عقوبات تستهدف سلوك إيران المشين في الشرق الأوسط"^(٣٩).

وجراء هذه التصرف الأميركي تدهورت مؤشرات الاقتصاد الإيراني وانهار سعر العملة بشكل متسارع ودخلت البلاد في أزمة كبيرة جداً، فعلى وقع الأزمة انهار سعر صرف العملة الإيرانية بشكل مخيف إذ وصل سعر صرف الدولار الأميركي الى مستوى قياسي، فبلغ بتاريخ ٢٩ / تموز - يوليو/ ٢٠١٨ ما مقداره (١٢) تومان^(٤٠) للدولار الواحد، وكان قبل إسبوع من هذا التاريخ يعادل (٩) تومان للدولار الواحد^(٤١)، هذا على المستوى الرسمي، أما في أسواق العملة وشركات الصيرفة فقد وصل سعر الدولار (١٨) تومان للدولار الأميركي الواحد وهو انهيار قياسي للعملة الإيرانية وقتها.

فضلاً عن هذا الانهيار استجابة الشركات العالمية للضغوط الأميركية خوفاً من العقوبات التي لوحت بها الأخيرة لها، فعلى سبيل المثال استجابة شركة (جنرال اليكتريك General Electric) لهذه التهديدات بأن أوقفت بيع معدات صناعة النفط والغاز الى إيران في نهاية عام ٢٠١٨، ووفقاً لصحيفة (Wall Street Journal) فالشركة انسحبت من مشروع بقيمة (١٥٠) مليون دولار انشاء خطوط انابيب وضواغط ومعدات تحت الماء، فضلاً عن انسحاب شركة (توتال Total) في آب/ ٢٠١٨ من مشروع (بارس الجنوبي Big Pars) والذي تبلغ تكلفته ٥ مليار دولار، فضلاً عن ١٠ شركة أخرى من كبريات الشركات العالمية خوفاً من العقوبات الأميركية ضدها^(٤٢).

وفي ظل هذه الأجواء المتوترة بين إيران والولايات المتحدة انفجر الصراع على مضيق هرمز، هذا الصراع القديم - الجديد بين الولايات المتحدة ودول الخليج من جهة وإيران من جهة أخرى سعياً من إيران لكي تعادل الكفة في معاناته الاقتصادية للضغط على حلفاء الولايات المتحدة في الخليج، لأنها ترى أن أهم أسباب السلوك الأميركي تجاهها هو ما تقوم به هذه الدول من تحريض ضدها، وهذا مجال بحثنا في القادم من البحث.

ثانياً: الدلالات الاقتصادية للصراع في مضيق هرمز.

التهديد الإيراني بغلق مضيق هرمز من التهديدات القديمة في المنطقة، فعند العودة التاريخية لمثل هذه التهديدات نجد أنها تزامنت مع نشوب حرب الخليج الأولى بفعل القصف المتبادل بين كل من العراق وإيران لناقلاتهما بفعل الحرب بما عرف (بحرب الناقلات) عندما أقدم العراق في آذار - مارس/ ١٩٨٤ بقصف الناقلات الإيرانية والناقلات الأجنبية المتوجهة للموانئ الإيرانية لتردد إيران وتقصف الناقلات العراقية والناقلات المتوجهة للموانئ العراقية^(٤٢).

ثم ليتطور الأمر بأن تقوم إيران بمهاجمة الناقلات الكويتية والسعودية على خلفية الاتفاق بين العراق والسعودية والكويت على تصدير ٣١٠ ألف برميل يومياً عبر ناقلاتهما لتمويل حربه مع إيران مما أدى الى توسع هذه الحرب في الخليج بصورة كبيرة مما دفع الى ان تتدخل القوى الكبرى ولاسيما الولايات المتحدة (بعد أن طلبت الكويت من الولايات المتحدة بأن ترفع علمها على الناقلات النفطية الكويتية في أيلول/ ١٩٨٦) في هذا الصراع^(٤٣)، والمعروف أن هذه الهجمات كانت لأغراض منع الطرفين من تصدير نفطهما عبر الخليج العربي، وهو ما دفع العراق الى مد خط أنابيب باتجاه البحر الأحمر عبر الأراضي السعودية بما سمي في حينها (الخط الاستراتيجي) المتوقف في الوقت الراهن، وهذا ما يوضح ولو بشكل مختصر تاريخية التهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق.

ينطلق الرأي الغالب في إيران في أنها لها الحق في إغلاقه مضيق هرمز أو عرقلة الملاحة فيه، وذلك في حالة نشوب صراع مسلح معها أو مع الدول المطلة على المضيق أو الخليج، ذلك لأنه يؤدي الى زعزعة الأمن في المضيق وتعرض الناقلات المارة من المضيق للخطر، لذا من واجب إيران بوصفها الدولة المشاطئة أن تحمي الملاحة فيه وتغلقه لمدة مؤقتة أو بشكل جزئي^(٤٤). ويرى الباحثون الإيرانيون والقانونيون أن الحجة القانونية في هذا الادعاء هو عدم انضمامها الى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢)، وهي فقط تلتزم باتفاقية جنيف (اتفاقية البحر الإقليمي والمناطق المتاخمة ١٩٥٨)، وغير ملزمة باتفاقية الأمم المتحدة لعام (١٩٨٢)، وعليه فإنها ترى بأن النظام الملاحي في المضيق يخضع لنظام (المرور البريء)^(*) وليس نظام (المرور العابر)^(**)، وهذا يسمح لها بإمكانية اعتراض طريق السفن بصورة عامة والحربية بصورة خاصة، لذلك ترى انه لا بد من وجود إذن لمرور السفن الحربية في مياه المضيق^(٤٥).

إن سر التمسك بهذا الرأي هو أن اتفاقية جنيف (١٩٥٨) تتيح لها حيزاً واسعاً من السيطرة على المضيق، أكثر مما تتيحه اتفاقية قانون البحار (١٩٨٢)، على الرغم من أنها كانت من ضمن الدول الموقعة على الاتفاقية الأخيرة، لكن لم تتم المصادقة عليها لحد اليوم، فضلاً عن أن الولايات

المتحدة ليست من ضمن الدول الموقعة على الاتفاقية ولم تتضمن لها فيما بعد، لذلك ترى إيران أنها تمتلك الشرعية القانونية في ادعائها هذه استنادا الى قواعد القانون الدولي، لكن إن تمسكت أو لا بهذا الرأي فالمعروف دوليا أن قواعد قانون البحار لعام (١٩٨٢) هي التي تطبق على مضيق هرمز شاءت إيران أم أبت ذلك.

تعتمد استراتيجيات المواجهة في المضيق بين الأطراف على تقديرات كل طرف على حدة، فالولايات المتحدة تعتمد الضغط الاقتصادي عبر الآليات الخاصة بها عبر العقوبات وقوتها الاقتصادية وطبيعة التجارة الدولية مع الأقطاب الاقتصادية الدولية وقدرتها في فرض ارادتها عليهم ومنعهم من القيام بما شأنه أن يؤثر في قراراتها أو يلتف عليها، في حين تعتمد إيران على ما متوفر لديها من قدرات وتكتيكات تستطيع من خلالها الضغط على الطرف الآخر ومحاولة الاستفادة من الوضع الأمني في منطقة الخليج العربي لكي تستطيع أن تنفذ استراتيجيتها.

فعلى الصعيد الأمريكي اخذت الولايات المتحدة بمبدأ (خسارة الطرف الثالث) الذي لا يلتزم بقراراتها تجاه إيران، فالنفت الإيراني يصدر الى مجموعة من الدول المستهلكة المهمة اقتصاديا حول العالم، فالصين تستورد ما حجه ٢٢% من احتياجاتها من إيران، تليها بعض دول الاتحاد الأوروبي بنسبة تبلغ ١٨% ، ومن ثم اليابان ١٤% من احتياجاتها، بعدها الهند بنسبة ١٣% وأخيرا كوريا الجنوبية التي تؤمن إيران لها ١٠% من احتياجاتها، بما مجموعه ٢,٥ مليون برميل يوميا^(٤٦).

وبفعل هذا التحرك الأمريكي ذكر وزير الخارجية الأمريكي (مايك يومبيو) أن الدول بدأت بالتخفيض من استيرادها من النفط الإيراني (إذ تم منح ١٠ دول استثناءات) وإنها تحتاج بعض الوقت لتخفيض استيرادها الى الصفر تقريبا، وعلى وفق هذه العقوبات فأن الصادرات انخفضت بواقع مليون برميل يوميا، فضلا عن انسحاب ١٠٠ شركة عالمية كبرى من إيران^(٤٧).

وهذا ما دفع القيادة الإيرانية الى ان تثور ثائرتها ضد هذه القرارات المنفردة من قبل الولايات المتحدة، وهددت أنها ستخفض من التزاماتها بموجب الاتفاق النووي بعدما لاحظت المماثلة الأوروبية في الالتزام معها فيما أعلنت عنه بأنها ماضية قدما بالاتفاق النووي على الرغم من انسحاب الولايات المتحدة.

إن القيادة الإيرانية ترى أن منعها من تصدير نفطها بمثابة إعلان الحرب عليها، إذ إن هكذا عقوبات ستعمق من أزمتها الاقتصادية التي هي عميقة أصلا، وتفرض ضغوطا معيشية على الحكومة لن تكون قادرة عليها، وهذا ما شكل تصورا لدى القيادة الإيرانية أن العقوبات هي خطة لإسقاط النظام ونزع شرعيته أمام مواطنيه وهذا ما أكد عليه المرشد الأعلى للثورة الإسلامية (آية

الله علي خامنئي) بقوله "ان الضغوط الاقتصادية الأميركية على إيران تسعى الى تحريض الإيرانيين على حكومتهم"^(٤٨).

وهنا فإن القيادة الإيرانية شكلت خطتها واستراتيجيتها بالرد على العقوبات بالتهديد بغلق المضيق أكثر من مرة، فأغلاق المضيق من الخطط المرجح تنفيذها من قبل إيران لما له من التأثير على سوق الطاقة، إذ قال الرئيس الإيراني (حسن روحاني) في كلمة له ألقاها في مدينة (شاهرود/ محافظة سمنان) بقوله "أن علي أميركا أن تعلم انها اذا ارادت ان تقف حائلا دون بيع النفط الإيراني، فإن ذلك يعني أنها ستمنع بيع نفط المنطقة"، وذكر المرشد الأعلى للثورة الإسلامية (آية الله علي خامنئي) ان موقف النظام مع موقف الرئيس بقوله "فلا نفط يصدر من المنطقة مالم تصدر ايران نفطها"^(٤٩)، وهذا احتمال لن تقدم عليه إيران مالم تكن هناك تطورات خطيرة وتجعل العمل العسكري لا بد منه.

لذلك إيران تحاول أن تضغط على الولايات المتحدة ودول الخليج معرفة منها أن إغلاق مضيق هرمز الذي يمر عبره ما يعادل ٤٠% من الإنتاج العالمي في الوقت الراهن، ومع إنعدام الأمن في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب بسبب أعمال القرصنة من جهة، والصراع مع الحوثيين في اليمن من جهة أخرى، يصبح إغلاق المضيق سيؤدي الى ارتفاع أسعار النفط الى مستويات لم يسبق لها مثيل. فتشير التقديرات الى أن اغلاق مضيق هرمز او نشوب حرب شاملة في المضيق والخليج سيؤدي الى ارتفاع سعر برميل النفط بما يقارب ٢٥٠ - ٣٠٠ دولار للبرميل الواحد^(٥٠).

فمن الناحية النظرية والعملية تكتسب التهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق أهمية استراتيجية كبرى، فطرق الشحن والناقلات النفطية تمر بالقرب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تسيطر عليها في الخليج (طنب الكبرى طناب الصغرى وأبو موسى)، فضلا عن قواعدها البحرية في (قشم وأرك وهنجام) يجعلها في موضع قتالي مثالي لإغلاق أو إعاقة مرور السفن في المضيق^(٥١). وهذا ما هدد به مساعد قائد الحرس الثوري الإيراني للشؤون السياسية العميد (يد الله جواني) بقوله "إذا أراد الأميركيون أن يمارسوا (بلطجتهم) ضدنا، فإنه من الطبيعي ان تقوم القوات المسلحة الإيرانية بما يلزم، مستعملة كل ما لديها من قدرة وجاهزية من أجل الحفاظ على المصالح القومية الإيرانية، ولذلك إن هددونا فإننا سنهدد مصالحهم"^(٥٢).

في حين ترى الولايات المتحدة أن إيران وإن قامت بتنفيذ تهديداتها فإنها غير قادرة على الاستمرار في إغلاق المضيق أكثر من إسبوعين، بسبب عدم إمكانيتها في المضي قدما بالإغلاق لأن هذا سيفرض عليها ان تستعمل إمكانيات لا تتوافر فيها^(٥٣)، فضلا عن الضغط الدولي الذي

سيسلط عليها عبر الدول منفردة أو عبر مجلس الأمن، وبمعنى آخر أن الولايات المتحدة ستكون قد استلمت تفويضاً دولياً بالعمل العسكري ضد إيران وهذا ما لا تريده إيران أيضاً.

لكن إيران (وعلى وفق وجهة نظر انتوني كوردسمان Anthony H. Cordesman) ولعلمها بعدم إمكانية اغلاقها التام لمضيق هرمز أو حتى جزئياً أقامت مجموعة من القوى غير التقليدية في الخليج تمكناً من تحدي الجيران الإقليميين في مجموعة واسعة من الحروب غير المتماثلة، بما في ذلك الحروب منخفضة المستوى من الاستنزاف^(٤٤)، وهذا ما تم اذ قامت الولايات المتحدة بربط الهجمات التي تحدث في مضيق هرمز بإيران، فمثلاً عندما تم استهداف ناقلتي البتروكيماويات في خليج عدن قبالة مضيق هرمز أسرع الرئيس الأمريكي (دونالد ترامب) الى إتهام إيران بالقيام بالهجمات عبر طوربيد وألغام بحرية في ١٣ / حزيران - يونيو / ٢٠١٩ بقوله بعد عرضه لمقطع (فيديوي) لزورق تابع للحرس الثوري قرب إحدى السفن المهاجمة " أن الهجوم واضح للكل من قام به"، فيرى الخبراء ان الحرباً في المضيق ليست حرب كلاسيكية وإنما هي متعددة الأشكال، ويتم فيها تسجيل النقاط و رصد عناصر القوة والضعف لدى الخصوم^(٤٥).

وعلى الرغم من نفي إيران الكامل لمسؤوليتها عن الهجوم المزدوج إلا أن المؤشرات تدل على وجود علاقة لها مع منفذي الهجوم، فمن غير الممكن أن لا تعلم بطبيعة الهجوم وكيفيته وهي مشرفة بشكل كامل على المضيق وترصد التحركات كون علاقاتها مع السفن البحرية الحربية الأميركية التي تجوب الخليج متوترة، كذلك سرعة الاستجابة لنداءات الإستغاثة التي اطلقتها السفينتان أيضاً تضع علامات تساؤل على علاقة إيران بالمهاجمين.

مما دفع الولايات المتحدة للدعوة الى انشاء تحالف أمني في مضيق هرمز مهمته حماية الخط الملاحي من أي اعتداء او تهديد لسلامته وهو ما رحبت به دول مجلس التعاون بحرارة كونه سيؤمن شحناتها النفطية الى العالم الخارجي من دون أن تخاف على سلامتها من أي تعرض سواء كان من إيران أو المجموعات التي تنتمي الى تنظيم انصار الله (الحوثيون) والتي تربطها دول الخليج بإيران كذلك وتعدّها مجموعة تعمل بإمرتها (على وفق الوصف الخليجي)

مما تقدم نفهم أن مجمل الصراع في المضيق على الرغم من اتخاذه العديد من الأشكال السياسية والعسكرية إلا أن الأغراض هي في الأصل لغايات اقتصادية ، فالولايات المتحدة تعول كثيراً على الآليات الاقتصادية لتوهين النظام في إيران وتدميره شيئاً فشيئاً، في حين أن إيران تستعمل المضيق للضغط الاقتصادي على الولايات المتحدة، فالصراع كان وما زال وسيضل صراعاً اقتصادياً بين المتصارعين في الخليج مالم تجد هذه الأطراف وسيلة لتسوية الخلافات بينها

وانهاء الأزمات، وبما ان الازمات لن تنتهي حتى دمار احد الأطراف لان النظرية الحاكمة هي نظرية (العبة الصفرية) في هذا الصراع فلن ينتهي هذا الا مطلقاً.

الخاتمة :

شكلت أزمات مضيق هرمز منطلقاً لصراعات متفاقمة على طول الخط بين أطراف الخليج العربي منذ تغيير النظام في إيران في شباط / ١٩٧٩، وذلك يعود الى تأزم العلاقات ما بين إيران من جهة ودول الخليج العربية من جهة أخرى، وازيفت الولايات المتحدة للمعادلة ولاسيما بعد حرب الخليج الثانية ١٩٩١، وهذا ما جعل ما أن تنتهي أزمة حتى تنفجر أخرى في هذا المضيق الحيوي والمهم من العالم.

يشكل مضيق هرمز من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية من اهم مناطق العالم إن لم يكن أهمها لما يمثله من نقطة عبور لأكبر إنتاج نفطي والغاز الطبيعي في العالم، مما أدى الى أن يدخل في صميم استراتيجيات أهم القوى عالمياً دون استثناء التي تريد تأمين مصادر طاقتها دون الخوف من أن تقوم قوة أو مجموعة بتهديد هذا المورد الحيوي، مما جعل من التهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق ولاسيما في الآونة الأخيرة لما له من خطورة على أسعار النفط التي قد ترتفع في ظل الأداء الاقتصادي المتباطئ عالمياً.

ان ما يمكن ان نفهم من الاستراتيجية الإيرانية في المضيق بصورة خاصة وفي مواجهة الاستراتيجية الأميركية بصورة عامه أنها حولت متضمنات الصراع الى صراع اقتصادي بحث نتيجة العقوبات الأميركية في جلها أو جوهرها تستهدف إضعاف الاقتصاد الإيراني لإضعاف أو زعزعة النظام في إيران دون أن ننسى التأثير الخليجي في هذا الهدف، فوجدت إيران في المضيق أهم طريقة لتهديد دول الخليج التي تعتمد اعتماداً شبيه تام على المضيق في تجارتها الخارجية بصورة عامة و تجارتها الطاقوية بصورة خاصة ككل خير وسيلة لتهديد هذه الأنظمة بالطريقة نفسها التي تُهدد بها من قبلهم، وكما قال الرئيس (روحاني) لا نفط يباع مالم يباع النفط الإيراني.

لذلك نصل الى نتيجة الى أن الصراع في مضيق هرمز هو صراع اقتصادي بامتياز حتى وإن احتوى على جنابات عسكرية لكن لا يطغى هذا العامل كطغيان البعد الاقتصادي في الصراع في مضيق هرمز.

الهوامش

- (١) شعبان بلمادي، جيو سياسية المضائق البحرية وأمن إمدادات الطاقة، (الجزائر العاصمة، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية/ جامعة الجزائر، ٢٠١٥)، ص ص ٧-٨.
- (٢) عبد القادر الهلي، مضيق باب المندب بين الأهمية الإستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق العلمية، (الجزائر العاصمة، المركز الجامعي بتمنراست، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠١٩)، ص ١١٣.
- (٣) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)، استعراض النقل البحري ٢٠١٧، (جنيف، الأمم المتحدة، ٢٠١٧)، ص ١٨.
- (٤) المصدر نفسه، ص ١٨.
- (٥) المصدر نفسه، ص ٩.
- (٦) جاسم سلطان، الجغرافيا والحلم العربي القادم (جيوبولتيك)، (بيروت، دار تمكين للأبحاث والنشر، ط١، كانون الثاني - يناير / ٢٠١٣)، ص ٦٤.
- (٧) الكسندر دوغين، أسس الجيوبولتيكيا: مستقبل روسيا الجيوبولتيكي، ترجمة د. عماد حاتم، (بيروت، دار الكتاب الجديد المتحدة، ٢٠٠٤)، ص ٩٥.
- (*) يعود هذا المبدأ الى الجنرال الأميركي (جورج مكليان)، وكان جورج ماكليان (١٨٢٦-١٨٨٥) أحد الجنرالات الأربعة الذين قُلدوا منصب القائد العام لجيوش الولايات المتحدة الأمريكية أثناء الحرب الأهلية، والثلاثة الآخرون هم (وينفيلد سكوت وهنري هاليك ويوليسيس إس. غرانت). وُلد ماكليان في فيلادلفيا، وتخرّج في الأكاديمية العسكرية الأمريكية في (ويست بوينت) عام ١٨٤٦، والتحق بفيلق المهندسين أثناء الحرب المكسيكية (١٨٤٦-١٨٤٨). ثم ترك ماكليان الجيش عام ١٨٥٧ للعمل في مجال السكك الحديدية، لكنه عاد عندما اندلعت الحرب الأهلية. حلّ ماكليان محل سكوت كقائد عام للجيش في تشرين الثاني/نوفمبر عام ١٨٦١ بعد أن نجح في إخراج الجيش الكونفدرالي من الإقليم الذي أصبح لاحقاً ولاية فيرجينيا الغربية. وتولى قيادة جيش بوتوماك في آذار / مارس عام ١٨٦٢، ومن منصبه ذاك لعب دوراً قيادياً في تحويل الجيش إلى قوة قتالية منضبطة وجيدة التنظيم. وعلى الرغم من ذلك، تزايدت الخلافات بين ماكليان والرئيس أبراهام لينكولن لإحجائه عن استخدام هذه القوة في الهجوم على الكونفدراليين، لذا فقد أُعفي من القيادة في تشرين الثاني/نوفمبر عام ١٨٦٢. خاض ماكليان السباق الانتخابي على الرئاسة عام ١٨٦٤ كمرشح عن الحزب الديموقراطي أمام لينكولن، لكنه خسر خسارة ساحقة حيث حصل على ٢١ صوتاً ناخباً فقط، مقارنةً بالأصوات المائتين واثنى عشر التي حصل عليها أبراهام لينكولن.

- المصدر : مكتبة الكونغرس الأميركي (المكتبة الرقمية العالمية)، شبكة المعلومات الدولية، على الرابط، (آخر زيارة ٢٨/٨/٢٠١٩): [/https://www.wdl.org/ar/item/1536](https://www.wdl.org/ar/item/1536)
- (٨) الكسندر دوغين، مصدر سبق ذكره، ص ١٠١.
- (٩) جون ميرشايمر، مأساة سياسة القوى العظمى، ترجمة د. مصطفى محمد قاسم، (الرياض، إدارة النشر والمطابع - جامعة الملك سعود، ٢٠١٢)، ص ٥٦.
- (١٠) تاريخ قناة السويس، موقع قناة السويس على الويب سايت، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة : ١٣ / ٩ / ٢٠١٩).
- <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>
- (١١) المصدر نفسه.
- (١٢) احمد خالد الأسمر، جيو سياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، ط١، ٢٠١٩)، ص ١٢٣.
- (١٣) محمد قشقوش، الأمن الإقليمي وصراع النفوذ على الممرات: استراتيجية المواجهة، مجلة آراء حول الخليج، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط : (آخر زيارة: ٢٠ / ٩ / ٢٠١٩).
- http://araa.ae/index.php?option=com_content&view=article&id=4384:2018-02-15-12-30-00&catid=3679:special-reports-6&Itemid=172
- (١٤) احمد خالد الأسمر، مصدر سبق ذكره، ص ٩٩.
- (١٥) مزيان محمد شريف، البعد الجيو سياسي للصراع الدولي حول الطاقة في الشرق الأوسط، أطروحة دكتوراه غير منشورة، (الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية / قسم السياسة - جامعة العربي بن مهيدي - ام البواقي -، ٢٠١٧)، ص ٣٨.
- (١٦) المصدر نفسه، ص ٣٩.
- (*) القائمة البحرية تساوي ١.٨٢٨٨ متر بالقياس المتري.
- (١٧) احمد خالد الأسمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٠.
- (١٨) رحلة النفط: نقاط الاختناق الجيوسياسية بين الخليج وشرق آسيا، تحليلات الخليج، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت)، على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠ / ٩ / ٢٠١٩)، <https://thenewkhalij.news/article/65416>
- (١٩) احتياطي دول الخليج من النفط ٤٩٦ مليار برميل خلال ٢٠١٦، مجلة الخليج أون لاين، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ١٦ / ٩ / ٢٠١٩)
- <https://alkhaleejonline.net/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%2016>
- (20) World Oil Transit Chokepoints, U.S. Energy Information Administration (EIA), July 25/ 2017, p2, at : <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>
- (٢١) صالح المعاينة، مضيق هرمز بين أهمية الموقع وإحتمالات المواجهة، مجلة درع الوطن، (أبو ظبي، مديرية التوجيه المعنوي - وزارة الدفاع الإماراتية، العدد ٤٨٢، آذار - مارس / ٢٠١٢)، ص ٥٥

- (٢٢) المضائق المائية.. "شرايين" الاقتصاد العالمي، شبكة (Sky News) العربية، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠ / ٩ / ٢٠١٩).
- <https://www.skynewsarabia.com/business/1270633-%D8%A7%D9%>
- (٢٣) رندا طلال الربيعي، التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز واثرها في إمدادات النفط العراقي، مجلة قضايا سياسية، (بغداد، كلية العلوم السياسية — جامعة النهرين، العدد ٥٣، ٢٠١٨)، ص ٢٩٣.
- (٢٤) صالح المعاينة، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.
- (٢٥) هالة محمود طه، السياسة الأمريكية تجاه الملف النووي الإيراني "٢٠٠٠ — ٢٠١٠"، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ٤، أيار — مايو/ ٢٠١٩)، ص ١٥٦.
- (٢٦) المصدر السابق، ص ١٥٧.
- (٢٧) محمد عبد الرحمن العبيدي، دراسة في العقوبات الأمريكية على إيران، مجلة دراسات إقليمية، (الموصل، مركز الدراسات الإقليمية — جامعة الموصل، المجلد ٨، العدد ٢٥، ٢٠١٢)، ص ٢٩.
- (٢٨) المصدر نفسه، ص ٢٩.
- (29) Jamal Ibrahim Haidar, Sanctions and export deflection: evidence from Iran, Economic Policy, Great Britain , April / 2017 , P324.
- (٣٠) هالة محمود طه، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٨.
- (٣١) مجلس الأمن الدولي، القرار رقم ١٧٣٧ (٢٠٠٦)، الجلسة رقم ٥٦١٢، رقم الوثيقة S/RES/1737(2006).
- (٣٢) مجلس الأمن الدولي ، القرار رقم ١٧٤٧ (٢٠٠٧)، الجلسة رقم ٥٦٧٤، رقم الوثيقة S/RES/1747(2007).
- (٣٣) مجلس الأمن الدولي ، القرار رقم ١٨٠٣ (٢٠٠٨)، الجلسة رقم ٥٨٤٨، رقم الوثيقة S/RES/1803(2008).
- (٣٤) مجلس الأمن الدولي ، القرار رقم ١٩٢٩ (٢٠١٠)، الجلسة رقم ٦٣٣٥، رقم الوثيقة S/RES/1929(2010).
- (٣٥) هبة غريب، إيران والخيارات القادمة، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ٣، آذار — مارس/ ٢٠١٩)، ص ٣٠.
- (٣٦) المصدر السابق، ص ٣٠.
- (٣٧) وليد كاصد الزبيدي، تطورات الأزمة بين الولايات المتحدة وإيران في عهد ترامب والخيارات المحتملة، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ١، أيلول — سبتمبر/ ٢٠١٨)، ص ٦٤.
- (٣٨) احمد شمس الدين ليلة، تقييم الأداء والسناريوهات وخيارات النظام، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠١٩/١٠/١٢) <https://rasanah-iiis.org>
- (٣٩) نقلا عن: وليد كاصد الزبيدي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٤.

(*) تتعامل إيران بعملة واحدة فقط، فالعملة الرسمية فيها هي الريال ولكن هنالك تسميات أخرى غير رسمية تطلق على العملة من قبل الأهالي من باب التمييز بين الفئات النقدية فقط ، فمثلا يطلق على العملة من فئة (١٠٠٠) ألف ريال تسمية "خميني"، والعملة من فئة (١٠٠٠٠) عشرة آلاف ريال تسمية "تومان"، بمعنى أن الدولار الأميركي الواحد في حينها يعادل (١٢٠,٠٠٠) ألف ريال إيراني وفي الآونة الأخيرة أصدر البنك المركزي الإيراني قرارا بحذف ٤ أصفار من العملة لكن لحد الآن لم يشرع بالتنفيذ (الباحث).

(٤٠) فاطمة الصمادي، في "هرمز" والإقليم: إيران تسعى للمواجهة أم موازنة التهديد؟، سلسلة تقارير مركز الجزيرة، (الدوحة، مركز الجزيرة للدراسات، ٣٠/ تموز - يوليو/ ٢٠١٨)، ص ٥.

(٤١) وليد كاصد الزيدي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥.

(٤٢) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأميركي الإيراني، (بيروت، دار الفارابي، ط ١، كانون الثاني/ ٢٠١٣)، ص ١٥٩.

(٤٣) المصدر نفسه، ص ١٦٠.

(٤٤) محمد طعمة جودة، تهديدات إيران بإغلاق مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي المعاصر، مجلة القانون المقارن، (بغداد، جمعية القانون المقارن، العدد ٦٩، ٢٠١٧)، ص ١٢٦.

(*) **الممر البري**: هو الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر من دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها والتوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها، ويجب ان يكون المرور متواصلاً وسريعاً ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ولكن بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة الاعتيادية أو تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة أو قد يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة. لمزيد من التفاصيل حول موضوع المرور البري انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمناطق المتاخمة لعام ١٩٨٢ المواد ١٨ - ٢٣.

(**) **الممر العابر**: هو مفهوم في قانون البحار يتيح لسفينة أو طائرة حرية الملاحة أو التحليق فقط بغرض المرور المتواصل المضطرب (غير المتباطئ) لمضيق بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر، شرط المرور المتواصل غير المتباطئ لا يستبعد المرور عبر مضيق بغرض دخول أو مغادرة أو العودة إلى دولة محاذية للمضيق، حسب شروط دخول تلك الدولة. لمزيد من التفاصيل حول موضوع المرور البري انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمناطق المتاخمة لعام ١٩٨٢ المواد ٣٧ - ٣٩.

(٤٥) محمد طعمة جودة، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٦.

(٤٦) أسامة أبو زيد، مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية: التهويل والتهوين، مجلة آراء حول الخليج، (جدة، مركز الخليج للأبحاث، العدد ١٢٧، كانون الثاني - يناير/ ٢٠١٨)، ص ٩٧.

(٤٧) بومبيو: ٨ دول ستحصل على إعفاءات من العقوبات على إيران، موقع قناة (CNN) بالعربية ، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) على الرابط : (آخر زيارة: ٢٠١٩/١٠/١٢)

<https://arabic.cnn.com/world/article/2018/11/02/pompeo-says-8-countries-get-temporary-exemptions-new-iran-sanctions>

- (٤٨) فاطمة الصمادي، مصدر سبق ذكره، ص ٣.
- (٤٩) حاتم كاظم الفلاح، العقوبات الأميركية على إيران وخيارات المواجهة، (اسطنبول، مركز الرافدين للدراسات الإستراتيجية (راسام)، ١٩/ كانون الأول – ديسمبر/ ٢٠١٨)، ص ١٠.
- (٥٠) إغلاق مضيق هرمز قد يرفع سعر النفط الى ٢٥٠ دولار، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ١٢/ ١٠/ ٢٠١٩)
- <https://www.alwatanvoice.com/arabic/news/2011/12/31/233722.html>
- (٥١) فيان احمد محمد، الممرات المائية وامن الطاقة العالمي: مضيق هرمز إنموذجا، مجلة الآداب، (بغداد، كلية الآداب – جامعة بغداد، العدد ١٠٨، ٢٠١٤)، ص ص ٥٤٢ – ٥٤٣.
- (٥٢) العميد يد الله جواني، "ان هددوا مصالحنا فسوف نهدد مصالحهم"، وكالة أنباء تسنيم ٢٨/ تموز – يوليو/ ٢٠١٨، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ١٢/ ١٠/ ٢٠١٩)
- <https://www.tasnimnews.com/ar/news/2018/07/28/1787861/F>
- (53) Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and Hormuz Strait, Central of Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.C., March 26. 2007, P4.
- (54) Anthony H. Cordesman, The Strategic Threat from Iranian Hybrid Warfare in the Gulf, Central of Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.C, June 13. 2019, P3.
- (٥٥) خطر أبو دياب، التصعيد في الخليج: الرهان الإيراني على الإرتباك الأميركي، صحيفة العرب اللندنية ، العدد ١١٣٧٨، السنة ٤٣، ١٥ / ٦ / ٢٠١٩، ص ٨. مصادر البحث:

المصادر

١. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمناطق المتخمة لعام ١٩٨٢.
٢. احتياطي دول الخليج من النفط ٤٩٦ مليار برميل خلال ٢٠١٦، مجلة الخليج أون لاين ، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ١٦ / ٩ / ٢٠١٩)
<https://alkhaleejonline.net/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%2016>
٣. احمد خالد الأسمر، جيو سياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، ط١، ٢٠١٩).
٤. احمد شمس الدين ليلة، تقييم الأداء والسيناريوهات وخيارات النظام، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) على الرابط: (آخر زيارة:)
٥. أسامة أبو زيد، مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية: التهويل والتهوين، مجلة آراء حول الخليج، (جدة، مركز الخليج للأبحاث، العدد ١٢٧، كانون الثاني — يناير / ٢٠١٨)، ص. ٩٧.
٦. تاريخ قناة السويس، موقع قناة السويس على الويب سايت، شبكة المعلومات الدولية (الأنترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ١٣ / ٩ / ٢٠١٩).
<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>
٧. جاسم سلطان، الجغرافيا والحلم العربي القادم (جيوبولتيك)، (بيروت، دار تمكين للأبحاث والنشر، ط١، كانون الثاني — يناير / ٢٠١٣).
٨. جون ميرشايمر، مأساة سياسة القوى العظمى، ترجمة د. مصطفى محمد قاسم، (الرياض، إدارة النشر والمطابع — جامعة الملك سعود، ٢٠١٢).
٩. خطار أبو دياب، التصعيد في الخليج: الرهان الإيراني على الارتباك الأميركي، صحيفة العرب اللندنية ، العدد ١١٣٧٨، السنة ٤٣، ١٥ / ٦ / ٢٠١٩.
١٠. رحلة النفط: نقاط الاختناق الجيوسياسية بين الخليج وشرق آسيا، تحليلات الخليج ، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠ / ٩ / ٢٠١٩)،
<https://thenewkhalij.news/article/65416>
١١. رندا طلال الربيعي، التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز وأثرها في إمدادات النفط العراقي، مجلة قضايا سياسية، (بغداد، كلية العلوم السياسية — جامعة النهرين، العدد ٥٣، ٢٠١٨).
١٢. شعبان بلمادي، جيو سياسية المضائق البحرية وأمن إمدادات الطاقة، (الجزائر العاصمة، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية/ جامعة الجزائر، ٢٠١٥).
١٣. صالح المعاينة، مضيق هرمز بين أهمية الموقع وإحتمالات المواجهة، مجلة درع الوطن، (أبو ظبي، مديرية التوجيه المعنوي — وزارة الدفاع الإماراتية، العدد ٤٨٢، آذار — مارس / ٢٠١٢).

١٤. عبد القادر الهلي، مضيق باب المندب بين الأهمية الإستراتيجية وتصادد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق العلمية، (الجزائر العاصمة، المركز الجامعي بتمنراست، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠١٩).
١٥. علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأميركي الإيراني، (بيروت، دار الفارابي، ط١، كانون الثاني/ ٢٠١٣).
١٦. العميد يد الله جواني، "ان هددوا مصالحنا فسوف نهدهد مصالحهم"، وكالة أنباء تسنيم ٢٨/ تموز — يوليو/ ٢٠١٨، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) على الرابط: (آخر زيارة:)
١٧. فاطمة الصمادي، في "هرمز" والإقليم: إيران تسعى للمواجهة أم موازنة التهديد؟، سلسلة تقارير مركز الجزيرة، (الدوحة، مركز الجزيرة للدراسات، ٣٠/ تموز — يوليو/ ٢٠١٨).
١٨. فيان احمد محمد، الممرات المائية وامن الطاقة العالمي: مضيق هرمز إنموذجا، مجلة الآداب، (بغداد، كلية الآداب — جامعة بغداد، العدد ١٠٨، ٢٠١٤).
١٩. حاتم كاظم الفلاح، العقوبات الأميركية على إيران وخيارات المواجهة، (اسطنبول، مركز الرافدين للدراسات الإستراتيجية (راسام)، ١٩/ كانون الأول — ديسمبر/ ٢٠١٨).
٢٠. الكسندر دوغين، أسس الجيوبولتيكيا: مستقبل روسيا الجيوبولتيكي، ترجمة د. عماد حاتم، (بيروت، دار الكتاب الجديد المتحدة، ٢٠٠٤).
٢١. مجلس الأمن الدولي، القرار رقم ١٧٤٧ (٢٠٠٧)، الجلسة رقم ٥٦٧٤، رقم الوثيقة (S/RES/1747(2007).
٢٢. مجلس الأمن الدولي، القرار رقم ١٨٠٣ (٢٠٠٨)، الجلسة رقم ٥٨٤٨، رقم الوثيقة (S/RES/1803(2008).
٢٣. مجلس الأمن الدولي، القرار رقم ١٩٢٩ (٢٠١٠)، الجلسة رقم ٦٣٣٥، رقم الوثيقة (S/RES/1929(2010).
٢٤. مجلس الأمن الدولي، القرار رقم ١٧٣٧ (٢٠٠٦)، الجلسة رقم ٥٦١٢، رقم الوثيقة (S/RES/1737(2006).
٢٥. محمد طعمة جودة، تهديدات إيران بإغلاق مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي المعاصر، مجلة القانون المقارن، (بغداد، جمعية القانون المقارن، العدد ٦٩، ٢٠١٧).
٢٦. محمد عبد الرحمن العبيدي، دراسة في العقوبات الأمريكية على إيران، مجلة دراسات إقليمية، (الموصل، مركز الدراسات الإقليمية — جامعة الموصل، المجلد ٨، العدد ٢٥، ٢٠١٢).
٢٧. محمد قشقوش، الأمن الإقليمي وصراع النفوذ على الممرات: استراتيجية المواجهة، مجلة آراء حول الخليج، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠/ ٩/ ٢٠١٩).
- http://araa.ae/index.php?option=com_content&view=article&id=4384:2018-02-15-12-30-00&catid=3679:special-reports-6&Itemid=172

٢٨. مزيان محمد شريف، البعد الجيو سياسي للصراع الدولي حول الطاقة في الشرق الأوسط، أطروحة دكتوراه غير منشورة، (الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية / قسم السياسة — جامعة العربي بن مهيدي — ام البواقي —، ٢٠١٧).

٢٩. المضائق المائية.. "شرايين" الاقتصاد العالمي، شبكة (Sky News) العربية، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) على الرابط: (آخر زيارة: ٢٠ / ٩ / ٢٠١٩).

٣٠. مكتبة الكونغرس الأمريكي (المكتبة الرقمية العالمية)، شبكة المعلومات الدولية، على الرابط، (آخر زيارة ٢٨ / ٨ / ٢٠١٩): <https://www.wdl.org/ar/item/1536> <https://www.skynewsarabia.com/business/1270633-%D8%A7%D9%>

٣١. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)، استعراض النقل البحري ٢٠١٧، (جنيف، الأمم المتحدة، ٢٠١٧).

٣٢. هالة محمود طه، السياسة الأمريكية تجاه الملف النووي الإيراني "٢٠٠٠ — ٢٠١٠"، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ٤، أيار — مايو/ ٢٠١٩).

٣٣. هبة غريبي، إيران والخيارات القادمة، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ٣، آذار — مارس/ ٢٠١٩).

٣٤. وليد كاصد الزيدي، تطورات الأزمة بين الولايات المتحدة وإيران في عهد ترامب والخيارات المحتملة، مجلة مدارات إيرانية، (برلين، المركز الديمقراطي العربي، العدد ١، أيلول — سبتمبر/ ٢٠١٨).

٣٥. Anthony H. Cordesman, Iran, Oil, and Hormuz Strait, Central of Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.C., March 26. 2007
٣٦. Anthony H. Cordesman, The Strategic Threat from Iranian Hybrid Warfare in the Gulf, Central of Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.C., June 13. 2019

٣٧. Jamal Ibrahim Haidar, Sanctions and export deflection: evidence from Iran, Economic Policy, Great Britain, April / 2017, P324

٣٨. World Oil Transit Chokepoints, U.S. Energy Information Administration (EIA), July 25/ 2017, p2, at : <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>

الأساليب الدعائية لداعش الارهابي عبر مواقع التواصل الاجتماعي وانعكاسها على معنويات المقاتلين العراقيين

م.م. مهند حميد عبيد

قسم الإعلام كلية الإمام الكاظم / واسط / قسم الإعلام

muhannedhameed@alkadhum-col.edu.iq

الكلمات المفتاحية (الأساليب الدعائية ، مواقع التواصل الاجتماعي ، داعش الارهابي، داعش
ومواقع التواصل الاجتماعي، استراتيجيات داعش عبر مواقع التواصل الاجتماعي)

الملخص :

تعد وسائل الإعلام الجديد أو ما تعرف بمواقع التواصل الاجتماعي المنصات الإعلامية التي تقدم الخدمات والوظائف الإعلامية المجانية للأشخاص والمنظمات والهيئات واستعمال تلك المنصات لغرض إيصال رسائلها إلى عدد كبير من الجمهور والتفاعل معهم ومعرفة خصائص الجمهور وتوجهاته.

مشكلة البحث: تكمن مشكلة البحث في استعمال مواقع التواصل الاجتماعي للأغراض الدعائية وتوظيفها من المنظمات الارهابية والتنظيمات المتشددة في عملية نشر أفكارهم ومعتقداتهم وتتلخص مشكلة البحث في التساؤل الآتي: ما مدى انعكاس الأساليب الدعائية لتنظيم داعش عبر مواقع التواصل الاجتماعي في معنويات المقاتلين العراقيين؟

أهداف البحث: يهدف البحث الى تعرف استعمال المقاتلين لمواقع التواصل الاجتماعي ومدى اهتمامهم بالمضامين التي ينشرها داعش عبرها وانعكاساتها في معنوياتهم القتالية .
منهجية البحث وعينته: اتبع الباحث المنهج الوصفي الدراسة المسحية بهدف تعرف العلاقة بين المتغيرات المختلفة للدراسة المتمثلة في الأساليب الدعائية لتنظيم داعش الارهابي عبر مواقع التواصل الاجتماعي وانعكاسها في معنويات المقاتلين العراقيين .

أبرز نتائج البحث: ابرزت نتائج البحث أن جهود تنظيم داعش تنصب نحو مواقع (يوتيوب فيسبوك وتويتر) في نشر مضامينهم الإعلامية وأساليبهم

الدعائية، واهتم المقاتلون بالمضامين التي ينتجها تنظيم داعش الارهابي وينشرها في مواقع التواصل الاجتماعي بين الاهتمام الكبير والمتوسط دون التأثير على معنوياتهم في القتال .

أبرز التوصيات: يوصي الباحث بتدريب مراسلي الاعلام الحربي على كيفية اختيار وانتاج المضمون الاعلامي بصورة احترافية وذات ابتكارية عالية .