

الهيمنة الاقليمية على المضائق البحرية وعلاقتها بإمدادات نقل وامن الطاقة في اقليم الشرق الاوسط

م. د. ضرغام داود سليمان حمد

ديوان الوقف السني - مديرية اوقاف الانبار

Dhurghim.DS1987@gmail.com

تاريخ الاستلام 2025/7/6 تاريخ القبول 2025/10/7 تاريخ النشر 2025/12/22

الملخص:

يهدف البحث إلى بيان تأثير الهيمنة الاقليمية في المضائق البحرية (هرمز وباب المندب) وعلاقتها في نقل وامن امدادات الطاقة، اذ يعد الامن البحري واحداً من اكثر العوامل أهمية في نقل وامن امدادات الطاقة في عالمنا المعاصر، لاسيما ان اكثر من نصف الانتاج العالمي من النفط يتم نقله بواسطة الناقلات التي تصل الى المستهلك النهائي عبر ما يسمى "نقاط الاختناق" من خلال منطقة الشرق الاوسط عبر مضيقي هرمز وباب المندب، فهي ممرات بحرية ضيقة يمكن ان تكون عرضةً للانقطاعات لأسباب عديدة بما فيها التهديدات غير الحكومية والتنافس الاقليمي والدولي، وتكمن اهمية المضائق البحرية في المنطقة على انها اهداف استراتيجية عليا للقوى الاقليمية والدولية، اتبع البحث المنهج الوصفي والتحليلي في دراسة الاهمية الجغرافية لمضيقي هرمز وباب المندب والمتغيرات المؤثرة في نقل وأمن امدادات الطاقة وآليات تحقيق موضوع البحث. وتوصل البحث على ان خطط الدول في بسط النفوذ والسيطرة في المشاريع التوسعية ضمن منطقة الشرق الاوسط، لن تكتمل الا بالسيطرة على مفاصل المضائق البحرية والتواجد قبالة شواطئها، لتأمين مصادر الطاقة والسيطرة على طرق النقل البحري والتجارة، وان الدور العربي في التحكم والسيطرة على المضائق البحرية وخصوصاً (هرمز - باب المندب) محدود جداً، ويمكن اعتبارهم لاعباً ثانوياً رغم الاطالة الساحلية الكبيرة على هذه المضائق، وان اللاعبين الرئيسيين هما الولايات المتحدة الامريكية وإيران، ونتيجة لذلك اصبحت الملاحة البحرية ليست امنة ولا سهلة بسبب استراتيجيات هذه الدول واهميتها في السيطرة على طرق التجارة والمضائق والممرات المائية، وهي الحالة التي يعيشها العالم اليوم أيضاً على الطاقة، ومسارات التجارة العالمية.

الكلمات المفتاحية: المضائق البحرية، الهيمنة الاقليمية، الطاقة، الشرق الاوسط.

Regional Dominance Over Maritime Straits and Its Relationship to Energy Supplies and Security in The Middle East

Lecturer Dr. Dhurgham Daoud Suleiman Hamad

Sunni Endowment Diwan - Anbar Endowments Directorate

Abstract:

The research aims to demonstrate the impact of regional hegemony in the maritime straits (Hormuz and Bab al-Mandab) and its relationship to the transport and security of energy supplies, as maritime security is one of the most important factors in the transport and security of energy supplies in our contemporary world, especially since more than half of the world's oil production is transported by tankers that reach the final consumer through the so-called "choke points" through the Middle East region via the Straits of Hormuz and Bab al-Mandab. These are narrow sea lanes that can be subject to interruptions for many reasons, including non-governmental threats and regional and international competition. The importance of the maritime straits in the region lies in their being supreme strategic objectives for regional and international powers. The research followed the descriptive and analytical approach in studying the geographical importance of the Straits of Hormuz and Bab al-Mandab, the variables affecting the transport and security of energy supplies, and the mechanisms for achieving the research topic. Results: The research concluded that the plans of countries to extend influence and control in expansion projects within the Middle East region will not be completed unless they control the joints of the maritime straits and have a presence offshore. Its shores, to secure energy sources and control maritime transport and trade routes, and the Arab role in controlling and dominating the straits, especially (Hormuz-Bab al-Mandab) is very limited, and they can be considered a secondary player despite the large coastal extension on these straits, and the main players are the United States of America and Iran, and as a result maritime navigation has become neither safe nor easy due to the strategies of these countries and their importance in controlling trade routes, straits and waterways, which is the situation the world is experiencing today also in terms of energy and global trade routes.

Keywords: Straits, Regional Hegemony, Energy, Middle East.

المقدمة:

تكتسب المضائق والممرات البحرية أهمية كبيرة في جغرافية النقل، إذ انها تؤثر في مجالات الأمن القومي الشامل، لاسيما في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية، ونظرا لتلك الأهمية فقد سعت الدول العظمى والكبرى للسيطرة أو التواجد في تلك الممرات والمضائق ضمن تنامي مستوى الصراع على مناطق النفوذ حول العالم، ذلك ان السيطرة على الشرق الأوسط تمهد للتحكم في أوروبا ومن يتحكم في أوروبا ويتحكم في الممرات البحرية يتمكن من السيطرة على العالم، وبذلك انعكست أهمية الشرق الأوسط والممرات او المضائق البحرية فيها على جعل الاستراتيجيات الدولية تتسابق لفرض استراتيجياتها عليه، حيث تشهد الممرات والمضائق البحرية ونقاط العبور في الشرق الأوسط بشكل عام (هرمز، باب المندب) بشكل خاص رهانات وتحديات في السنوات الأخيرة ، فقد عزز الطلب الآسيوي المتزايد على النفط والغاز من أهمية الممرات والمضائق البحرية في الشرق الأوسط، وفي التوازنات الجيوسياسية والجيواستراتيجية وأصبح للأمن البحري وامن إمدادات الطاقة أولوية اقتصادية لجميع اللاعبين في اقليم الشرق الاوسط والعالم .

اهمية البحث:

تكمن اهمية البحث في تسليط الضوء على الأهمية الجيوبوليتيكية للمضائق البحرية في منطقة الشرق الاوسط (هرمز وباب المندب) وعلاقتها بموضوع الهيمنة والتنافس بين القوى الاقليمية والدولية للسيطرة على تلك الممرات البحرية وتأثير ذلك بصورة مباشرة في نقل وامن إمدادات الطاقة العالمي.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى بيان تأثير الهيمنة الاقليمية في المضائق البحرية (هرمز وباب المندب) وعلاقتها في نقل وامن امدادات الطاقة.

مشكلة البحث:

تشكل الممرات والمضائق البحرية احد أهم النقاط المحورية والحساسة التي باتت تسيّر الصراعات والحروب الخفية والعلنية بين دول العالم، نظراً لأهميتها الاستراتيجية والاقتصادية وحتى الامنية، ولضمان ديمومة امن ونقل إمدادات الطاقة التي تنساب عبرها، اذ باتت تشكل عصب الحياة للدول الصناعية الكبرى وخوفا من اغلاقها او تعطيل حركة الملاحة فيها بالتالي، فان هذا

الامر يقودنا الى تساؤل رئيس مفاده: ما هي طبيعة العلاقة بين المضائق البحرية (هرمز وباب المندب) والهيمنة الاقليمية؟ وكيف تؤثر في نقل وامن امدادات الطاقة العالمي؟
فرضية البحث:

اتسم البحث على بيان العلاقة بين متغيرين اساسيين الاول (مضيقي هرمز وباب المندب) والثاني (التنافس للهيمنة الاقليمية)، وعليه فان الباحث قام بصياغة فرضية رئيسة هي: (كلما ازدادت مستويات التنافس الاقليمي-الاقليمي، والدولي-الدولي للسيطرة على الممرات البحرية لمنطقة الشرق الاوسط، بات نقل وامن امدادات الطاقة العالمي في خطر متزايد).
حدود البحث:

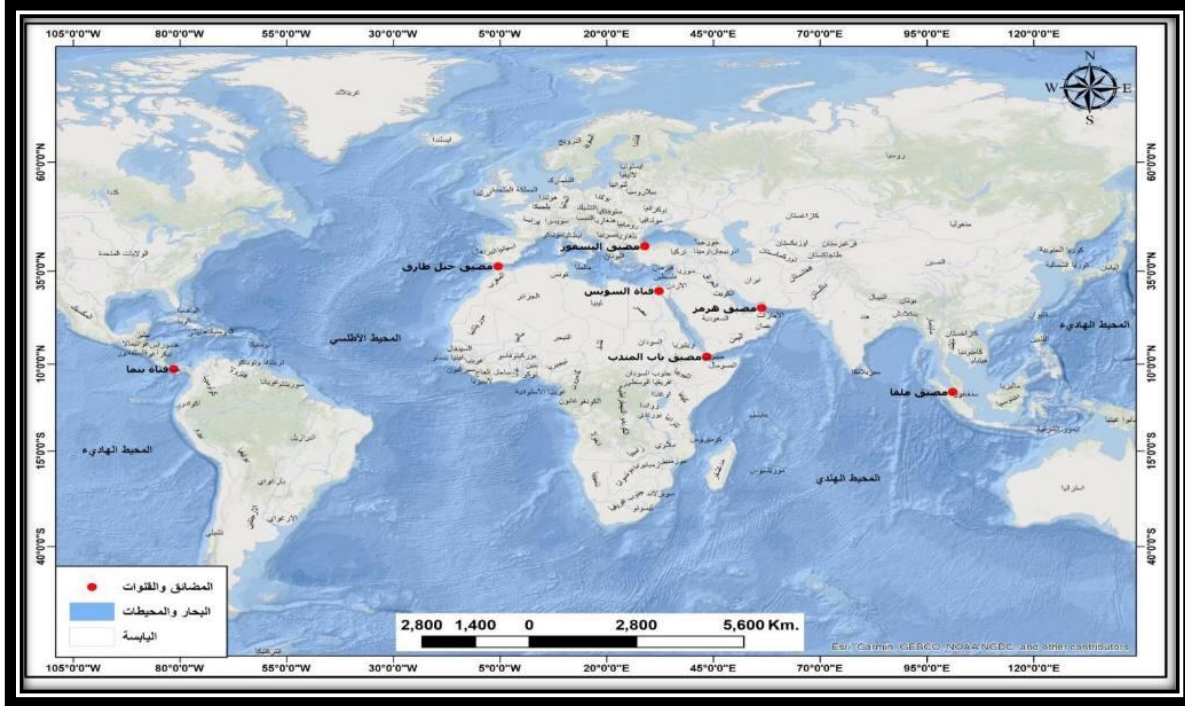
أ. الحدود الزمانية: بعد عام 2003 وحتى عام 2025.
ب. الحدود المكانية: تمثلت بمضيقي هرمز وباب المندب كنماذج تطبيقية لبيان مكانة المضائق البحرية في العالم، خريطة (1).
منهجية البحث:

في ضوء فرضية البحث فقد تم تناول موضوع البحث من خلال إتباع المنهج الوصفي والتحليلي في دراسة الاهمية الجغرافية لمضيقي هرمز وباب المندب والمتغيرات المؤثرة في نقل وامن امدادات الطاقة وآليات تحقيق موضوع البحث.
هيكلية البحث:

لقد تناول البحث علاقة المضائق البحرية في الشرق الاوسط بالهيمنة الاقليمية واثرها في نقل وامن امدادات الطاقة في محورين، المحور الأول: أمن ونقل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب، والمحور الثاني: تأثير الهيمنة الاقليمية على مضيقي هرمز وباب المندب، فضلاً عن خاتمة تضمنت الاستنتاجات والتوصيات.

خريطة (1)

الموقع الجغرافي للمضايق البحرية في العالم وبضمنها مضيقي هرمز وباب المندب



المصدر: مناصرية زهرة، حق المرور عبر المضايق والقنوات الدولية، رسالة ماجستير في القانون، جامعة قسطنطينية، الجزائر، 2015، ص24.

المحور الاول: أمن نقل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب

تقوم التجارة البحرية بدور مهم جداً في نقل امدادات الطاقة من خلال سفن الحاويات، اذ تعتبر الوسيلة الاكثر فعالية في نقل امدادات الطاقة العالمية من البترول والغاز الطبيعي، وتسلك هذه السفن العملاقة الطرق البحرية التي تقترب في نقاط محدودة او ما يعرف بنقاط الاختناق او الممرات الحرجة، وعلى الرغم من ضيق هذه الممرات الا انها مهمة جداً في حركة التجارة العالمية، لدورها في تقليص الزمن واختصار المسافات، بالتالي تشكل هذه الممرات عقدة للنقل بين الموردين والمستهلكين، اذ يمر عبرها ما يزيد عن (60%) من جملة امدادات العالم البترولية، وبسبب اهمية البترول والغاز الطبيعي للاقتصاد العالمي فأن الكميات العابرة لنقاط الاختناق من البترول والغاز الطبيعي في حالة تزايد مستمر⁽¹⁾.

تُعد المضايق البحرية من اهم النقاط لعبور البترول الخام ومنتجاته من مراكز الانتاج الى مواقع البيع والاستهلاك، ويتركز معظم انتاج البترول بالقرب من المضايق البحرية مثل مضيق

هرمز وباب المندب، فجميعها يقع في النطاق الجغرافي الاول لإنتاج البترول الخام في العالم وهو منطقة الخليج العربي، ولذلك فأنها تشكل اتجاهات رئيسة وصمامات لنقل وامدادات الطاقة، خريطة (2)، وكثيراً ما كانت مسرحاً لحلقات التنافس الدولي للسيطرة عليها من قبل القوى الكبرى للحفاظ على مصالحها وضمان استمرار وصول امدادات الطاقة اليها⁽²⁾.

خريطة (2)

اتجاهات حركة نقل وامدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب



المصدر: <https://middle-east-online.com>

تزداد الحمولات النفطية المارة بنقاط الاختناق عاماً بعد آخر، نتيجة لزيادة الطلب العالمي على الطاقة مدفوعاً بالنمو الصناعي في عدد من الدول مثل الصين والهند واليابان الى جانب دول غرب اوروبا، وذلك تزامناً مع انخفاض اسعار البترول ووجود وفرة في الامدادات العالمية، ويظهر ذلك الامر اكثر وضوحاً عند تتبع تطور الحمولة النفطية المارة بمضيق هرمز ومضيق باب المندب⁽³⁾، جدول (1).

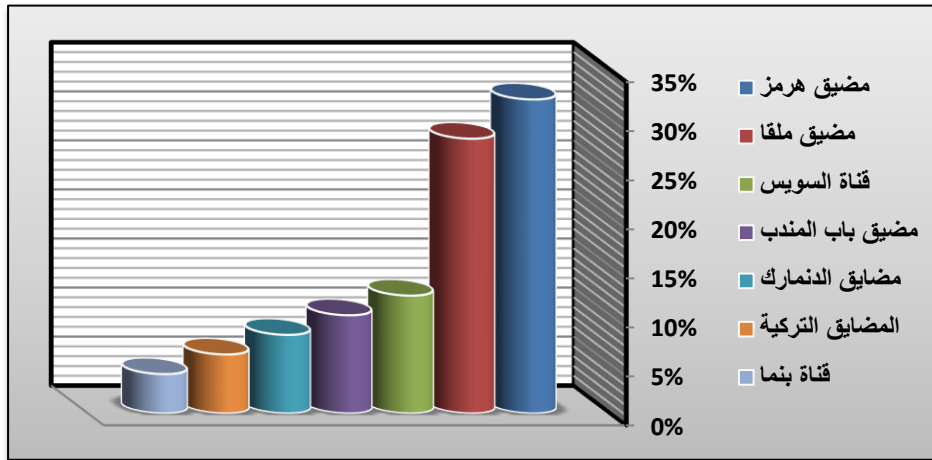
جدول (1)

حجم الحمولة النفطية المارة بنقاط الاختناق لعام 2020

ت	نقاط الاختناق	حجم الحمولة %
1	مضيق هرمز	32
2	مضيق ملقا	28
3	قناة السويس	12
4	مضيق باب المندب	10
5	مضايق الدنمارك	8
6	المضايق التركية	6
7	قناة بنما	4
	المجموع	%100

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: U.S. Energy Information Administration home page, www.eia.gov

يتضح من خلال الجدول (1)، ان مضيق هرمز يمثل اكبر نقاط الاختناق العالمية من حيث حجم الحمولة البترولية المارة عبره، فقد قدرت بنسبة (32%) من حجم الحمولة البترولية المارة عبر الطرق البحرية الاخرى خلال عام 2020، يليه مضيق ملقا الذي قدرت حجم الحمولة المارة خلاله بنحو (28%) من اجمالي التجارة البحرية للنفط، وفي الترتيب الثالث تأتي قناة السويس بنسبة (12%)، ويأتي في الترتيب الرابع مضيق باب المندب بنسبة (10%)، تليه المضايق الدنماركية بنسبة (8%)، بينما حلت المضايق التركية في الترتيب السادس بنسبة (6%)، وجاءت قناة بنما في الترتيب السابع والآخر بين نقاط الاختناق من حيث حجم الحمولة البترولية المارة عبرها، اذ شكلت الحمولة التي مرت بها ما نسبته (4%) من اجمالي الحمولة البترولية خلال عام 2020، الشكل (1).



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (1).

شكل (1)

التوزيع النسبي لحجم الحمولة النفطية المارة بنقاط الاختناق لعام 2020

أولاً: امن نقل امدادات الطاقة في مضيق هرمز

تعتمد دول الخليج على مضيق هرمز في تصريف انتاجها من النفط، حيث تصدر دول الخليج العربي من خلاله نحو (75%) من انتاجها النفطي، فضلاً عن ان ايران تعتمد على المضيق بشكل كبير، فهي تصدر نفطها من خلاله بواقع (2.5) مليون برميل يومياً اي بنسبة (90%) من اجمالي صادراتها النفطية⁽⁴⁾، ونظراً لأهمية المضيق الاستراتيجية فقد جعله ذلك ان يدخل في صميم استراتيجيات اهم القوى عالمياً دون استثناء، بهدف زيادة مصادر طاقتها دون الخوف من ان تقوم قوة او مجموعة بتهديد هذا المورد الحيوي، مما جعل ذلك من التهديدات الايرانية بأغلاق المضيق ولاسيما في الآونة الاخيرة، لما له من خطورة على اسعار النفط التي قد ترتفع في ظل الاداء الاقتصادي المتباطئ عالمياً⁽⁵⁾.

تتجه الصادرات الايرانية نحو دول اسيا والاتحاد الاوربي لكن بنسب متفاوتة، ويلاحظ من الجدول (2) والشكل (2)، ان دول اسيا تعتبر هي المستقبل الاكبر للنفط الايراني، اذ تشكل الصادرات الى دول اسيا نحو (72%) من اجمالي صادرات النفط الايرانية، ويرجع ذلك بشكل اساسي الى حالة التقارب السياسي بين ايران ودول اسيا مثل الصين واليابان، وذلك على العكس من طبيعة العلاقات الايرانية الغربية التي تحكمها التوازنات بين ايران من جهة والولايات المتحدة وحلفائها من جهة اخرى، على خلفية ملفها النووي والعقوبات التي فرضت عليها، وتفاوتت اهمية

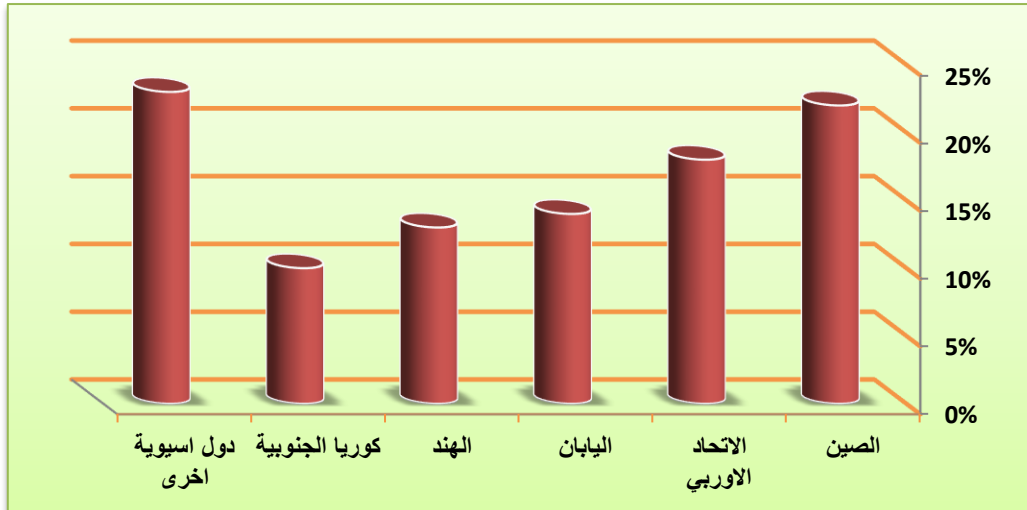
مضيق هرمز بالنسبة لدول الخليج العربي بحسب وجود بدائل او منافذ وواجهات بحرية اخرى، لاسيما وان الخليج العربي في حالة عدم وجود مضيق هرمز يكون عبارة عن بحراً داخلياً مغلقاً، اذ ان المضيق يوفر له الاتصال بالمياه الدولية⁽⁶⁾.

جدول (2)

اتجاهات حركة الصادرات النفطية الايرانية ونسبتها المئوية

ت	الدولة	النسبة %
1	الصين	22
2	الاتحاد الاوربي	18
3	اليابان	14
4	الهند	13
5	كوريا الجنوبية	10
6	دول اسيوية اخرى	23
	المجموع	100%

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: U.S. Energy Information Administration, based on Short-Term Energy Outlook (June 2021).p.62.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (2).

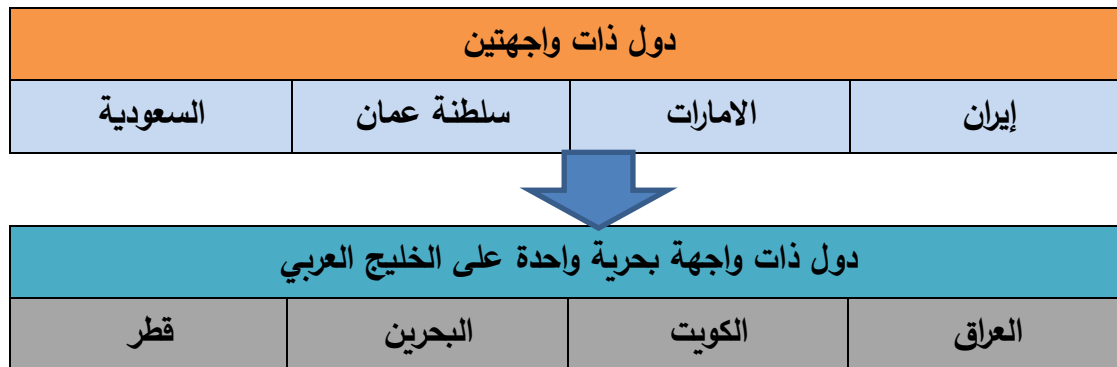
شكل (2)

التوزيع النسبي لاتجاهات حركة الصادرات النفطية الايرانية

يمتلك العراق والكويت والبحرين وقطر واجهات بحرية فقط على الخليج العربي، وفي حالة اغلاق مضيق هرمز فإن هذه الدول ستكون اشد تأثراً اذ انه لا ليس لديها منافذ بحرية اخرى، من ثم ستضطر الى الاعتماد على دول جوارها الجغرافي لتصريف صادراتها النفطية والحصول على وارداتها من المواد الغذائية والصناعية على اختلاف انواعها، بينما تتميز دول السعودية وسلطنة عُمان والامارات وايران بأن لهم منافذ بحرية اخرى، فبالنسبة للسعودية فإنها تمتلك واجهتين بحريتين هما الخليج العربي والبحر الاحمر، وكذلك عُمان (خليج عُمان وبحر العرب) والامارات (الخليج العربي وخليج عُمان) وايران (الخليج العربي وبحر العرب)⁽⁷⁾، والشكل (3) يوضح الدول المطلة على الخليج العربي من حيث درجة الاعتماد عليه.

شكل (3)

الواجهات البحرية لدول الخليج العربي



المصدر: من عمل الباحث.

يُعد بذلك مضيق هرمز اهم نقطة اختناق لعبور النفط الخليجي بكميات كبيرة؛ حيث انه بحسب وكالة معلومات الطاقة الامريكية (EIA) فإنه في عام 2021 بلغ متوسط النفط اليومي العابر للمضيق نحو (21) مليون برميل يومياً او ما يعادل (12%) من جملة النفط المستهلك حول العالم، وكذلك يعد المضيق واحداً من نقاط الاختناق التي هي عبارة عن قنوات ضيقة على طول الطرق البحرية العالمية المستخدمة على نطاق واسع في العالم، ولها اهمية كبيرة في نقل وامن الطاقة العالمي، وعليه يمكن ان يؤدي عدم قدرة النفط على عبور نقطة الاختناق ولو بشكل مؤقت الى تأخير كبير في وصول الامدادات والى ارتفاع تكاليف الشحن، مما يؤدي بدوره الى ارتفاع

في اسعار الطاقة، وعلى الرغم من ان معظم نقاط الاختناق يمكن التحايل عليها باستخدام طرق اخرى بديلة الا ان بعض نقاط الاختناق ليس لها بدائل مثل مضيق هرمز، لذلك فأن خطوط نقل الانابيب البديلة لطريق مضيق هرمز يمكنها نقل ما يقدر نحو (30%) فقط من اجمالي حجم الشحنات التي تعبر المضيق، مما يؤكد ذلك على اهمية المضيق الاستراتيجية في نقل الطاقة⁽⁸⁾. وعليه يُعد مضيق هرمز واحداً من اهم الممرات البحرية في العالم واكثرها حركة للسفن، اذ يتراوح معدل الناقلات العابرة له ما بين (200-300) ناقلة يومياً اي بمعدل ناقلة لكل (6) دقائق خلال ساعات الذروة، ويذهب هذا النفط الذي يُشحن من مضيق هُرمز باتجاه الشرق الى اسيا لاسيما دول الصين والهند واليابان وبتجاه الغرب عن طريق قناة السويس⁽⁹⁾، ويمكن تتبع اهمية مضيق هرمز من خلال جدول (3) الذي يوضح تطور كميات النفط العابرة للمضيق من اجمالي حجم تجارة النفط البحرية.

جدول (3)

تطور كميات النفط العابرة لمضيق هرمز من اجمالي حجم تجارة النفط البحرية (مليون برميل)

السنة					الشحنات (مليون برميل)
2020	2019	2018	2017	2016	
17.3	17.2	17.3	15.2	14.4	الخام والمكثفات
3.3	3.1	3.3	3.2	2.8	المنتجات البترولية
20.6	20.3	20.6	18.4	17.2	اجمالي تدفق البترول
--	62.5	61.2	58.9	56.4	تجارة البترول البحرية العالمية
99.9	98.5	96.9	95.9	93.9	الاستهلاك العالمي
4.1	4.1	4.2	4.2	4	الغاز الطبيعي (ترليون قدم/سنة)

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: U.S. Energy Information Administration, based on Short-Term Energy Outlook (June 2021).p.56.

يتضح من الجدول (3) ان كميات النفط الخام والمكثفات والمنتجات النفطية العابرة لمضيق هرمز مستقرة الى حد ما منذ عام 2016، وقد شكلت التدفقات عبر مضيق هرمز بحسب وكالة

الطاقة الامريكية نحو ثلث اجمالي النفط المتداول في المناطق البحرية العالمية، كما مرت اكثر من ربع حجم تجارة الغاز الطبيعي العالمية عبر مضيق هرمز خلال عام 2020.

ويمكن ملاحظة الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في نقل امدادات الطاقة العالمية، من خلال مقارنة حمولات النفط العابرة للمضيق بأجمالي حمولات النفط البحرية؛ فعلى سبيل المثال في عام 2020 بلغ حجم الحمولات النفطية العابرة لمضيق هرمز ما نسبته (32.5%) من اجمالي الحمولة النفطية في التجارة البحرية، كما مثلت هذه الحمولات النفطية العابرة لمضيق هرمز ما نسبته (20.6%) من جملة النفط المستهلك عالمياً⁽¹⁰⁾.

ثانياً: امن نقل امدادات الطاقة في مضيق باب المندب

يعد احد اهم الممرات المائية في العالم واكثرها احتضاناً للسفن التي تسير بين بلدان اوربا والبحر المتوسط، وعالم المحيط الهندي وشرقي افريقيا، وتطل عليه اليمن وجيبوتي، وقد ازدادت اهميته مع ازدياد اهمية النفط في الخليج العربي، اذ يقدر عدد السفن وناقلات النفط العملاقة التي تمر عبره في الاتجاهين بأكثر من (21000) الف قطعة بحرية سنوياً اي بمعدل (57) قطعة يومياً⁽¹¹⁾.

وبحسب معلومات ادارة الطاقة الامريكية فقد تدفق النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة عبر هذا المضيق نحو اوربا والولايات المتحدة الامريكية واسيا بـ (3.3) مليون برميل في اليوم عام 2016، ثم ارتفع ليصل الى (3.6)، ثم (3.8)، ثم (4.7) مليون برميل للأعوام 2017، 2018، 2019 على التوالي، ليصل بعد ذلك الى (4.8) مليون برميل من النفط الخام في عام 2020⁽¹²⁾، وكما موضح في جدول (4) والشكل (4).

الجدول (4)

حجم عبور ناقلات البترول (مليون برميل/يوم) عبر مضيق باب المندب للمدة (2020-2016)

ت	السنة	حجم عبور ناقلات البترول
1	2016	3.3
2	2017	3.6
3	2018	3.8

4.7	2019	4
4.8	2020	5

المصدر: اديان عامر عبد الكريم، التنافس الدولي على المضائق الاوراسية بعد الحرب الباردة، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، 2021، ص79.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (4).

شكل (4)

حجم عبور ناقلات البترول (مليون برميل/يوم) عبر مضيق باب المندب للمدة (2020-2016)

بعد افتتاح قناة السويس عام 1869 اكتسب مضيق باب المندب اهميته ودوره المحوري، اذ اصبح يمثل اقصر الطرق التجارية البحرية على العموم وأهمها بالنسبة لطرق التجار، كما تعاظمت اهميته بعد اكتشاف مصادر الطاقة الوفيرة في الخليج العربي، واصبح يمثل نقطة الاختناق في وجه امدادات نقل الطاقة المتجهة عبر البحر الاحمر الى المستهلكين الاسيويين، وذلك لوقوعه على طرق نقل امدادات الطاقة المتجهة من مضيق هرمز الى الاسواق الاوربية الامريكية، اذ تمر غالبية صادرات الطاقة من الخليج العربي عبر مضيق باب المندب⁽¹³⁾.

لذلك فإن اغلاق مضيق باب المندب يؤدي الى منع الناقلات التي منشأؤها الخليج العربي من الوصول الى قناة السويس او ما يعرف بخط انابيب سوميد، مما يؤدي الى تحويلها حول الطرف الجنوبي من افريقيا، بالتالي يزيد ذلك من وقت العبور والتكلفة، فضلاً عن انه لم بعد بإمكان تدفقات

النفط المتجهة جنوباً من اوروبا وشمال افريقيا ان تسلك المسار المباشر والاكثر اهمية الى الاسواق الاسيوية عبر قناة السويس وباب المنذب، ويوضح الجدول (5) اتجاه حركة ناقلات النفط والغاز الطبيعي عبر مضيق باب المنذب لسنة 2020.

الجدول (5)

اتجاه حركة ناقلات النفط والغاز الطبيعي عبر مضيق باب المنذب للمدة (2019-2020)

الحمولة الصافية (الف طن)		عدد ناقلات النفط		الاتجاه
2020	2019	2020	2019	
52976	60440	1572	1701	ناقلات محملة
13767	12218	318	287	ناقلات فارغة
66743	72658	1890	1988	المجموع
الحمولة الصافية (الف طن)		عدد ناقلات الغاز الطبيعي		الاتجاه
2020	2019	2020	2019	
10339	8467	108	88	ناقلات محملة
20166	27177	181	238	ناقلات فارغة
30505	35644	289	324	المجموع

المصدر: الهيئة العامة لقناة السويس، احصائيات الملاحة البحرية، التقرير السنوي، 2021، ص7.

يوضح الجدول اعلاه حجم النفط والغاز الطبيعي المنقول عبر مضيق باب المنذب، اذ يتبين ان هناك ناقلات محملة وفارغة تتحرك بصورة مستمرة خلال السنة وذلك نسبة الى اهمية مضيق باب المنذب، ويلاحظ ان هذه النسب في تصاعد خلال الاعوام (2019-2020)، وبهذه المعطيات فان القوى الاقليمية والدولية ادركت مبكراً الاهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والبحر الاحمر، والدور الذي يقوم به هذا الممر المائي الحيوي في اوقات السلم والحرب، لذا اتجهت هذه القوى نحو البحث عن مراكز عسكرية لها على السواحل المطلة على البحر الاحمر لحماية مصالحها الاقتصادية وعلى وجه الخصوص الطاقوية منها⁽¹⁴⁾.

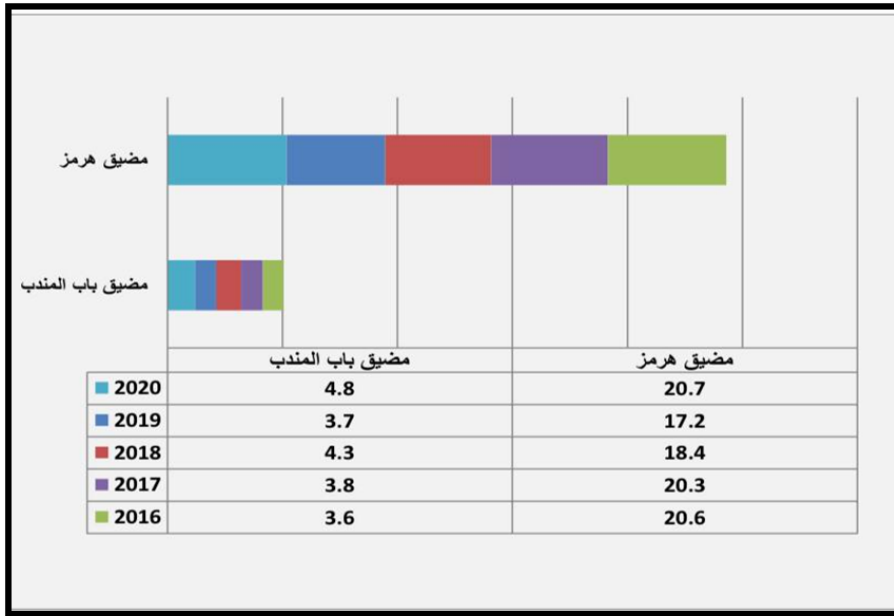
وتأسيساً على ما تقدم يستنتج للباحث ان واقع المضائق البحرية يشير الى ان مضيق هرمز شأنه شأن كل الممرات البحرية مجرد طريق تمر منه السفن، فلا يمكن ان نبين اهمية الطريق او فائدته، لأن كل الطرق متماثلة من حيث الطبيعة والتكوين، لكن ما يميزها ويجعلها حيوية اكثر من غيرها هي المناطق التي تمر بها او التي تؤدي اليها، بمعنى ان المضيق البحري لا يكتسب اهميته من طبيعة تكوينه الجغرافي فحسب، وانما من طبيعة المنطقة التي يؤدي طريق المرور بها واليها، وهذا هو سر او سبب تميز مضيق هرمز عن بقية المضائق الاخرى حول العالم، لكونه يرتبط بأهم مناطق الانتاج والخزين للنفط الخام والغاز الطبيعي في العالم، اما فيما يخص مضيق باب المندب فإنه ايضاً على قدر عالٍ من الاهمية لعدة اسباب منها⁽¹⁵⁾.

1. يعد المضيق احد المفترقات الهامة ونقطة التقاء حاسمة بالنسبة لحركة التجارة الدولية، فمعظم طرق التجارة ما بين كل من الاتحاد الاوربي من جهة والصين والهند واليابان وبقية دول اسيا من جهة اخرى، تمر عبر مضيق باب المندب.

2. يُعد ممرّاً بديلاً عن جنوب افريقيا الذي يلقي عبئاً على التجارة العالمية من حيث بعد المسافة والتكلفة المالية.

3. يُعد مضيق باب المندب ممرّاً رئيساً لأكثر من (30%) من حركة السفن العالمية لاسيما من منطقة الخليج العربي وايران.

وتبين للباحث من خلال عمل مقارنة بين حجم حمولات البترول (مليون برميل/ يوم) عبر المضيقين للمدة (2016-2020)، ان مضيق هرمز يمر من خلاله ثلاثة اضعاف حجم البترول المنقول عبر مضيق باب المندب، الشكل (5)، اذ تنقل المملكة العربية السعودية معظم النفط الخام والمكثفات عبر مضيق هرمز، ويتم تصدير معظمها الى دول اخرى من الموانئ السعودية في الخليج العربي الى الموانئ السعودية في البحر الاحمر.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: www.eia.gov/aeo, Annual Energy Outlook,

الشكل (5)

حمولات البترول المنقولة عبر مضيقي هرمز وباب المندب (مليون برميل/يوم) للمدة (2020-2016)

من المخاوف التي تُفرزها تحديات الطاقة نجد مسألة امدادات النقل عبر المضائق البحرية، فضمن امدادات نقل الطاقة بشكل مستقر تعد احدى القضايا الاستراتيجية الخطيرة التي لا مفر من مواجهتها، وسعي الدول الى تأمين احتياجاتها منها امراً ليس بجديد، فقد كانت محاولات السيطرة على مصادر الطاقة الدافع الاساسي لكثير من الصراعات والحروب، وكانت ايضاً عاملاً للتقارب والتعاون فيما بين دول اخرى، فهما مجالان هاما يتعلقان بأمن امدادات نقل الطاقة، على غرار ضمان وحماية سالمة لخطوط نقل الطاقة ضمن مناطق الامداد المستقر، وفي هذا الصدد فأن مضيق باب المندب يُعد في الوقت الراهن من ضمن اكثر الممرات البحرية تعرضاً لعدة تهديدات امنية مختلفة سواء تعلق الامر بعمليات القرصنة البحرية، او تلك المتعلقة بالنزاعات والحروب الدائرة في المنطقة.

المحور الثاني: تأثير الهيمنة الاقليمية على مضيقي هرمز وباب المندب

اولاً: تأثير الهيمنة الاقليمية على مضيق هرمز

1. حرب الناقلات في مضيق هرمز

يشير مصطلح حرب الناقلات الى المناوشات التي تحدث ضد السفن التجارية في الخليج العربي، ومضيق هرمز اثناء الحرب العراقية الايرانية في الثمانينات وتحديداً في عام 1981، بدء العراق بشن هجمات على السفن لإضعاف قدرة ايران على القتال، فقد هاجم في البداية السفن التي تحمل امدادات عسكرية الى جبهة الحرب البرية، ثم هاجم فيما بعد السفن التي تحمل الصادرات الايرانية⁽¹⁶⁾.

عادت الاعتداءات الى الواجهة عام 2019، حيث كانت تسود التوترات بين ايران من جهة والولايات المتحدة الامريكية وبعض دول الخليج العربي من جهة ثانية، فقد حدثت ما لا يقل عن ستة هجمات كبرى في المنطقة المحيطة بالجزيرة العربية عام 2019، وخمسة هجمات اخرى عام 2021⁽¹⁷⁾.

وفي ايار 2018، انسحبت الولايات المتحدة الامريكية من الاتفاق النووي مع ايران واعادت فرض العقوبات الاقتصادية عليها بسبب برنامجها النووي، رداً على ذلك؛ هددت ايران بأغلاق مضيق هرمز امام النقل البحري الدولي، اذ يمر يومياً اكثر من (20) مليون برميل من صادرات النفط باتجاه باقي دول العالم، وفي ايار 2019 وقعت اربع هجمات على ناقلات النفط في خليج عمان بالقرب من ميناء الفجيرة الاماراتي، ووجدت تحقيقات من دول مختلفة كالإمارات والولايات المتحدة الامريكية والمملكة المتحدة ان الهجمات نفذت من الغام مثبتة في اجسام السفن، مستهدفة بذلك تعطيل السفن وليس تدميرها⁽¹⁸⁾.

وفي تموز 2021، تعرضت ناقلة نفط ترفع العلم الليبيري لهجوم قُبالة سواحل عمان في بحر العرب، تم تشغيل السفينة من قبل زودياك ماريتايم ومقرها لندن، وهي جزء من مجموعة زودياك التابعة للملياردير الاسرائيلي اياك عوفر وقُتل في الهجوم اثنان من افراد الطاقم، بريطاني وروماني⁽¹⁹⁾.

وفي اب 2021، اعلنت اربع ناقلات نفط كانت تبحر في خليج عمان، وفي نفس الوقت تقريباً انها فقدت السيطرة على القيادة مما يشير الى فقدان طاقتها اللازمة للقيادة، وفي الوقت

نفسه ابلغت عمليات التجارة البحرية في المملكة المتحدة عن حادث قبالة سواحل الامارات وصفته بأنه (اختطاف محتمل) لناقلة، اذ يعتقد ان مجموعة من ثمانية او تسعة افراد مسلحين صعدوا على متن السفينة بدون تصريح امني وامرت السفينة بالإبحار الى ايران، ويلاحظ ان طهران نفت بصورة رسمية صلتها بتلك العمليات، مؤكدة انها محاولة من قبل الولايات المتحدة الامريكية لتبرير العدوان ضدها.

فيما يخص المملكة العربية السعودية فهي تُصدر مُعظم نَقَطها عبر مضيق هرمز، على الرغم من انها يمكنها تحويل تدفق النفط باستخدام خط انابيب بطول (746 ميل) عبر المملكة الى محطة على البحر الاحمر، وبالنسبة لدولة الامارات العربية المتحدة فيمكنها تجاوز المضيق جزئياً عن طريق ارسال ما يقارب (1.5) مليون برميل يومياً عبر خط انابيب من حقولها النفطية الى ميناء الفجيرة على خليج عمان، اما النفط العراقي فيتم شحن بعضاً منه بحراً من ميناء جيهان التركي، لكن (85%) منه يمر عبر المضيق، وبالنسبة لقطر والكويت والبحرين فليس لديهم خيار سوى شحن نفطهم عبر الممر المائي من خلال مضيق هرمز⁽²⁰⁾.

مما سبق يتبين ان مضيق هرمز، الذي يوفر ممر من خليج عمان الى البحر المفتوح، يعد اهم بوابة لصادرات النفط في العالم، وتصفه ادارة معلومات الطاقة الامريكية (EIA) بأنه اسوء ممر ضيق في العالم، اذ ان التوترات المتصاعدة في الخليج دائماً ما تكون مدعاة للمخاوف من تعطيل امدادات نقل النفط وتحديداً اغلاق المضيق، غير ان الاسواق العالمية تتوقع ان يظل طريق هرمز مفتوح، ويبدو ان الهجمات قد تم تصميمها لإرسال رسالة سياسية دون تعطيل الاسواق فعلياً.

2. صراعات المناطق الرمادية في مضيق هرمز

شهدت العلاقات الدولية تصاعداً واضحاً لمحاولة بعض الدول تعزيز سيطرتها على مناطق متنازع عليها في اعالي البحار، وجاءت اغلب هذه المحاولات عبر توظيف تكتيكات (المناطق الرمادية)^(*)، وليس من خلال الاحتلال العسكري المباشر، كانت تكتيكات المناطق الرمادية تستخدم في البداية لتشير الى الانشطة ذات الطابع الاكراهي العدوانية، والتي تتبناها

الدولة بصورة متعمدة، لكي تكون اقل من مستوى الصراع العسكري التقليدي، وكذلك الصراعات المفتوحة بين الدول⁽²¹⁾.

وعرف فرانك هوفمان(*) النزاعات في المنطقة الرمادية بأنها " الانشطة متعددة الابعاد، التي تقوم بها دولة بصورة متعمدة تكون اقل بقليل من عتبة الاستخدام الاكراهي للقوة العسكرية، اذ كان المفهوم في البداية يستخدم للإشارة الى عمليات التدخل في الانتخابات، والاكراه الاقتصادي، وتوظيف الفواعل المسلحة من دون الدول، اي ان هذا المفهوم يشير بصورة اساسية الى الافعال العدائية في مناطق الصراعات البرية، غير انه سرعان ما اصبح احد الجوانب الاساسية مهددات الامن البحري⁽²²⁾.

وتعد صراعات المناطق الرمادية من اصعب التهديدات التي يمكن ان تواجهها الدول، نظراً لأنها تقع في مساحة وسط بين السلام البارد والمواجهات العسكرية، بالتالي فانه من الصعب تبرير توظيف العمليات العسكرية في مواجهتها، وذلك على الرغم من ان الدول التي تتبنى هذه التكتيكات تسعى تدريجياً لتغيير الامر الواقع وفرضه على الدول المناوئة لها.

ويلاحظ ان الدول، التي تتبع هذه التكتيكات تعمل على الاستفادة من عاملي الغموض وكذلك صعوبة (الاسناد) الافعال العدائية المرتكبة للدولة المتورطة فيها، من اجل تحقيق اهدافها الاستراتيجية مثل التوسع والسيطرة على مزيد من المناطق، بينما تحد من الخيارات المتاحة امام الدول المناوئة لها للتحرك ضدها، وعادة ما يتم توظيف تكتيكات المناطق الرمادية في الحالات التي تسعى فيها دولة لإعادة سيادتها على مناطق متنازع عليها، سواء في البر او البحر.

ويلاحظ ان هذه التكتيكات يتم توظيفها، ليس فقط من قبل طرف ضعيف في مواجهة طرف قوي، بل كذلك من قبل دولة قوية في مواجهة دولة ضعيفة، اذ عادة ما تلجأ الدول القوية الى هذا الاسلوب من اجل استنزاف الدولة الضعيفة، ودفعها لاتخاذ اجراء عسكري، ومن ثم جر الدولة الاولى لمواجهة عسكرية للدولة الثانية والتي ستخسر حتماً، وحينئذ سوف تتجنب الدولة القوية اي لوم على افعالها، على اساس ان الدولة الضعيفة هي التي بادرت بالعدوان⁽²³⁾.

ثانياً: تأثير الهيمنة الاقليمية على مضيق باب المندب

1 حرب الناقلات والمنطقة الرمادية في مضيق باب المندب

تعرضت العديد من السفن وناقلات النفط التي تمر من الخليج العربي والبحر الاحمر الى عمليات تخريبية مع تفاقم التوتر في المنطقة، اذ اعترض التحالف الخليجي سفناً إيرانية تمر عبر مضيق باب المندب، وسجلت المنطقة حوادث اضافية مرتبطة بهذه المواجهات نذكر منها⁽²⁴⁾:

- أ. تعرض خطوط انابيب النفط السورية تحت الماء لإعمال تخريبية في يونيو 2019.
- ب. احتجاز سفينة (سي شارك) الاماراتية في مصر عام 2018، ونزول العلم عنها عندما كانت تنقل النفط من ايران باتجاه سوريا.
- ج. جنوح السفينة الايرانية (تور 2) في كانون الثاني 2019، لأسباب مجهولة وفرغت حمولتها في ميناء اللاذقية.

- د. احتجاز بريطانيا الناقلة (غريس 1) في جبل طارق عام 2019.
- هـ. شن هجمات الكترونية على مرفق بندر عباس في ايار 2020، وينظر لتلك الهجمات على انها ردٍ اسرائيلي على الهجمات الالكترونية الايرانية على شبكات المياه الاسرائيلية.
- و. يمكن لنا ان نضع حادثة جنوح السفينة (ايفر غيفن) في قناة السويس ضمن حرب الناقلات والموانئ والمضايق البحرية، نظراً الى الملابس الغامضة التي تحف بهذه الحادثة، والتي تشير كثير من الشك والتساؤلات.

تصاعدت حدة الهجمات المتبادلة بين ايران واسرائيل خلال الفترة الاخيرة من خلال ضرب اسرائيل للسفينة الايرانية (سافيز) الراسية في ميناء البحر الاحمر قبالة السواحل اليمنية، وبعد الهجوم على السفينة حدث صراع محتدم في المنطقة الرمادية بين اسرائيل وايران، واختارت ايران التعويل على المسالك البحرية بعدان نفذت القوات الجوية الاسرائيلية اكثر من (1000) الف غارة جوية ما بين 2017-2020، مستهدفة بذلك شبكات النقل الايرانية⁽²⁵⁾.

اما عن استخدام المنطقة الرمادية من جانب اسرائيل، فذكرت صحيفة وول ستريت جورنال ان اسرائيل استهدفت ما لا يقل عن (12) سفينة متجهة الى سوريا اواخر 2019، معظمها تنقل النفط الايراني والاسلحة المختلفة، وعلى اية حال فأن الردع ليس هدفاً سهلاً تحقيقه في مضيق

باب المنذب، فإسرائيل لا تمتلك القدرات الكافية لإبراز قوتها مع تعاضم القوة الايرانية، ولا يمكن لإسرائيل ان تضع جنودها على متن سفينة مدنية اسرائيلية في الخليج العربي، اذ يمكن ان يتم اسرهم من قبل ايران بسهولة، لذلك فإن اكثر السبل المناسبة لإسرائيل هو السعي للحصول على نوع من الضمانات الامنية من قبل الولايات المتحدة ودول الخليج العربي لحماية الشحن الاسرائيلي، وبالفعل جاء قرار البنتاكون في كانون الثاني 2019 بضم اسرائيل الى قيادتها المركزية، مما يسهل على اسرائيل العمل بشكل وثيق مع الاسطول الخامس الامريكي وشركائها العرب⁽²⁶⁾.

وسيزداد التواجد الاسرائيلي بشكل كبير في منطقة البحر الاحمر بعد ازدهار العلاقات التجارية مع دول الخليج العربي، لاسيما بعد توقيع اتفاق التطبيع ابراهام، وستعمل اسرائيل على نقل مركز نشاطها اليه كبديل عن البحر الابيض المتوسط⁽²⁷⁾.

بقي النزاع البحري الاسرائيلي حتى الان عند مستوى منخفض الكثافة للمنطقة الرمادية، بدرجة ادنى من عتبة الاعمال العدائية المعلنة، اذ يسعى كلا الجانبين الى تجنب التصعيد الذي قد يعطل ممرات الشحن والاقتصاديات الخاصة بها، وذلك لما يتمتع به كلا البلدين من قدرات وخبرات حربية بحرية متميزة، لذلك من غير المرجح ان يقبل اي منهما باقل من التفوق البحري، وقد زادت وتيرة هجماتهم بالفعل ويمكن توقع تسارعها بصورة اكبر، مع توسع المنطقة الجغرافية، وربما سيتم استخدام انظمة وتكتيكات اضافية على سبيل المثال، الغواصات، السفن الام المستخدمة كمراكز اطلاق، طائرات بدون طيار طويلة المدى، وسفن الهجوم السريع⁽²⁸⁾.

2. تهديدات الامن البحري في مضيق باب المنذب

أ. استمرار تداعيات الازمتين اليمنية والصومالية

تأثر امن البحر الاحمر، لاسيما في مدخله الجنوبي الذي وصل الى حد التهديد لكل من باب المنذب وخليج عدن حيث السواحل اليمنية، وكذلك القرن الافريقي حيث السواحل الصومالية، وعلى الرغم من عدم التنسيق بين الدولتين وغياب الدولة المركزية في كليهما، الا ان التهديد تكامل جغرافياً بالتهديد الارهابي البحري من الجانب الشرقي، مع تهديد القرصنة الصومالية من الجانب الغربي والجنوب الغربي، المؤديين الى مضيق باب المنذب الذي يشكل البداية الجغرافية

الجنوبية للبحر الاحمر بعرض (30 كم)، ولكن المجرى الملاحي يحده شرقاً جزيرة (بريم نيوم) اليمنية، وغرباً (رأس سيان) على الساحل الجيبوتي بعرض (26-27 كم) بما يسمح بممر ملاحي مزدوج في اتجاهين⁽²⁹⁾، خريطة (3).

خريطة (3)

الممر الملاحي الدولي المزدوج في اتجاهين ضمن مضيق باب المنذب



المصدر: اسراء احمد جيا، حسناء رياض عباس، التنافس الاقليمي على منطقة القرن الافريقي، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، العدد (80)، 2020، ص225.

ب. انتشار الجريمة المنظمة والهجرة غير الشرعية

تتعدد التهديدات المنية التي يواجهها البحر الاحمر، اذ تشمل الارهاب والقرصنة كما اسلفنا فضلاً عن الجريمة المنظمة العابرة للحدود، وتزايد معدلات النزوح والهجرات غير الشرعية وهي على النحو التالي⁽³⁰⁾.

❖ **الجريمة المنظمة العابرة للحدود:** وتشمل تجارة السلاح والمخدرات والاتجار بالبشر عبر عدة دول دون اعتبار لحدود او سيادة تلك الدول، لاسيما عندما تكون تلك الحدود طويلة ومفتوحة وغير مؤمنة بما يكفي كمعظم دول جنوب الصحراء⁽³¹⁾.

❖ **النزوح والهجرات غير الشرعية:** ويمكن هنا الاشارة الى الاشكاليتين، فالنزوح، يتم عادة للهروب من مخاطر الحروب لاسيما الحروب الاهلية والارهاب والجريمة المنظمة، وينقسم الى نزوح داخل الدولة او خارجها، وتزخر دول جنوب البحر الاحمر بكليهما، ففي ضفته الشرقية اليمنية تنتشر الهجرات الداخلية الى المناطق البعيدة نسبياً عن حدة الصراع في حضرموت او جزيرة سقطرى جنوب عدن، وفي الضفة الغربية حيث دول الصومال واثيوبيا واريتريا وجنوب السودان، فقد زادت معدلات النزوح الخارجي من اليمن الى دولتي الجوار المباشر وهما السعودية وسلطنة عمان، وفي الجانب الاخر الى السودان، نتيجة الحرب الاهلية في اثيوبيا بين الحكومة واقليم تيجراي⁽³²⁾. اما الهجرات غير الشرعية فهي مرتبطة جزئياً بالنزوح الخارجي، لكنها تستهدف ابعاداً اكثر من الدول المجاورة التي غالباً ما تستخدمها كمعبر مثل دول جنوب غرب البحر الاحمر السابق ذكرها، عبر السودان، ثم اقلها الى مصر، ومنها الى اوروبا او اسرائيل واغلبها الى ليبيا، حيث ضعف سيطرة الدولة ذات الحدود شبه المفتوحة والاقرب الى اوروبا عبر المتوسط، وغالباً ما تكون اهداف الهجرات غير الشرعية هي الانتقال لفئات من الدول الفقيرة الى الدول الغنية بحثاً عن فرص عمل كثيرة وحياة افضل، رغم ما تواجههم من مخاطر الغرق او الاعادة والادانة القانونية.

نستخلص مما سبق الى ان تهديدات الامن البحري في مضيق باب المندب تمثل جزءاً من تهديدات الامن القومي العربي الشامل، اذ يمكن التغلب على تلك التهديدات بالحلول السياسية بالتوازي مع الحلول الامنية العسكرية، كما ان التهديدات لاسيما اعمال الارهاب والقرصنة لا تهدد الدول المتشاطئة للبحر الاحمر وقناة السويس فحسب، بل تهدد الاقتصاد وحركة التجارة العالمية البحرية لاسيما موارد الطاقة وسيتوجب مقاومة دولية للإعمال الارهابية لاسيما داخل البحر الاحمر، على غرار المقاومة الدولية لإعمال القرصنة الصومالية.

ثالثاً: السيناريوهات المستقبلية للهيمنة الاقليمية على مضيق هرمز وباب المندب

1. سيناريو الهيمنة الاقليمية على مضيق هرمز

تشهد علاقة ايران والولايات المتحدة الامريكية تصعيد غير مسبوق ارتبط بالدرجة الاساس بالبرنامج النووي الايراني ومع ازدياد ازمة البرنامج، تزداد قضية مضيق هرمز اهمية لدى دول

الخليج العربي والدول الكبرى التي لديها مصالح اقتصادية وتجارية في المنطقة، والتهديدات الايرانية بغلق مضيق هرمز تؤدي الى انخفاض اهمية هذا المضيق والبحث عن بدائل اخرى من شأنها ان تقلل من اهمية ورقة الضغط، وكون المضيق يمثل الشريان الرئيس لهذه الدول، وفي حال تعرض ايران الى هجمات عسكرية من قبل الولايات المتحدة الامريكية او احد حلفائها او حتى التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة قد يؤدي بإيران الى غلق مضيق هرمز وفي خضم هذه الاحداث يمكن ان يحدث سيناريو اندلاع حرب ولو محدودة ناتجة عن سلسلة هجمات وتصعيد عسكري ما بين الولايات المتحدة وايران⁽³³⁾.

ان اغلاق المضيق سيؤدي الى توقف (40%) من النفط المتداول الى الاسواق العالمية مما يؤدي الى ارتفاع اسعار النفط، وكلما طالت عملية الاغلاق زادت اسعار النفط في الارتفاع وتوقف الصادرات النفطية من دول الخليج ينتج عنه نقص حاد في امدادات الطاقة للأسواق العالمية، فعندما يغلق المضيق ستتعرض صادرات النفط من اكبر منتجي منظمة البلدان المصدرة للبترول، وتضرب الاقتصاديات المنتعشة لدول الخليج، وفي حالة اغلاق مضيق هرمز سوف سيجعلها تتبنى خطط الطوارئ لتطبيقها في حال اغلاق الملاحة البحرية او عرقلتها بالمضيق، والبحث عن بدائل جديدة عن مضيق هرمز لنقل صادراتها من اهمها هي⁽³⁴⁾: خريطة (4).

أ. البدائل الاستراتيجية عبر المملكة العربية السعودية.

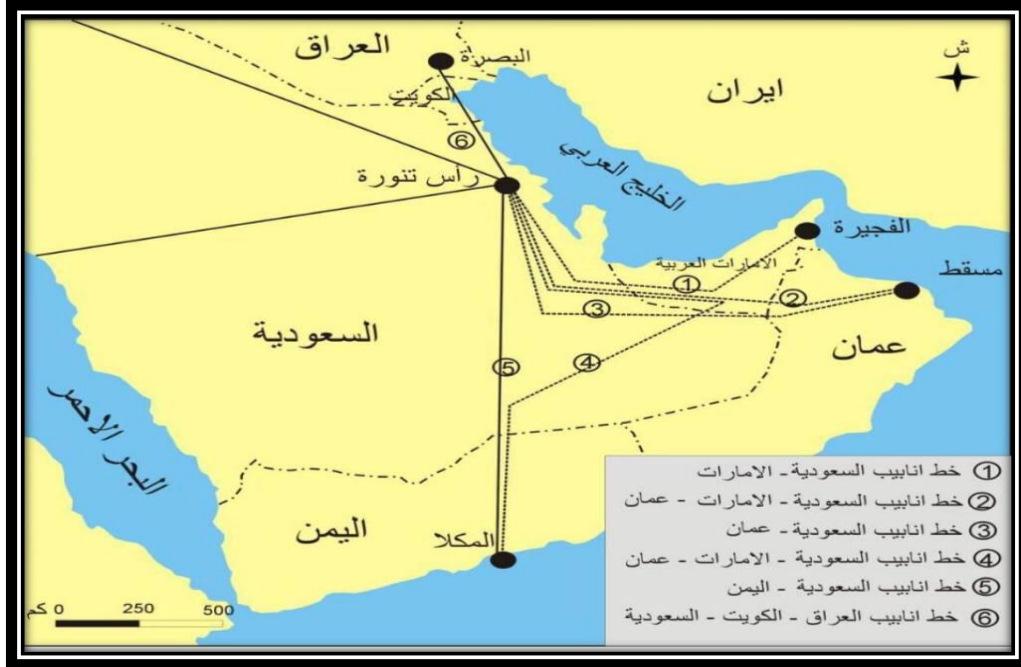
ب. البدائل الاستراتيجية عبر الامارات العربية المتحدة.

ج. البدائل الاستراتيجية عبر اليمن.

د. البدائل المفتوحة على مستوى العراق.

خريطة (4)

البدايل الاستراتيجية عن مضيق هرمز لدول الخليج العربي



Source. Simon Henderso, How to End Saudi Arabia War of Paranoia, Policy Analysis, The Washington Institute, Improving the of U.S Middle East Policy, 2019.

ويتبين للباحث انه لا يوجد بديل حقيقي عن مضيق هرمز في نقل وامن الطاقة والبضائع والسلع لأنه الشريان الرئيس لدول الخليج العربي، ويستبعد اغلاق المضيق من قبل ايران لان اغلاقه يعد سيقاً ذا حدين بالنسبة لإيران وستكون ايران اول المتضررين وان حدث ذلك فأن افضل البدائل سيكون من خلال العمل على شق قناتين بحريتين عبر الارخبيل العماني، بحيث تكون قناتين مقترحتين تمر بمحاذاة مضيق هرمز بعرض (2) كم لكل قناة تعبرها السفن من وإلى الخليج العربي.

2. سيناريو الهيمنة الاقليمية على مضيق باب المندب:

يعد الحفاظ على الامن في مضيق باب المندب الواقع على مدخل البحر الاحمر امراً لا مناص منه لضمان حرية الملاحة في ممر بحري يحوي للتجارة الدولية، وكذلك لمنع الاضطرابات في الاقتصاد الاقليمي والعالمي، لذلك فأن القوى الدولية الفاعلية سعت للتحكم في هذه المنطقة وتنافست لوصول اليها عبر زيادة وجودها العسكري، اذ اصبح ساحة للبارجات والسفن العسكرية للدول النافذة في العالم، فضلاً عن الامتداد الدبلوماسي وذلك ادراكاً منها للأهمية السياسية

والاقتصادية لمضيق باب المندب والقرن الافريقي، لذلك تزداد المخاطر نتيجة التنافس على النفوذ في مضيق باب المندب الذي يقع في منطقة مفككة تعاني من ضعف القدرات المؤسساتية وانعدام الامن ونزوح هائل للسكان والفقر، ويرجح الباحث حدوث سيناريو التعاون والامن الجماعي في مضيق باب المندب من خلال تحقيق سبل التعاون وسبل مواجهة التحديات الامنية سياسياً واقتصادياً وعسكرياً.

وبينما تتصاعد وتيرة الصراع الاخيرة بين إسرائيل وإيران في الشرق الأوسط وإعلان الحرب بينهما في 13 حزيران 2025، يزداد تهديد الاقتصاد العالمي والاقليمي، اذ تتجه أنظار العالم بقلق نحو التداعيات الاقتصادية المحتملة لهذا التصعيد، فما يحدث في هذه المنطقة الحيوية لا يقتصر تأثيره على الدول المتصارعة وحسب، بل يمتد ليشمل الاقتصاد العالمي بأكمله عبر عدة قنوات رئيسية، مهدداً الاستقرار المالي والنقل التجاري.

يُعدّ الشرق الأوسط شريان الحياة للطاقة العالمية، حيث يمر جزء كبير من إمدادات النفط والغاز عبر ممرات مائية حيوية مثل مضيق هرمز ومضيق باب المندب وبالتالي، فإن أي تعطيل لهذه الإمدادات، سواء عبر هجمات مباشرة على منشآت النفط، أو تهديدات لحركة الملاحة، سيؤدي حتماً إلى ارتفاع جنوني في أسعار النفط والغاز، لاسيما أن إيران نفسها تعد لاعباً مهماً في سوق الطاقة العالمية، حيث تنتج نحو (3%) من النفط، و (7%) من الغاز على مستوى العالم. وفي الختام نعتقد ان هذه السيناريوهات المستقبلية للهيمنة الاقليمية على المضائق البحرية تعتمد على الاحداث والتطورات السياسية والاقتصادية والامنية في اقليم الشرق الاوسط بشكل خاص والعالم بشكل عام.

الخاتمة:

تعد المضائق البحرية من اهم النقاط المحورية والحساسة لعملية عبور النفط من مراكز الانتاج الى مواقع الاستهلاك، لأنها تمثل نقاط اختناق استراتيجية في اوقات السلم والحرب، وان معظم مناطق انتاج النفط يقع بالقرب من المضائق البحرية التي تمثل صمامات نقل وامن امدادات الطاقة، وكثير من الدول تحاول الهيمنة على هذه المضائق لضمان عدم تعرض مصالحها للتوقف، وبهذا تضمن سيطرتها على الطرق، وذلك بتأمين هذه المضائق البحرية،

خصوصاً في منطقة الشرق الاوسط عبر مضيقي هرمز وباب المندب، لتضمن مرور تجارتها او مصادر نقل وامدادات الطاقة عبرها.

الاستنتاجات:

1- ان خطط الدول في بسط النفوذ والسيطرة في المشاريع التوسعية ضمن منطقة الشرق الاوسط، لن تكتمل الا بالسيطرة على مفاصل المضائق البحرية والتواجد قبالة شواطئها، لتأمين مصادر الطاقة والسيطرة على طرق النقل البحري والتجارة، ونتيجة لذلك اصبحت الملاحة البحرية ليست امنة ولا سهلة بسبب استراتيجيات هذه الدول واهميتها.

2- يأخذ مضيق هرمز اهميته من المنظور الجيوبوليتيكي بحكم موقع المضيق المهم الذي يربط بين الخليج العربي وخليج عمان وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق التي تصل بين بحرين عامين.

3- يحظى مضيق باب المندب بمكانة متميزة في الادراك الاستراتيجي للقوى الإقليمية والدولية كونه مضيقاً ذو موقعاً استراتيجياً، فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه الى البحر العربي فالمحيط الهندي.

4- تكتسب المضائق البحرية أهمية استراتيجية تؤثر في مجالات الأمن القومي الشامل، ولا سيما في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية، ونظراً لتلك الأهمية فقد سعت الدول العظمى والكبرى للسيطرة أو التواجد في تلك المضائق والممرات ضمن الصراع على النفوذ حول العالم.

5- ان الدور العربي في التحكم والسيطرة على المضائق البحرية وخصوصاً (هرمز - باب المندب) محدود جداً، ويمكن اعتبارهم لاعباً ثانوياً رغم الاطالة الساحلية الكبيرة على هذه المضائق وان اللاعبين الرئيسيين هما الولايات المتحدة الامريكية وإيران.

6- كلما زادت نسبة هشاشة نظام نقل امدادات الطاقة زادت عمليات عسكرية المجالات الحيوية للمضائق البحرية.

التوصيات:

1. بسبب ما تتمتع به المضائق البحرية من أهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة في مجال نقل الامدادات الطاقوية، يوصي البحث دول الإقليم بتحديد مضيق (هُرمز وباب المندب) عن مجالات الصراع بكافة اشكالها وعدم استخدامها كأوراق تهديد ومجالات توسيع للنفوذ الإقليمي.
2. يوصي البحث القائمين على جامعة الدول العربية بإيلاء مضيق (هرمز وباب المندب) أهمية خاصة، والعمل على بلورة رؤية عربية واضحة ترفض الهيمنة على المضائق إقليمياً او دولياً، وتفعيل الوسائل العربية الرادعة لجميع صور الهيمنة والتهديد لهذه المضائق البحرية.
3. ينبغي ان يكون للعراق دور في التحالفات التي تحقق الامن البحري وان لا يغيب تأثيره فيها، والمشاركة بجوانب التعاون على المستوى الاستراتيجي والاقتصادي على الاقل كمرحلة اولى، والمشاركة بقطع بحرية تمتلك القدرة على إداء دورها في تأمين الامن في البحر لحماية خطوط نقل امدادات الطاقة كمرحلة ثانية.
4. ينبغي على صانع القرار ايجاد بدائل استراتيجية لتوسيع منافذ تصدير الطاقة في العراق وعدم الاعتماد على منفذ واحد يتعرض للتهديد ويزعزع الاستقرار في امن ونقل امدادات الطاقة، من خلال العمل بدبلوماسية الانابيب والانفتاح على الدول المجاورة (تركيا، سوريا، الاردن، السعودية) وفقاً للمصالح المشتركة وبالاستفادة من المخاطر المشتركة لتحقيق المصالح العليا للبلد.
5. ضرورة زيادة الابحاث والدراسات الموجهة لدراسة المضائق البحرية ولاسيما الدراسات القانونية كونها شحيحة ولا تحظى بالعناية اللازمة، كما يتطلب من مراكز الابحاث والدراسات الحكومية الخاصة على تشجيع الباحثين على تناول موضوعات المضائق البحرية ونقل وامن امدادات الطاقة ودعم الابحاث المتميزة في هذا المجال.

الهوامش:

- (1) شيماء احمد عبدالله رضوان، المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية، المجلد (53)، العدد (80)، 2022، ص128.
- (2) محمد بن صديق، امن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الاحمر، مجلة الشؤون العربية، العدد (186)، 2021، ص13.
- (3) White Kenneth J, et al, The Effect of U.S. Energy Self-Sufficiency on Its Commitment to Secure Shipping Lanes in the Strait of Hormuz, SSRN Electronic Journal 2022, p.23.
- (4) توقعات الطاقة الدولية لعام 2021 مع اسقاطات حتى عام 2050، على الرابط <https://www.eia.gov/ieo> تاريخ الاطلاع 2023/9/25.
- (5) U.S. Energy Information Administration, 2021, <https://www.eia.gov/todayinenergy>.
- (6) زهراء عباس هادي، الاهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز والصراع الايراني - الامريكي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد (521)، بيروت، 2022، ص125.
- (7) خضير عباس احمد النداوي، الصراع الدولي على المضائق البحرية العربية، مجلة المستقبل العربي، العدد (521)، مركز دراسات الوحدة العربي، بيروت، 2022، ص105.
- (8) The Strait of Hormuz is the Woeld's most important oil transit chokepoint, 2022.
- (9) U.S. Energy Information Administration, based on Short-Term Energy Outlook June 2021.p. 57.
- (10) U.S. Energy Information Administration, based on eanker tracking data published by Clipper Data, Inc. 2020.p.78.
- (11) خضير عباس احمد النداوي، مصدر سابق، ص112.
- (12) اديان عامر عبد الكريم، التنافس الدولي على المضائق الاوراسية بعد الحرب الباردة، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، 2021، ص75.
- (13) اديان عامر عبد الكريم، مصدر سابق، ص83.
- (14) خضير عباس احمد النداوي، مصدر سابق، ص114.
- (15) Annual Energy Outlook, www.eia/aeo تاريخ الاطلاع 2024/5/22.
- (16) شادي عبدالوهاب منصور، تفاعلات صراعية واستراتيجيات ادارة التهديدات في ظل تحولات الامن الدولي، سلسلة دراسات المستقبل، بيروت، 2021، ص7.
- (17) المصدر نفسه، ص8.

- (18) Ronald O'Rourke, The Tanker War, U.S. Navy Institute, Proceedings, Vol, accessible at: <https://bit.ly/32ffu8G>
- (19) The State of Piracy 2020:Executive Summary, One Earth Future, accessible at: <https://bit.ly/2NKWR9q>
- (20) Caitlin Talmadge, Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Summer 2020, accessible at: <https://bit.ly/2Vhtvj>
- (*) المنطقة الرمادية: هي المسافة الواقعة بين السلم والحرب، والتي تتطوي في ظاهرها على اعمال حرب، لكنها من الناحية القانونية ليست كذلك. وبعبارة اخرى فأنها تعبر عن التهديدات المختلطة والقوة الحادة والحرب السياسية والنفوذ السلبي والحرب غير النظامية والردع الحديث.
- (21) شادي عبد الوهاب منصور، مصدر سابق، ص9.
- (*) فرانك هوفمان: صاحب نظرية الحرب الهجينة التي قدمها كأطروحة دكتوراه في جامعة اكسفورد في بريطانيا.
- (22) اوفير فريدمان، الحرب الروسية الهجينة الطفرة والاستخدام العسكري، ترجمة: ضرار الخضر، مركز نورس للدراسات، لندن، 2021، ص21-22.
- (23) Michael Eisenstadt, "Detering in the Gray Zone, Insights from Four Decades of Conflict", The Washington Institute for Near East Policy, April, 2021, p.5.
- (24) فروين نديمي، حرب ايران واسرائيل غير المعلنة في البحر: احتمال التصعيد العسكري، ج2، معهد واشنطن للدراسات السياسية، 2021، ص6.
- (25) فروين نديمي ، مصدر سابق، ص4.
- (26) فروين نديمي، مصدر سابق، ص7.
- (27) Marianne guenot, 2023, www.businessinsider .
- (28) ياسمين عبداللطيف، بعد الهجوم على سفينة سافيز الايرانية كيف ستعزز اسرائيل قدرتها امام ايران في البحر الاحمر، صحيفة الشروق، القاهرة، 2021، ص8.
- (29) محمد قشقوش، تهديدات الامن في البحر الاحمر، مجلة السياسة الدولية، العدد (224)، مؤسسة الاهرام للنشر، القاهرة، 2021، ص106.
- (30) محمد قشقوش، مصدر سابق، ص108.
- (31) الهام الحدابي، البحر الاحمر: صراع النفوذ هل يتحول الى حرب اقليمية، اوراق سياسية، بيروت، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، 2019، ص100.
- (32) عبيد السهيمي، التحالف الدولي يباشر حماية الملاحة البحرية في البحر الاحمر، مقال منشور، جريدة الشرق الاوسط، العدد (14955)، لندن، 2021، ص8.

- (33) ايمان رجب، مستقبل ترتيبات الامن الاقليمي في الشرق الاوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد (231)، مركز الاهرام، القاهرة، 2023، ص20.
- (34) تغريد رامز هاشم، مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال اغفاله، دراسة جيوبوليتيكية، مجلة كلية التربية الاساسية، جامعة بابل، العدد (12)، 2015، ص165.

المصادر:

اولاً: الكتب:-

1. منصور، شادي عبدالوهاب، تفاعلات صراعية واستراتيجيات ادارة التهديدات في ظل تحولات الامن الدولي، سلسلة دراسات المستقبل، بيروت، 2021.
2. فريدمان، اوفير، الحرب الروسية الهجينة الطفرة والاستخدام العسكري، ترجمة: ضرار الخضر، مركز نورس للدراسات، لندن، 2021.
3. نديمي، فروين، حرب ايران واسرائيل غير المعلنة في البحر: احتمال التصعيد العسكري، ج2، معهد واشنطن للدراسات السياسية، 2021.
4. الحدابي، الهام، البحر الاحمر: صراع النفوذ هل يتحول الى حرب اقليمية، اوراق سياسية، بيروت، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، 2019.

ثانياً: الرسائل والاطاريح:-

1. عبد الكريم، اديان عامر، التنافس الدولي على المضائق الاوراسية بعد الحرب الباردة، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، 2021.

ثالثاً: البحوث والمقالات والمجلات الدورية:-

1. رضوان، شيماء احمد عبدالله، المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية، المجلد (53)، العدد (80)، 2022.
2. بن صديق، محمد، امن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الاحمر، مجلة الشؤون العربية، العدد (186)، 2021.
3. هادي، زهراء عباس، الاهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز والصراع الايراني-الامريكي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد (521)، بيروت، 2022.

4. النداوي، خضير عباس احمد، الصراع الدولي على المضائق البحرية العربية، مجلة المستقبل العربي، العدد (521)، مركز دراسات الوحدة العربي، بيروت، 2022.
5. عبداللطيف، ياسمين، بعد الهجوم على سفينة سافيز الايرانية كيف ستعزز اسرائيل قدرتها امام ايران في البحر الاحمر، صحيفة الشروق، القاهرة، 2021.
6. قشقوش، محمد، تهديدات الامن في البحر الاحمر، مجلة السياسة الدولية، العدد (224)، مؤسسة الاهرام للنشر، القاهرة، 2021.
7. السهيمي، عبيد، التحالف الدولي يباشر حماية الملاحة البحرية في البحر الاحمر، مقال منشور، جريدة الشرق الاوسط، العدد (14955)، لندن، 2021.
8. ايمان رجب، مستقبل ترتيبات الامن الاقليمي في الشرق الاوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد (231)، مركز الاهرام، القاهرة، 2023، ص20.

رابعاً: الهيئات والوزارات والدوائر الرسمية:-

1. الهيئة العامة لقناة السويس، احصائيات الملاحة البحرية، التقرير السنوي، 2021.

خامساً: مصادر الانترنت:-

1. توقعات الطاقة الدولية لعام 2021 مع اسقاطات حتى عام 2050، على الرابط <https://www.eia.gov/ieo> تاريخ الاطلاع 2023/9/25.
2. U.S. Energy Information Administration, 2021, <https://www.eia.gov/todayinenergy> .
3. Annual Energy Outlook, www.eia/aeo . تاريخ الاطلاع 2024/5/22.
4. Ronald O'Rourke, The Tanker War, U.S. Navy Institute, Proceedings, Vol, accessible at: <https://bit.ly/32ffu8G>
5. The State of Piracy 2020:Executive Summary, One Earth Future, accessible at: <https://bit.ly/2NKWR9q>
6. Caitlin Talmadge, Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Summer 2020, accessible at: <https://bit.ly/2Vhtvj>
7. Marianne guenot, 2023, www.businessinsider

سادساً: المصادر الانكليزية:-

1. White Kenneth J, et al, The Effect of U.S. Energy Self-Sufficiency on Its Commitment to Secure Shipping Lanes in the Strait of Hormuz, SSRN Electronic Journal 2022.
2. The Strait of Hormuz is the Woeld's most important oil transit chokepoint, 2022.
3. U.S. Energy Information Administration, based on Short-Term Energy Outlook June 2021.
4. U.S. Energy Information Administration, based on eanker tracking data published by Clipper Data, Inc. 2020.
5. Michael Eisenstadt, "Detering in the Gray Zone, Insights from Four Decades of Conflict", The Washington Institute for Near East Policy, April, 2021.