

الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في المدرک الاستراتيجي الخليجي والاسيوي

م.د. ولاء عبد جالي جبر

كلية العلوم السياسية/ الجامعة المستنصرية

walaa@uomustansiriyah.edu.iq

الملخص

يعد مضيق هرمز أحد أبرز الممرات البحرية الحيوية في العالم لنقل الطاقة، إذ يشكل موقع المضيق الجغرافي نقطة ارتكاز في التوازنات الجيوسياسية والاقتصادية، لاسيما في ظل اعتماد دول الخليج على تصدير النفط والغاز عبره، واعتماد الدول الآسيوية الكبرى على استيراد هذه الموارد الحيوية. يركز البحث على تحليل المدرک الاستراتيجي لدول مجلس التعاون الخليجي، التي تنظر إلى المضيق باعتباره جزءاً من أمنها القومي، وتسعى لتأمينه عبر التحالفات العسكرية وتطوير البدائل الاستراتيجية. كما يستعرض المدرک الآسيوي، لاسيما لدى الصين والهند واليابان، التي ترى في المضيق عنصراً أساسياً في أمن الطاقة، وتعمل على تعزيز حضورها البحري في المنطقة لضمان استقرار الإمدادات. **الكلمات المفتاحية:** مضيق هرمز، أمن الطاقة، الممرات المائية، الاقتصاد العالمي، الملاحة الدولية.

The strategic importance of the Strait of Hormuz in the Gulf and Asian strategic perception

Assistant Lecturer. Walaa Abd chiale

Mustansiriya University / College of Political Science

walaa@uomustansiriyah.edu.iq

Abstract

The Strait of Hormuz is one of the world's most vital maritime passageways for energy transport. Its geographical location constitutes a pivotal point in geopolitical and economic balances, especially in light of the Gulf states' reliance on exporting oil and gas through it, and the reliance of major Asian countries on importing these vital resources.

The study focuses on analyzing the strategic perception of the Gulf Cooperation Council (GCC) states, which view the Strait as an integral part of their national security and seek to secure it through military alliances and the development of strategic alternatives. It also examines the Asian perception, particularly that of China, India, and Japan, which view the Strait as a key element of energy security and are working to strengthen their maritime presence in the region to ensure stable supplies.

Keywords: Strait of Hormuz, energy security, waterways, global economy, international navigation

المقدمة

يعد مضيق هرمز أحد أبرز الممرات البحرية الحيوية في العالم، إذ يشكل شرياناً أساسياً لنقل الطاقة من منطقة الخليج العربي إلى الأسواق العالمية، لاسيما الآسيوية منها. يقع المضيق بين سواحل إيران شمالاً وسلطنة عمان جنوباً، ويربط الخليج العربي بخليج عمان ثم بالمحيط الهندي، مما يمنحه موقعاً استراتيجياً بالغ الأهمية في الجغرافيا السياسية والاقتصادية الدولية.

تتبع أهمية المضيق من كونه نقطة عبور رئيسية لأكثر من ثلث صادرات النفط المنقولة بحراً، الأمر الذي يجعله محورياً أساسياً في حسابات الأمن القومي لدول الخليج، كما يشكل عنصراً حاسماً في المدرک الاستراتيجي للدول الآسيوية المستوردة للطاقة، مثل الصين والهند واليابان. وقد ساهم هذا الدور الحيوي في جعل المضيق ساحة للتنافس الجيوسياسي بين القوى الإقليمية والدولية، ومرتكزاً للعديد من السياسات الأمنية والاقتصادية.

يركز هذا البحث على تحليل الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز من منظور خليجي وآسيوي، من خلال دراسة أبعاده الجيوسياسية، وانعكاساته على أمن الطاقة، وتفاعلاته مع السياسات الإقليمية والدولية. كما يسعى إلى فهم كيف يُدرك هذا المضيق في العقل الاستراتيجي للدول المعنية، وما هي التدابير التي تتخذها لضمان استمرارية مصالحها الحيوية المرتبطة به.

إشكالية البحث

تدور إشكالية البحث حول مدى تأثير الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق هرمز على الامن القومي والمصالح الاقتصادية لدول الخليج العربي ودول اسيا المستهلكة للطاقة ، وكيف تترجم هذه الأهمية الى سياسات و مقاربات متباينة و متوافقة في التعامل مع هذا الممر المائي الحيوي لاسيما في ظل التحديات الجيوسياسية والامن المتصاعدة في المنطقة .

وتتمثل اشكالية البحث في السؤال التالي:

كيف تُدرك الدول الخليجية والآسيوية الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، وما مدى انعكاس هذا الإدراك على سياساتها الأمنية والاقتصادية تجاه المضيق؟

فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها أن:

ان مضيق هرمز يُشكّل عنصراً مركزياً في المدرک الاستراتيجي لكل من الدول الخليجية والآسيوية، اذ يُنظر إليه باعتباره شرياناً حيوياً للطاقة وأداة جيوسياسية تؤثر في صياغة السياسات الأمنية والاقتصادية، مما يدفع هذه الدول إلى تبني استراتيجيات متعددة لضمان أمنه وتقادي أي اضطرابات محتملة في الملاحة البحرية.

منهجية البحث

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي، الذي يهدف إلى دراسة الظواهر الجيوسياسية والاقتصادية المرتبطة بمضيق هرمز، وتحليل كيفية إدراك الدول الخليجية والآسيوية لأهميته الاستراتيجية. ويقوم هذا المنهج على جمع المعلومات من مصادر متعددة، ثم تحليلها لفهم التفاعلات الإقليمية والدولية المتعلقة بالمضيق.

المبحث الأول

الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز

يعد مضيق هرمز من أبرز النقاط الجيوسياسية في العالم، نظراً لموقعه الحيوي الذي يربط الخليج العربي بخليج عمان والمحيط الهندي، ويُشكل ممراً أساسياً لنقل الطاقة من دول الخليج إلى الأسواق العالمية (رمضاني ١٩٨٤، ٢٥). هذه الأهمية الجغرافية جعلت المضيق محوراً لتفاعلات إقليمية ودولية معقدة، تتداخل فيها المصالح الاقتصادية والأمنية والسياسية، وتنعكس بشكل مباشر على استقرار النظام الدولي (عيدان ٢٠٢٣، ٧٠).

ويمكننا بيان هذه الأهمية من خلال ما يمثله موقع المضيق ودوره في حركة الطاقة العالمية وبوصفه أداة ضغط استراتيجية مهمة بالنسبة لإيران .

أولاً: الموقع الجغرافي ودوره في حركة الطاقة العالمية

يتمتع مضيق هرمز بثقل استراتيجي ودولي خاص، قديماً وحديثاً، يستمد أهميته الحيوية من موقعه كبوابة للخليج العربي الذي يمثل بؤرة اقتصادية وعسكرية على المستويين الإقليمي والعالمي. لقد كان المضيق، منذ مئات السنين، ممراً ملاحياً مباشراً ومحوراً للتجارة العالمية بين الشرق والغرب ويمثل الناحية الاقتصادية شريان الحياة للعالم الصناعي الغربي ومنتزح النفط للعالم الخارجي ، يمر منه ما يزيد على نصف احتياجات أوروبا الغربية وتشحن منه دول الخليج العربي ثلثي إنتاجها من النفط .

يقع مضيق هرمز بين سواحل إيران شمالاً وسلطنة عمان جنوباً، ويبلغ عرضه في أضيق نقطة حوالي ٣٣ كيلومتراً، مما يجعله عرضة للتأثر السريع بأي توتر سياسي أو عسكري ويمثل بموقعه هذا الفتحة البحرية الوحيدة التي تربط الخليج بالمياه العالمية، ما يجعله من أكثر الممرات المائية أهمية في العالم (حسين ٢٠٢١). ويُصنف المضيق كواحد من الأحد عشر مضيقاً الأكثر حيوية اقتصادياً عالمياً، لارتباطه بمصالح جميع دول العالم كونه ممراً للسفن التي تحمل البضائع والتكنولوجيا ومصادر الثروة، ويشكل عبور النفط الخام عبر هذا الممر جوهر أهميته الاقتصادية؛ إذ يعتمد جزء كبير من الاقتصاد العالمي الحر والصناعي على النفط المار منه، مما يجعله "شريان الحياة" للعالم الصناعي، ولهذا السبب، يُعرفه خبراء الطاقة وشركات الملاحة بـ "العنق الرئيس للعالم"، وحظي بألقاب استراتيجية مثل "المضيق الاستراتيجي"، و "صمام الأمان الدولي"، و "الممر الدولي للنفط"، و "شريان الطاقة" (عذاب ٢٠٢٥).

يعد مضيق هرمز نقطة الوصل بين منطقة الخليج العربي وخليج عدن والبحر الاحمر وبحر العرب ،وهو بهذا يكون المنفذ الوحيد لخمس دول عربية لا تمتلك غيره لتصدير النفط وهي (العراق ،قطر ،الكويت ، الامارات والبحرين) وتصدر ايران (٩٠%) من نفطها عبره اما الامارات فتصدر (٩٩%) بينما تصدر الكويت (١٠٠%) من نفطها عبر المضيق(رجب ٢٠٢٣).

ويمكننا القول ان الموقع الجغرافي الفريد لمضيق هرمز يجعله في مقدمة العوامل المؤثرة على حركة الطاقة العالمية، اذ أن أي اضطراب فيه، سواء كان أمنياً أو سياسياً، يؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط والغاز، ويهدد استقرار الأسواق المالية، ويؤثر في سلاسل الإمداد العالمية. لذلك، يُنظر إلى المضيق باعتباره نقطة ارتكاز في أمن الطاقة العالمي، لاسيما الدول الصناعية الكبرى في آسيا.

ثانياً: المضيق كأداة ضغط جيوسياسي

إن المكانة التجارية والاستراتيجية لمضيق هرمز تمنحه أبعاداً إقليمية ودولية بالغة الأهمية؛ لذا، فإن أي تهديد بإغلاقه، كما تلوح به إيران، أو تعطيل الملاحة فيه، يثير قلقاً عالمياً واسعاً، اذ يشكل مضيق هرمز بموقعه الجغرافي ابعاداً استراتيجية كبيرة على المنطقة العربية ،وارتباط ذلك بالاقتصاد العالمي بالتزامن مع تنامي الاحتياجات الاسيوية من نفط الخليج ، وهذا مايجعل أمن مضيق هرمز التحدي الاستراتيجي الأبرز للاقتصاد العالمي، وان اي تعطيل بحركة الملاحة في المضيق يهدد بحدوث أزمة اقتصادية خانقة لدول الخليج العربية، التي تعتمد في اقتصادها بشكل أساسي على عائدات النفط المارة عبر هرمز لتلبية احتياجاتها العامة،فضلاً عن خفض الإيرادات المتحصلة من تصدير النفط الخام والغاز الطبيعي ، اذ يشحن نحو ثلث انتاج النفط العالمي يومياً من دول الخليج عبر المضيق الى المحيط الهندي ومضيق ملقا قرب سنغافورا الى شرق اسيا ،كما إن تداعيات إغلاق المضيق تتجاوز قطاع الطاقة، لتؤثر سلباً على الواردات الضرورية للأمن الغذائي في المنطقة العربية، التي تعاني من عجز غذائي متنام وتتعتمد بشكل كبير على الاستيراد لتغطيته(عيان ٢٠٢٣).

وبناءً على ماسبق تُدرك إيران أهمية موقعها الجغرافي كمطلة على المضيق، وتستخدمه كورقة ضغط في مواجهة العقوبات الغربية أو التهديدات العسكرية، اذ تلوح بين الحين والآخر بإمكانية إغلاقه أو عرقلة الملاحة فيه، هذه التهديدات، وإن لم تُنفذ فعلياً، تؤدي إلى حالة من القلق الدولي، وتدفع الدول المستوردة للطاقة إلى إعادة حساباتها الاستراتيجية وهو ما يظهر كيف يمكن لممر مائي ضيق أن يتحول إلى أداة تأثير عالمي.

المبحث الثاني

المدرک الاستراتيجي الخليجي لمضيق هرمز

تدرك دول مجلس التعاون الخليجي أن مضيق هرمز ليس مجرد ممر مائي، بل هو عنصر جوهري في أمنها القومي واقتصادها الوطني، نظراً لاعتمادها الكبير على تصدير النفط والغاز عبره كما ذكرنا سابقاً.

هذا الإدراك الاستراتيجي يتجلى في السياسات الدفاعية والاقتصادية التي تتبناها دول الخليج لضمان أمن المضيق، وفي محاولاتها لتقليل الاعتماد عليه عبر بدائل استراتيجية.

أولاً: الاعتماد الاقتصادي على المضيق

تشكل صادرات النفط والغاز المصدر الرئيسي للإيرادات في معظم دول الخليج، وتُعد موانئ الخليج العربي، مثل رأس تنورة في السعودية، وميناء الزور في الكويت، وميناء الدوحة في قطر، من أبرز نقاط التصدير التي تعتمد على المرور عبر مضيق هرمز. هذا الاعتماد يجعل المضيق عنصراً حيوياً في استقرار الاقتصاد الخليجي، ويضعه في قلب الحسابات الاستراتيجية للدول المنتجة للطاقة(الكعبي ٢٠١٥).

ويمكن تقسيم الدول المطلة على الخليج العربي إلى ثلاث فئات رئيسية بناءً على مدى أهمية مضيق هرمز كمعبر حيوي لعملياتها التجارية (الاستيراد والتصدير):

الفئة الأولى: الدول المعتمدة كلياً على المضيق بوصفه(الممر الحيوي الوحيد):

تضم هذه الفئة الدول التي يُعد مضيق هرمز الممر البحري الحيوي والوحيد لها، ولا تمتلك هذه الدول أي واجهات بحرية أخرى غير سواحلها المطلة على الخليج العربي، مما يجعلها تتأثر تأثراً كبيراً وحاسماً بأي تطورات أو مستجدات قد تطرأ على المضيق، وهي (العراق، الكويت، البحرين، وقطر)(الموعد ١٩٩٩).

الفئة الثانية: الدول التي تعتمد بشكل كبير على المضيق في صادراتها و وارداتها، مع تباين واجهاتها البحرية الأخرى. وتشمل هذه الدول السعودية وإيران والإمارات. فالسعودية تمتلك واجهة بحرية طويلة على البحر الأحمر، وموانئ مهمة مثل الدمام الذي يتصل بالرياض بخط حديدي، والجُبل ورأس تنورة. وبفضل تطوير السعودية لموانئها على البحر الأحمر وتدشين خط أنابيب "بترو-لاين" من المنطقة الشرقية إلى ينبع، تراجع اعتمادها على المضيق بشكل ملحوظ. أما إيران، فواجهتها الرئيسية هي على الخليج العربي، بينما واجهتها على بحر قزوين محدودة الأهمية كونه بحراً مغلقاً لا يتصل بطرق الملاحة العالمية، و واجهتها على خليج عُمان وبحر العرب تقع في أقصى الطرف الجنوبي الشرقي، بعيدة عن المراكز السكانية والنشاط الاقتصادي في الشمال والشمال الغربي والغرب إذ توجد أهم المدن. أما دولة الإمارات العربية فأن واجهتها البحرية اعتمدت إيران بشكل كبير في صادراتها و وارداتها على مضيق هرمز . أما دولة الإمارات العربية فأن واجهتها البحرية الطويلة هي تلك الواقعة على الخليج العربي اذ الموانئ الرئيسية دبي، أبو ظبي ، الشارقة . رأس الخيمة ، والتي تتصل بالعالم عبر مضيق هرمز، ولكنها تمتلك واجهة محدودة على خليج عُمان يقوم فيها ميناء خورفكان والفجيرة وهذه موانئ محدودة تقع بعيدة عن النّقل السكاني والاقتصادي على ساحل الخليج العربي (محمد ٢٠٠٩) .

الفئة الثالثة: الدول البعيدة عن تحكم المضيق بصادراتها و وارداتها وهي دولة عُمان التي تقع واجهتها البحرية الطويلة على خليج عُمان في الشرق والبحر العربي في الجنوب ، إذ تقوم موانئها الرئيسية (

مسقط ، مطرح ، صلالة) هذه الدولة الخليجية الوحيدة التي تتحكم في المضيق ولا يتحكم فيها وذلك لبعدها عن المضيق من جانب و إشرافها عليه عن طريق منطقة شبه جزيرة مسندم التابعة لها من جانب آخر (عزيز ٢٠١٥) .

ثانياً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز خليجياً

تتمثل الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في وصفين رئيسيين؛ أولهما أن المنطقة المحيطة به تملك أكثر من خمس الاحتياطي المؤكد للنفط العالمي، وتنتج نحو سدس الإنتاج العالمي من النفط الخام، وتمر عبره أكثر من ثلثي التجارة الدولية للنفط. وثانيهما أن منطقة الخليج العربي تعد نقطة وصل وفصل حيوية بين منطقة القلب الرئيسية في شرق أوروبا والقلب الثانوي في شمال أفريقيا جنوب الصحراء (السماك ١٩٩٣).

تزايدت الأهمية الاستراتيجية للمنطقة بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١، إذ يراها البعض مركزاً للتفاعلات الإقليمية في المشرق العربي، بينما يرى آخرون أن تداعيات الأحداث قوضت دورها بسبب عدم الاستقرار الداخلي؛ إلا أن الواقع يشير إلى بقاء المنطقة محافظة على مكانتها في استراتيجيات الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية. في عام ٢٠٠٢، تراجع حجم صادرات النفط عبر الخليج ومضيق هرمز إلى نحو ١٣ مليون برميل يومياً، أي ثلثي إنتاج المنطقة وأكثر قليلاً من سدس الإنتاج العالمي الكلي البالغ نحو ٧٤.٥ مليون برميل يومياً. بعد الغزو الأمريكي للعراق في عام ٢٠٠٣، تراجع حجم الصادرات والواردات بسبب عدم الاستقرار الأمني وتوتر العلاقات بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيران حول الملف النووي. بالنسبة للعراق، يعد مضيق هرمز المنفذ الوحيد لمصالحه في أعالي البحار، وارتباط اقتصاده بالنفط يجعل أي إغلاق محتمل للمضيق يؤثر على (٩٨%) من صادراته النفطية. ارتفع معدل الإنتاج الإجمالي للنفط الخام في منطقة الخليج العربي عام ٢٠٠٦ إلى نحو ٢٢ مليون برميل يومياً، وكانت السعودية المنتج الأكبر بمتوسط (٨.٤) مليون برميل يومياً، تليها إيران (٣.٨) مليون برميل يومياً، ثم الإمارات (٢.٥٥) مليون برميل يومياً، والكويت (٢.٥) مليون برميل يومياً، وقطر (٠.٨٢) مليون برميل يومياً، وسلطنة عمان (٠.٢١) مليون برميل يومياً، إضافة إلى إنتاج دول الخليج العربي نحو ٣ ملايين برميل يومياً من سائل الغاز الطبيعي (مجموعة مؤلفين ٢٠٠٨).

ازدادت أهمية المضيق عام ٢٠١١، إذ سُحِنَ عبره أكثر من ١٩.٣٠ مليون برميل نפט يومياً إلى مختلف الدول الصناعية، ولا سيما شرق وجنوب آسيا وأوروبا والولايات المتحدة، ومرت عبره أيضاً ٣.٥ بليون متر مكعب من الغاز، مزوداً ٤٠% من احتياجات النفط المنقولة بحرياً، ومرت من خلاله ٢٠% من حجم التجارة العالمية. يصدر المضيق أكثر من ٨٥% من النفط الخام إلى الأسواق العالمية، لاسيما الآسيوية، و ٧٠% من نפט إيران إلى الصين، و ٧٠% من النفط العربي إلى اليابان (للمزيد ينظر: عيدان ٢٠٢٣ و الحسيناوي ٢٠١٨).

ثالثاً : المخاطر الجيوسياسية لإغلاق مضيق هرمز

نظراً للأهمية الحيوية لمضيق هرمز كمدخل وحيد لـ ١٣ مرفأً تجارياً وعسكرياً، والذي يمر من خلاله أكثر من ٥٥% من صادرات وواردات هذه الدول تسعى دول الخليج العربية باستمرار إلى التصدي لاي تهديد عبر حث حلفائها، ولاسيما الولايات المتحدة الامريكية وبريطانيا، على حمايتها وتراهن دول الخليج على أن أي تهديد للمضيق سيولد ضغوطاً دولية واسعة، تشمل حتى حلفاء إيران مثل الهند والصين(مولى ٢٠١٠).

نتلخص أهم الآثار الاقتصادية السلبية لإغلاق مضيق هرمز فيما يلي:

١- **خسارة الإيرادات النفطية:** خسارة كبيرة في إيرادات تصدير النفط الخام والغاز الطبيعي للكويت والعراق وقطر، وخسارة جزئية للسعودية والإمارات لوجود منافذ بديلة، مما يُشكل هزة مالية لهذه الدول تختلف حدتها حسب اعتمادها على هذا المنفذ.

٢- **التأثير على الأمن الغذائي وارتفاع التضخم:** تأثير سلبي كبير على الأمن الغذائي في دول الخليج، إذ يُتوقع ارتفاع أسعار المواد الغذائية بأكثر من ٣٠٠%، لاسيما في الدول التي تعتمد كلياً على الاستيراد، مما يؤدي إلى موجات تضخمية غير مسبوقة تضر بالشرائح محدودة الدخل.

٣- **ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين:** ارتفاع كبير في أسعار التأمين والشحن نتيجة استمرار العمليات العسكرية بعد إغلاق المضيق.

٤- **تفاقم الخسائر بزيادة مدة الإغلاق:** يرتبط حجم الخسائر وطبيعة الأزمات بمدّة استمرار النزاع وبقاء المضيق مغلقاً، فكلما طال التوتر تعاضمت الخسائر (الربيعي ٢٠١٨).

ثالثاً: البدائل الاستراتيجية لتقليل الاعتماد على المضيق

لمواجهة المخاطر الجيوسياسية المتصاعدة بسبب صراع محتمل حول إيران، تبنت دول الخليج المصدرة للنفط خطة طوارئ في حال إغلاق الملاحة في مدخلي الخليج والبحر الأحمر، وتشمل الخطة، التي اعتمدها وزراء النقل في مجلس التعاون الخليجي، نقل النفط عبر خطوط أنابيب إلى الدول المجاورة أو إلى موانئ البحر الأحمر كبديل لمضيق هرمز (للمزيد ينظر: الحسيناوي ٢٠١٨)، كما تهدف الخطة إلى تسهيل مرور الشاحنات ووسائل النقل بين دول المجلس لنقل البضائع، ولاسيما المواد الغذائية. فالتوقع أن يؤدي اي إغلاق للمضيق إلى ارتفاع حاد في أسعار الغذاء بسبب ضعف الإنتاج الزراعي المحلي للدول وغياب الاكتفاء الذاتي والاعتماد على الاستيراد (الربيعي ٢٠١٨).

المبحث الثالث

المدرک الاستراتيجي الآسيوي لمضيق هرمز

تُولي الدول الآسيوية الكبرى، وعلى رأسها الصين والهند واليابان، أهمية استراتيجية بالغة لمضيق هرمز، نظراً لاعتمادها الكبير على واردات الطاقة القادمة من الخليج العربي. ويُعد المضيق عنصراً محورياً في أمن الطاقة الآسيوي، ما يدفع هذه الدول إلى صياغة سياسات خارجية ودفاعية تأخذ في الاعتبار استقرار هذا الممر الحيوي، وتُعزز من حضورها البحري في المنطقة.

أولاً: الاعتماد الآسيوي على الطاقة الخليجية

تُعد اليابان والصين والهند من أكبر مستوردي النفط والغاز في العالم، ويأتي جزء كبير من هذه الإمدادات عبر مضيق هرمز:

-بالنسبة الى اليابان، رغم تنوع مصادرها، لا تزال تعتمد على نفط الخليج بنسبة كبيرة، لاسيما من السعودية والكويت وقطر، وقد حصلت اليابان من بعض دول الخليج على امتيازات للتنقيب على النفط في اليابسة ومياه الخليج العربي، كما عقدت اتفاقيات لشراء النفط مقابل قيام اليابان ببناء المصافي (محمد ١٩٩٠).

تستورد اليابان من دول الخليج العربي ما تبلغ نسبته (٧٥%) من مجمل استيراداتها من النفط، وتعد السعودية المورد الرئيسي للنفط الياباني فقد شكلت الصادرات السعودية وفق بيانات عام ٢٠١٠ الى اليابان مانسبته (٨٤.٤) من اجمالي صادرات السعودية كما يعد النفط الخام ومنتجاته السلعة الرئيسية في هيكل السلع المصدرة لليابان باذ شكلت ما نسبته (٩٩%) من الصادرات السعودية، فضلاً عن ان اليابان تعد دول الخليج العربي سوقاً واسعة للسلع اليابانية (طهماز ٢٠١٧)

اما الصين فتستورد أكثر من ٤٠% من احتياجاتها النفطية من دول الخليج، لاسيما السعودية والإمارات وعمان، ويمثل الاعتماد الصيني على الطاقة الخليجية عصب الشراكة الاستراتيجية بين بكين ودول المنطقة، اذ تستورد الصين، وهي أكبر مستهلك للطاقة في العالم، كميات هائلة من النفط والغاز لتغذية نموها الاقتصادي والصناعي الهائل، وتكمن الأهمية الاستراتيجية لدول الخليج للصين في كونها توفر مصادر طاقة موثوقة ومستقرة وذات جودة عالية، مما يضمن أمن إمدادات بكين من هذه الموارد الحيوية. كما أن الموقع الجغرافي للمنطقة، وإشرافها على ممرات ملاحية رئيسية مثل مضيق هرمز، يمنحها ثقلاً جيوسياسياً في إطار مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، اذ تسعى بكين إلى تعميق استثماراتها في البنية التحتية والموانئ لربط مصالحتها التجارية والأمنية بالمنطقة بشكل وثيق. باختصار، يُعد الخليج بالنسبة للصين ليس مجرد بائع للنفط والغاز، بل شريكاً استراتيجياً لا غنى عنه لأمنها الطاقوي ونجاح خططها التنموية طويلة الأمد (محمد ٢٠٢٣).

- تعتمد الهند على الخليج كمصدر رئيسي للطاقة، وتُعد الإمارات والسعودية من أكبر شركائها في هذا المجال (عزيز ٢٠١٥).

اذ تلبى منطقة الخليج العربي احتياجات الهند من النفط الخام والذي حصل منها على اكثر من ثلثي الواردات السنوية فضلاً عن تلبية احتياجات الهند من الغاز الطبيعي، كما وتمثل دول الخليج شريكاً اقتصادياً استراتيجياً للهند بما يتجاوز مجرد مصالح أمن الطاقة طويلة الأمد. فهي تُعدّ سوقاً رئيسية للسلع الهندية وشريكاً في المشروعات المشتركة ونقل التقنية، كما أنها مصدر أساسي للحوالات المالية الضخمة من الجالية الهندية المقيمة هناك، ويُقدّر حجم التجارة السنوية بين الهند ودول مجلس التعاون الخليجي بنحو ٥٢ مليار دولار أمريكي، منها ٢٥ مليار دولار تمثل قيمة المشتريات النفطية وحدها، بينما تساهم الحوالات المالية التي تُرسلها الجالية الهندية المقيمة في دول الخليج بقرابة ٩ مليارات دولار أمريكي سنوياً للاقتصاد الهندي (طهماز ٢٠١٧).

هذا الاعتماد يجعل استقرار المضيق مسألة أمن قومي بالنسبة لهذه الدول، ويُدخل المضيق ضمن أولوياتها الاستراتيجية في السياسة الخارجية.

ثانياً: مضيق هرمز في حسابات أمن الطاقة الآسيوي

تُدرک الدول الآسيوية أن أي اضطراب في المضيق، سواء بسبب توترات إقليمية أو تهديدات أمنية، سيؤثر مباشرة على اقتصاداتها، ويُربك سلاسل الإمداد الصناعية. لذلك، تتبنى هذه الدول سياسات متعددة لضمان أمن الطاقة، منها (ينظر: رجب ٢٠٢٣)

- تنويع مصادر الطاقة: عبر الاستثمار في الطاقة المتجددة والنووية، وتقليل الاعتماد النسبي على النفط الخليجي.

- توسيع الاحتياطي الاستراتيجي: كما تفعل الصين واليابان، لتأمين إمدادات الطاقة في حال حدوث أزمة.

- الاستثمار في البنية التحتية للطاقة: مثل بناء موانئ وخزانات عملاقة، وتوقيع اتفاقيات طويلة الأمد مع دول الخليج.

هذه السياسات تُظهر أن المضيق ليس مجرد ممر جغرافي، بل هو جزء من منظومة أمن الطاقة الآسيوية.

ثالثاً: الحضور البحري الآسيوي في المنطقة

في السنوات الأخيرة، بدأت الدول الآسيوية الكبرى بتعزيز وجودها البحري في المحيط الهندي والخليج العربي، في إطار حماية مصالحها المرتبطة بمضيق هرمز. ومن أبرز مظاهر هذا الحضور:

الصين

تعد مسألة تأمين الطرق البحرية وحماية ناقلات النفط احدى المهام الاساسية التي تقع على عاتق البحرية الصينية ، كما ان دبلوماسية امدادات الطاقة والمواد الخام وتأمينها اصبحت جزءاً من استراتيجيتها الصين العسكرية كما يصفها المتخصص في شؤون الطاقة البروفيسور (اريك لوران). ويتضح لنا الحضور الصيني البحري في:

١- مشاركة الصين في المناورات البحرية الدولية، وارسال السفن الحربية لحماية مصالحها التجارية في البحر الاحمر، ومكافحة القرصنة اذ ساهمت الصين بنشر قوات بحرية في البحر الاحمر وتأسس طبقاً لذلك (المنتدى الصيني لمكافحة القرصنة عام ٢٠٠٨) (توفيق ٢٠٢٥).

٢- تُدرج للصين مضيق هرمز ضمن مبادرة "الحزام والطريق"، وتسعى إلى تأمين طرق التجارة البحرية عبر بناء موانئ وقواعد لوجستية في باكستان و سريلانكا (للمزيد: عبيد ٢٠٢٠).

الهند

نظراً للمكانة الاستراتيجية التي تحتلها الهند في منطقة جنوب اسيا فهي تسعى الى توسيع نطاق المصالح الاقليمية والاقتصادية والعسكرية، اذ تتسع منطقة المصالح الهندية لتشمل ساحل عمان وحتى بحر الصين الجنوبي ،اي حوالي (١١ الف كم) وهو ما يسمح للاسطول الهندي التحرك بحريه من مضيق هرمز حتى بحر الصين (مجموعة مؤلفين ٢٠٠٥).

وضعت الهند خطة استراتيجية في عام ٢٠٠٣ لتحديث وتطوير قدراتها العسكرية لتكون قادرة على الانتشار الخارجي وأداء مهام عبر البحار، وركزت هذه الخطة بشكل رئيس على بناء القوة العسكرية التقليدية، ولاسيما القوات البحرية، لتمكينها من أداء مهام خارج نطاقها القاري، ومؤخراً، شاركت الغواصات الهندية في جهود مكافحة القرصنة وتأمين الممرات البحرية في خليج عدن و بحر العرب، وهي منطقة وصل حيوية بين شبه القارة الهندية والخليج والبحر الأبيض المتوسط (مجموعة مؤلفين ٢٠١٠).

اليابان

رغم طابعها الدفاعي تُقيم اليابان علاقات أمنية مع الولايات المتحدة الامريكية لضمان ،مصالحها الاقتصادية في الخليج العربي ، وحرية الملاحة في مضيق هرمز (ينظر محمد ١٩٩٠).

فقد منحت الولايات المتحدة الامريكية الفرصة لليابان (مابعد الحرب على افغانستان والعراق) للمشاركة بدور عسكري محدود تمثل بنقل السفن الحربية اليابانية للمؤن عقب تعديل قانون الدفاع الذاتي لاعطائها تعويض بذلك، وحماية القواعد العسكرية اليابانية المرسل منها التعزيزات المتجهة الى الشرق الاوسط (طهماز ٢٠١٧).

ويمكننا القول ان هذا الحضور البحري يُعبر عن إدراك آسيوي متزايد لأهمية المضيق، ويُظهر كيف أصبحت الدول الآسيوية فاعلاً أساسياً في معادلة أمن الملاحة البحرية.

الخاتمة

يتضح من خلال هذا البحث أن مضيق هرمز لا يُعد مجرد ممر مائي استراتيجي، بل يمثل عنصراً محورياً في صياغة التوازنات الجيوسياسية والاقتصادية في المنطقة والعالم. فقد أظهرت الدراسة أن المدرک الاستراتيجي لكل من الدول الخليجية والآسيوية تجاه المضيق ينبع من إدراك عميق لأهميته في تأمين الطاقة، وضمان استقرار الأسواق، والحفاظ على المصالح الحيوية.

وقد تبين أن دول الخليج، بحكم موقعها الجغرافي واعتمادها الاقتصادي على تصدير النفط والغاز، تنظر إلى المضيق باعتباره جزءاً لا يتجزأ من أمنها القومي، وتسعى جاهدة لتأمينه عبر التحالفات العسكرية وتطوير البدائل الاستراتيجية. في المقابل، تُدرك الدول الآسيوية الكبرى أن استقرار المضيق هو شرط أساسي لاستمرار نموها الاقتصادي، مما يدفعها إلى تعزيز حضورها البحري وتوسيع خياراتها في مجال أمن الطاقة.

إن التفاعل بين المدركين الخليجي والآسيوي يُظهر تقاطعاً في المصالح، ويبرز الحاجة إلى تنسيق أكبر بين هذه الدول لضمان أمن المضيق واستقراره، بعيداً عن التوترات والصراعات التي قد تُهدد الملاحة فيه وتُربك الاقتصاد العالمي.

المصادر

١. رمضان، روح الله. ١٩٨٤. المضائق الدولية في العالم. البصرة. مركز دراسات الخليج العربي.
٢. عيدان، رائد محمود. ٢٠٢٣. انعكاسات اغلاق مضيق هرمز على الاقتصاد العراقي للفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٠). المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية. كلية الادارة والاقتصاد. الجامعة المستنصرية. المجلد ٢١. العدد ٧٨.
٣. حسين، مصطفى جاسم وهناءحسن عبيد. ٢٠٢١. الصراع الايراني الامريكي في مضيق هرمز. المجلة السياسية والدولية. كلية العلوم السياسية. الجامعة المستنصرية. العدد ٤٩.
٤. عذاب، عمار ناهي. ٢٠٢٥. الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز. مجلة العلوم الانسانية. جامعة بابل. المجلد ١٦. العدد ٢.
٥. رجب، رنا احمد. ٢٠٢٣. جيواستراتيجية المضائق البحرية وامدادات الطاقة العالمية: مضيق هرمز انموذجاً. مجلة كلية الاسراء الجامعة للعلوم الاجتماعية والانسانية. المجلد ٥. العدد ١٠.
٦. الكعبي، حسين وحيد عزيز. ٢٠١٥. الموقع الجغرافي لمضيق هرمز واثره في رسم السياسات الدولية. مجلة كلية التربية الاساسية. كلية التربية الاساسية. الجامعة المستنصرية. المجلد ٢١. العدد ٨٨.
٧. الموعد، حمد سعيد. ١٩٩٩. امن الممرات المائية العربية. منشورات اتحاد الكتاب العرب.
٨. محمد، سلمى عدنان. ٢٠٠٩. مضيق هرمز الوضع الجيوبولتيكي والصراعات الاقليمية. مجلة الخليج العربي. المجلد ٣٧. العدد ٣-٤.

٩. السماك، ازهر محمد. ١٩٩٣. الجغرافية السياسية الحديثة. الموصل. دار الكتب للطباعة والنشر.
١٠. مجموعة مؤلفين. ٢٠٠٨. الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية التنافس على موارد الطاقة. ابو ظبي. مركز الامارات للبحوث والدراسات الاستراتيجية.
١١. الحسيناوي، جعفر بهلول. ٢٠١٨. تداعيات اغلاق مضيق هرمز السياسية والاقتصادية والبدائل الممكنة. مجلة حمورابي. مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية. المجلد ١. العدد ٢٥-٢٦.
١٢. المولى، صبا حسين. ٢٠١٠. العلاقات الدولية لمجلس التعاون لدول الخليج العربي. مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية. مركز الدراسات العربية والدولية. الجامعة المستنصرية. العدد ٣٢.
١٣. الربيعي، رندا طلال. ٢٠١٨. التهديدات الايرانية لاغلاق مضيق هرمز واثرها على امدادات النفط العراقي. مجلة قضايا سياسية. جامعة النهرين. العدد ٥٣.
١٤. محمد، صباح محمود. ١٩٩٠. دراسات في جغرافية الصراع الدولي. الجامعة المستنصرية.
١٥. مجموعة مؤلفين. ٢٠٠٨. الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية التنافس على مصادر الطاقة. ابو ظبي. مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.
١٦. مجموعة مؤلفين. ٢٠١٠. الهند عوامل النهوض وتحديات الصعود. بيروت. الدار العربية للعلوم ناشرون.
١٧. طهماز، زمن كريم علي. ٢٠١٧. الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في الادراك الاستراتيجي الايراني. الجامعة المستنصرية. كلية العلوم السياسية. رسالة ماجستير غير منشورة.
١٨. توفيق، سعد حقي. ٢٠٢٥. الصين وضمان امن الطاقة. مجلة المعهد. معهد العلمين للدراسات العليا. العدد ٢١.
١٩. عبيد، قاسم محمد. ٢٠٢٠. التوجهات الاستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة في التوجه الطاقوي. قضايا سياسية. جامعة النهرين. العدد ٦٢.
٢٠. محمد، سلوى عبد العظيم علي. ٢٠٢٣. المصالح الاقتصادية الصينية في منطقة الخليج العربي. المجلة العلمية لكلية التجارة. جامعة اسبوط. العدد ٧٩.

المصادر باللغة الانكليزية

1. ramadani ,ruh allah .1984.almadayiq aldawliat fi alealam .albasra.markaz dirasat alkhalij alearabii.
2. eidan,rayid mahmud .2023. aneikasat aghlaq madiq hurmz ealaa aliaqtisad aleiraqii lilfatra (2004-2020). almajalat aleiraqiat lileulum alaiqtisadia .kuliyat aladarat walaiqtisad . aljamieat almustansiria .almujalad 21.aleadadi78.
3. husin ,mustafaa jasim wahana'ihasan eubayd.2021.alsirae alayrany alamarikiu fi madiq hurmz .almajalat alsiyasiat walduwlia .kuliyat aleulum alsiyasia .aljamieat almustansiria.aleaddi49.
4. eadhab ,eamar nahi .2025.alahimiat aliastratijiat limadiq hurmiz .majalat aleulum alansania .jamieat babil .almujalad 16. aleadad 2.

5. rijib,rna aihmid.2023.jiustiratiji at almadayiq albahriat wamdadat altaaqat alealamiat :mdiq hurmiz anmwdhjaan.mjlt kuliyat alasara' aljamieat lileulum aliajtimaeiat waliansania .almujalad 5 .aleadadi10.
6. alkaebi,hsin wahid eaziza.2015. almawqie aljughrafiu limadiq hirmiz wathiruh fi rasm alsiyasat alduwliati. majalat kuliyat altarbiat alasasia .kuliat altarbiat alasasiati. aljamieat almustansiria. almujalad 21 . aleadad 88.
7. almaweidu,hamad saeid.1999.amin almamaraat almayiyat alearabiati.manshurat atihad alkitaab alearabu.
8. muhamad, salmaa eadnan .2009. madiq hurmiz alwade aljuywbultikiu walsiraet alaqaalimia .majalat alkhalij alearbi.almujalad 37. aleadad 3-4.
9. alsamak, azhar muhamadu.1993.aljughrafiat alsiyasat alhadithati.almusila.dar alkutub liltibaeat walnashri.
10. majmueat mualifina.2008.alsiyn walhind walwilayat almutahidat alamarikiat altanafus ealaa mawarid altaaqati.abu zabi.markaz alamarat lilbuhuth waldirasat alastiratijiati.
11. alhsinawi,jaefar bihluli.2018.tidaeiaat aighlaq madiq hurmiz alsiyasat waliaqtisadiat walbadayil almumkinahi.majalat hamurabi.markaz hamurabi lilbuhuth waldirasat aliastiratijiati.almujalad 1.aleadadi25-26.
12. almawlaa,siba husayn.2010.alealaqat alduwaliat limajlis altaeawun lidual alkhalij alearbii.majalat almustansiriat lildirasat alearabiati walduwaliati. markaz aldirasat alearabiati walduwliati. aljamieat almustansiria.aleadadi32.
13. alrabiei,rnda talal.2018.altahdidat alayraniat liaghlaq madiq hirmz wathiruha ealaa amdadatalnaft aleiraqii. majalat qadaya siasia .jamieat alnahrini.aleaddi53.
14. muhamadu,sibah mahmud.1990.dirasat fi jughrafiat alsirae alduwlii .aljamieat almustansiria .
15. majmueat mualifina.2008.alsiyn walhind walwilayat almutahidat altanafus ealaa masadir altaaqa . abu zbi.markaz alamarat lildirasat walbuhuth alastiratijia .
16. majmueat mualifin .2010.alhind eawamil alnuhud watahadiyat alsueudi. bayrut. aldaar alearabiati lileulum nashiruna.
17. tahmaz,zman karim ealay.2017.alahimiat aliastiratiji at limadiq hurmuz fi aladirak alastiratijii alayrani. aljamieat almustansiria .kuliyat aleulum alsiyasiati.risalat majistir ghayr manshura .
18. tufiq,saed haqi. 2025.alsiyn wadaman amin altaaqati. majalat almaehadi. maehad alealamayn lildirasat aleulya .aleadad 21.
19. eabida,qasim muhamad.2020.altawajuh at aliastiratiji at fi mubadarat alhizam waltariq alsiyaniat dirasat fi altawajuh altaaqawii . qadaya siasia .jamieat alnahrayn .aleadadi62.



-
20. muhamad, salwaa eabd aleazim ealay. 2023. almasalih alaiqtisadiat alsinyiat fi mintaqat alkhalij alearabii .almajalat aleilmiat likuliyat altijara . jamieat asywt. aleudadi79.