



ISSN: 1817-6798 (Print)
Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: www.jtuh.org/



Abdulrahman Hawas Mohammad

Salahuddin Education Directorate

* Corresponding author: E-mail :
abdhwass@gmail.com

Keywords:

Corridors
Straits
Geopolitics
Strategy
channels

ARTICLE INFO

Article history:

Received 1 Mar 2025
Received in revised form 25 Jun 2025
Accepted 2 Aug 2025
Final Proofreading 29 Jan 2026
Available online 31 Jan 2026

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq

©THIS IS AN OPEN ACCESS ARTICLE UNDER
THE CC BY LICENSE

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



The Strategic Importance of Arab Maritime Chokepoints and Their Impact on Global Security

ABSTRACT

This research aims to analyze the strategic importance of Arab sea lanes and their vital role in shaping the global security system, as the Arab region occupies a unique geographical location that includes a group of very important international sea lanes, and the sea lanes are considered one of the most important pillars of importance from a commercial and military standpoint for the countries bordering them. They are considered points of strength for countries politically, economically and militarily, as the Arab sea lanes are links between East and West and are therefore distinguished by their geopolitical importance to the countries bordering them. In addition to its proximity to oil sources, specifically in the regions of the Arabian Gulf, which enhanced its geopolitical importance from a political and economic perspective, making the countries of the Western world compete to expand their sphere of influence on these passages, especially the Strait of Gibraltar, Bab al-Mandab, the Strait of Hormuz, and the Suez Canal. Therefore, the United States of America and NATO countries are trying to control these corridors and control the movement of commercial and military ships passing through them. Therefore, controlling these corridors gives the Arab countries a direct influence on the stability of oil markets and supply chains, making them the focus of international competition and geopolitical balances.

© 2025 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit University

DOI: <http://doi.org/10.25130/jtuh.33.1.1.2026.11>

الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية العربية وانعكاسها على الامن العالمي

عبدالرحمن حواس /مديرية تربية صلاح الدين

الخلاصة:

يهدف هذا البحث الى تحليل الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية العربية ودورها الحيوي في تشكيل منظومة الامن العالمي ، إذ تحتل المنطقة العربية موقعاً جغرافياً فريداً يضم مجموعة ممرات بحرية دولية بالغة الأهمية ، و تعتبر الممرات البحرية احد أهم الركائز المهمة من الناحية التجارية والعسكرية للدول المطلة عليها. حيث تعتبر نقاط قوة للدول سياسياً واقتصادياً وعسكرياً ، إذ تعد الممرات البحرية العربية حلقات وصل بين الشرق والغرب لذل تتميز بأهميتها الجيوبولتيكية للدول المطلة عليها . بالإضافة الى

قربها من منابع النفط وتحديدًا في مناطق الخليج العربي مما عزز من أهميتها الجيوبولتيكية من الناحية السياسية والاقتصادية مما جعل دول العالم الغربي تتنافس من أجل توسيع دائرة نفوذها على هذه الممرات ولاسيما مضيق جبل طارق وباب المندب ومضيق هرمز وقناة السويس . لذا تحاول الولايات المتحدة الأمريكية ودول حلف الناتو والتحكم بهذه الممرات والسيطرة على حركة السفن التجارية والعسكرية المارة بها ، لذا أن السيطرة على هذه الممرات يمنح الدول العربية تأثيراً مباشراً في استقرار أسواق النفط وسلاسل الأمداد ، مما يجعلها محوراً للتنافس الدولي والتوازنات الجيوسياسية .

كلمات مفتاحية : الاستراتيجية ، المضائق ، الممرات البحرية ، القنوات المائية

المقدمة

تشكل الممرات البحرية نقاط تحكم جيوبولتيكية في الملاحة البحرية وذات أهمية إستراتيجية جعلها نقاط صراع وتنافس سياسي وعسكري بين القوى البحرية العالمية ، وهذه الأهمية جعلتها ميداناً لاهتمامات الجغرافية السياسية التي تعني بدراسة التفاعل بين المكان الجغرافي والواقع السياسي ، وهذا التفاعل يبرز بشكل واضح في هذه المواقع البحرية المهمة ، وتتركز أهمية البحث في دراسة وتقييم الأبعاد الجيوبولتيكية للممرات البحرية العربية ، وفق المقومات الطبيعية والاقتصادية والسياسية وتحليل مستقبلها الجيوبولتيكي وفق تلك المعطيات.

وتتمثل الممرات البحرية العربية إحدى الركائز المهمة في عالمنا اليوم ، حيث تقع في موقع جغرافي متميز وذو أهمية تاريخية وحظيت باهتمام كبير في النظريات الجيوبولتيكية المتعلقة بالقوة. وتكون قريبة من أماكن إنتاج النفط وخاصة تلك الممرات التي تقع في الخليج العربي ، وتواجه الممرات البحرية العربية صعوبات كثيرة من قبل القوى العالمية التي تحاول السيطرة عليها ، لكي تتحكم بطريقة التجارة الدولية ، إذ تواجه بعض الممرات تحديات كبيرة في عرقلة المرور البحري، نتيجة التهديدات التي تتعرض لها من قبل الدول المطلة عليها.

١- مشكلة البحث :

تواجه الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية العربية تحديات سياسية واقتصادية وعسكرية منعكسة على أمن الدول المطلة عليها. وهنا يمكن طرح التساؤل التالي :-ماهي الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية الاقليمية والعالمية للممرات البحرية في منطقة الوطن العربي ؟ماهي التحديات الجيوسياسية التي يواجهها أمن تلك الممرات والمعابر البحرية التجارية الحيوية العالمية؟

٢-فرضية البحث : هناك تأثيرات سياسية وجيوبولتيكية اقليمية وعالمية مؤثرة في الأهمية الاستراتيجية لهذه الممرات البحرية. وتلعب الدول المطلة عليها دوراً كبيراً في هذا المجال.

٣-اهداف البحث :- تتركز اهداف البحث في النقاط التالية :

- أ. بيان وتوضيح الأبعاد الجيوبولتيكية للممرات البحرية العربية.
- ب. استعراض الدور الذي تمثله هذه الممرات البحرية العربية في الاقتصاد والسياسة العالمية من منظور الجغرافية السياسية.
- ت. اظهار صورة التنافس الجيوبولتيكي على الممرات البحرية العربية بين القوى الكبرى العالمية.

٤ - منهجية البحث :

تم الاعتماد على المنهج التاريخي الذي من خلاله يتم توضيح الالهية التاريخية وتطورها لأي ظاهرة كانت طبيعية او بشرية.

اما المنهج التحليلي للقوة فيقوم بتحليل عناصر الجغرافية بمفهومها الواسع الذي يشمل المكان والزمان ووجه التفاعل بينهما ويتضمن تحليل الموقع وعناصر البيئة الطبيعية ووسائل الحركة والاتصال. والمنهج الوصفي الذي يعتمد على جمع الحقائق والمصادر والبيانات المتوفرة من ظاهرة ما لتحديد خصائصها الزمانية والمكانية.

٥-هيكلية البحث :

يتناول البحث ثلاث فصول مع مقدمة واستنتاجات و المقترحات بالاضافة إلى الخرائط ، إذ تضمن الفصل الاول مفهوم المضيق او الممر المائي اولاً ، والممرات البحرية العربية في القانون الدولي ثانياً. وناقش الفصل الثاني الممرات البحرية العربية متمثلة بالموقع الجغرافي وطبيعة الممر والاهمية الاستراتيجية والاقتصادية لكل ممر .

أما الفصل الثالث فقد ناقش الممرات البحرية العربية في الاستراتيجية العالمية بالنسبة للولايات المتحدة الامريكية واوروبا وروسيا واسيا في مجال الطاقة والتجارة والمستقبل الجيوبولتيكي لأمن الممرات البحرية العربية .

الفصل الأول : مفهوم المضيق او الممر المائي

أولاً : مفهوم المضيق او الممر المائي:

الممر المائي : هو فتحات بين جزئين او بين مسطحين مائيين فإذا كانت الفتحات طبيعية تسمى المضائق وإذا كانت اصطناعية تسمى القنوات .

أما المضيق : فهو عبارة عن قناة مائية تفصل بين اقليمين مختلفين وتصل بين بحرين او مسطحين مائيين حيث يشترط ان تكون مياه المضيق جزءاً لا يتجزأ من السطح المائي حيث يكون المضيق الطريق الوحيد و الواصل بين بحرين ويبلغ عدد المضائق في العالم ٤٩ مضيقاً.

ثانياً : الممرات العربية في القانون الدولي :

ان القانون الدولي حدد مكانة الممرات البحرية بشكل صريح وذلك من خلال عقده لاتفاقيات وخاصة اتفاقية قانون البحار الجديد عام ١٩٨٢ ، الذي وضع عدد من القوانين التي تنص على حماية الممرات البحرية ، حيث ميز القانون الدولي الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية .

وتخضع اغلب الممرات البحرية لقواعد قانونية عامة استقرت تدريجياً في القانون الدولي ، خاصة تلك التي تنظم الملاحة في الممرات الدولية ، والتي تنص عن الامتناع بالقيام أي أنشطة غير اعتيادية كالقيام بالتجارب العسكرية و حظر التهديد بالقوة او استعمالها ضد سيادة الدولة المشاطئة للممرات و امتناع السفن الاجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري عن القيام اثناء مرورها العابر بأي أنشطة بحث او مسح من دون اذن مسبق من قبل الدول المشاطئة والتزام السفن الاجنبية بالمرور عبر الممرات البحرية التي تحددها الدول المشاطئة للمضائق ، كما يتوجب على الدول المشاطئة للممرات إلا تعوق المرور العابر . وان جميع الممرات البحرية العربية تخضع للقانون الدولي إلا خليج العقبة لا تنطبق عليه قوانين الملاحة في أعالي البحار ، (الموعد : ٣٥) .

والقانون الدولي يفرق بين نوعين من المضائق . فالمضيق الذي يقع في اقليم دولة واحدة . وهذا المضيق يعامل حسب الاتجاه السائد علما انه مياه داخلية وان زاد العرض على ضعفي المياه الاقليمية ، والمضيق الذي يقع في اقليم اكثر من دولة مثل بحر الشمال فهذا يختلف حكمة فأن كان بين دولتين متقابلتين ولايزيد اتساعه على ضعفي اتساع المياه الاقليمية (مثل المضيق الكائن بين الدنمارك والسويد) فأن كلتا الدولتين تمارس سيادتها على الشريط البحري المعتدل لمياهها الاقليمية . فاذا تداخلت حدود الدولتين حدد خط الحدود في منتصف المضيق او منتصف المجرى الصالح للملاحة كما يأتي: وسنوضح الممرات البحرية العربية من خلال الموقع والمساحة والاهمية.

١- مضيق جبل طارق :

يقع مضيق جبل طارق بين شبه جزيرة ايبيريا شمالاً وشمال افريقيا جنوباً ، ويصل بين مياه البحر الابيض المتوسط ومياه المحيط الاطلسي. و يطل مضيق جبل طارق على المغرب واسبانيا وبريطانيا ، ويبلغ عمق المياه حوالي ٣٠٠ متر ، واقصر مسافة بين ضفتيه حوالي ١٤ كم واضيق نقطة يصل فيها عرضه حوالي ١٢.٥ كم وطوله حوالي ٥٨ كم وتمر فيه حوالي ١٥٠ سفينة يومياً حمولة الواحدة اكثر من ١٠٠٠ طن ، ويتمتع بالمرور السريع . (الدغمة ، ١٩٨٢)

٢- مضيق باب المندب :

يقع باب المندب بين الزاوية الجنوبية لشبة الجزيرة العربية وشرق افريقيا ، ويصل البحر الاحمر بخليج عدن ، بحر العرب والمسافة بين ضفتي المضيق هي ٣٠ كم ، ويفصل إلى قناتي الشرقية منها تعرف بأسم باب اسكندر عرضها ٣ كم وعمقها ٣٠ متر ، اما القناة الغربية اسمها دقة المايدن عرضها ٢٥ كم وعمقها ٣١٠ متر. يقدر مساحته حوالي ٥٥.٥ كم وعرضه يتراوح ما بين (٤٤ - ٧٦) كم وعمق المضيق يصل في الناحية الشرقية إلى ٨.١ متر وفي الناحية الغربية إلى ٦٣ متر وهذه الاعماق المتوسطة مستمرة بنفس المستوى في الاجزاء الشمالية حتى خط عرض ١٧° شمالاً الذي يمثل الحد الجنوبي للأخدود الصدعي الاوسط الذي يمتد إلى خط عرض ٢٥° شمالاً ، والذي يصل عمقه إلى ٢٠٠٠ متر. (العتابي، ٢٠٠٨: ٢٢)

٣- مضيق هرمز :

يقع مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي ، تطل عليه من الشمال ايران ومن الجنوب سلطنة عمان ، ويبلغ عرضه حوالي ٥٠ كم ويبلغ عرضه عند اضيق نقطة حوالي ٣٤ كم ، ويبلغ عمقه حوالي ٦٠ متر ، ويبلغ عرض ممرين الدخول والخروج حوالي ١٠.٥ كم وتعبيره من (٢٠-٣٠) ناقلة يومياً بمعدل ناقلة نفط واحدة لكل ٦ دقائق في ساعات الذروة. وان اضيق نقطة لعرضه تكون بين جزيرة لاراك وجزيرة كوين العظمى حيث يتراوح الاتساع ما بين (٢٠.٥ - ٢٥.٧٥) ميلاً بحرياً. (العوضي، ١٩٧٦: ٥٣)

٤- قناة السويس :

أ- المسار الاول :

هي ممر صناعي تقع ما بين مدينة بورسعيد على البحر الابيض المتوسط ، ومدينة السويس على البحر الاحمر ، وتقسم القناة ، إلى شمال وجنوب البحيرات المرة.

يبلغ طولها حوالي ١٦٢ كم ، من بور سعيد إلى الاسماعيلية ٧٨ كم ومن الاسماعيلية إلى بور توفيق ٨٤ كم ويوجد عند بور سعيد مكسر الامواج بطول من (٢-٤) كم ، ويبلغ عرض القناة في الشمال ٣٤٥ متر ، وعرض القاع ٢١٥ متر ، وفي الجنوب يبلغ عرضها ٢٨٠ متر ، وعرض القاع ١٩٥ متر ، وعمق القناة يبلغ ٢٤ متر .

ب-المسار الثاني :

عبارة عن ممر مائي عملاق يربط بين منطقة خليج العقبة والبحر الابيض المتوسط في منطقة شرق العريش ، يبلغ طولها حوالي ٢٣١ كم ، وعرضها يتراوح ما بين (٥٠٠-١٠٠٠) متر وعمقها يصل غلى ٢٥٠ قدم . (الحجازي، ٢٠١٣: ٤)

٥- مضيق تيران :

يعد البوابة الى خليج العقبة والمدخل الى البحر الاحمر. يبلغ طوله ١٦ كيلو متر وعرضه ٨ كيلو متر ، حيث توجد فيه جزيرتان في الممر المائي هما جزيرة تيران والتي سمي بأسمها وجزيرة صنافير الى الشرق وتوجد فيه ثلاث ممرات ملاحية من خليج العقبة يقع الاول منها بين جزيرتي تيران وساحل سيناء ولكنه اقرب الى ساحل سيناء حيث يبلغ عمقه ٢٩٠ متر ويسمى بممر انتربرايز والثاني يقع بين جزيرتي تيران وساحل سيناء ولكنه اقرب الى الساحل ويسمى بممر جرافتون ويبلغ عمقه ٧٣ متر في حين يقع ممر ثالث يقع بين ساحل جزيرة تيران وشبه الجزيرة العربية ويبلغ عمقه ١٦ متر وهو غير مناسب للملاحة.(سلطان، ١٩٦٦-١٩٦٧: ٧)

الفصل الثاني

الاهمية الجيوبوليتيكية للممرات والمضايق العربية

١- مضيق هرمز:

ج- الاهمية الاقتصادية والاستراتيجية لمضيق هرمز:

يعد مضيق هرمز واحداً من اهم الممرات المائية في العالم واكثرها حركة للسفن إذ يمر خلاله اكثر من ٤٠% من نفط العالم بمعدل (٢٠٠-٣٠٠) ناقلة نفط يومياً ، اي كل ٦ دقائق ناقلة في ساعات الذروة (سويلم، ٢٠٠٧) ، ويذهب هذا النفط الذي يشحن طبيعياً إلى اسيا خاصة (اليابان ، الصين ، الهند) ، وتأتي الاهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق هرمز من أهمية النفط لمنطقة الخليج العربي ، وقد دفعت الازمات السياسية التي شهدتها الخليج العربي إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق والاستعانة بخطوط انابيب النفط ، إلا هذه المحاولات بقيت محدودة ، وذلك لقيام ايران بالسيطرة على الجزر الاماراتية بالقوة وهي (ابو موسى ، وطنب الكبرى ، طناب الصغرى) وحدث ذلك فور انسحاب

القوات البريطانية اوائل التسعينات ، (Anthong H. 2007:3) واقامت فيها قواعد عسكرية للسيطرة على حركة السفن في الجنوب الغربي للمضيق إلى جانب سيطرتها في الشمال بواسطة القاعدة الايرانية في مدينة بندر عباس. (سويلم ، ٢٠٠٧)

٢- مضيق باب المندب:

أ- الموقع الجغرافي :

يقع مضيق باب المندب بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وشرق افريقيا ويربط البحر الاحمر بالمحيط الهندي والخليج العربي ، ويعد من الممرات المهمة استراتيجياً لكل من السودان وارثيريا واثيوبيا لأنه يعد الممر الوحيد لتجارتها البحرية ، وجزيرة بريم (ميون) هي الموقع الأكثر اهمية في المضيق لكونها يمكنها السيطرة على الملاحة في المنطقة داخل المضيق ولتحكمها في مدخل البحر الاحمر الجنوبي وقربها من الاراضي اليمنية.

وبحكم الموقع الجغرافي اعتبر المضيق منطقة تنافس بين الاتحاد السوفيتي وبين الولايات المتحدة الامريكية خاصة بعد تحول الحكومة الاثيوبية إلى حكومة موالية للاتحاد السوفيتي حيث اقام الاتحاد السوفيتي قاعدة عسكرية في جزيرة دهلك الاثيوبية في البحر الاحمر.(حسين، ٢٠٠٢: ٣٧)

وتتميز طبيعة ممر باب المندب تكون صعبة بالنسبة للسفن المارة فيه وذلك لوجود مجموعة من الصخور البارزة التي تعترض طريق الملاحة.

ب - الاهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق باب المندب :

ان الاهمية تبرز من خلال ارتباطه بالعديد من الجوانب الجغرافية السياسية والاقتصادية ، فيعد مضيق باب المندب موقع فريد في البوابة الجنوبية للبحر الاحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى الخليج العربي فالمحيط الهندي ، لذا فان اهميته ترجع إلى تحكمه بالتجارة العالمية بشكل خاص وبين الشرق والغرب بشكل عام ، وتبرز اهميته الاقتصادية من خلال ارتباطه الوثيق بالأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها البحر الاحمر بوصفه اخطر محاور الصراع الدولي وكشريان تجاري حيوي وهام تمر عبره عشرات من ناقلات النفط وعشرات من السفن التجارية في حركة ملاحية كثيفة في كلا الاتجاهين.

٣-قناة السويس :

المسار الاول :

أ-الاهمية الاستراتيجية والاقتصادية لقناة السويس :

تعتبر قناة السويس مهمة بالنسبة للملاحة الدولية ، ويعود ذلك إلى تطور وسائل النقل البحري وان الاهمية الاستراتيجية لقناة السويس برزت من خلال نقل البترول وان نسبة نقله وصلت إلى ٧٢ % من اجمالي البضائع ، وكان البترول ينقل من دول الخليج وشمال افريقيا إلى دول اوربا.

وان الاهمية الاستراتيجية كان لها دوراً مهماً في نقل البضائع الثقيلة التي يصعب نقلها جواً ، وذلك لأن السفن تمتاز بحجمها الكبير التي تمتاز بكبرها والتي جعلها تستطيع نقل اطنان من البضائع ، فكان ينقل عبر قناة السويس الآلات والسيارات والزجاج والمعادن .

وان التجارة كان لها دوراً مهماً منذ افتتاح القناة وجدول رقم (١) يوضح تقسيم الأنشطة التجارية البحرية ، اذ ان عدد السفن ازداد كثيراً منذ افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ (العزاوي و اسود، ٢٠٢٤) ، وبلغ ذروته ١٩٦٤ حيث بلغ عدد السفن المارة ١٩٩٤٣ سفينة ، ومن خلال نقل النفط الخام عبر قناة السويس من ١٨٧٠ إلى ١٨٩٥ بلغ عدد السفن الناقلة من ٤٨٦ إلى ٣٤٣٤ سفينة وبمعدل من ٦.٥ إلى ٩.٤ سفينة في اليوم الواحد وخلال الحرب العالمية الاولى قلت التجارة في القناة وعادت بقوة بعد ذلك حيث ازدادت نقل المواد الخام والبترول في قناة السويس من ١٩٥٩ إلى ١٩٦٤ حيث بلغ عدد السفن التجارية من ١٧٧٣١ إلى ١٩٩٤٣ سفينة ، أي بمعدل من ٤٨.٦ إلى ٥٤.٦ سفينة في اليوم الواحد حيث ازدهرت التجارة في القناة .

ومن خلال تقييم عدد السفن العابرة في قناة السويس خلال الفترة من (١٩٧٥ - ٢٠١٤) كما موضح في الجدولين رقم (٢ و٣) ، و ينظر خريطة (١).

جدول رقم (١) الأنشطة التجارية والبحرية لقناة السويس خلال السنوات (٢٠١٢ - ٢٠٠٠)

السنة	حجم الحمولة		عدد السفن العابرة		الحمولة	
	دولار	النسبة المئوية	الف سفينة	النسبة المئوية	مليون طن	النسبة المئوية
2000	1.9	--	14.4	--	462.3	--
2001/0 ²	1.87	1.6	13.4	6.9-	439.6	4.9-
2003/0 ³	2.3	23	14.6	9	499.9	13.7

مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية المجلد {٣٣} العدد {١} الجزء الاول لعام ٢٠٢٦

15.7	578.5	11	16.2	21.7	2.8	4 2003/0
11.8	646.5	6.8	17.3	17.9	3.3	5 2004/0
8.6	702.3	6.9	18.5	9.1	3.6	6 2005/0
12.8	792.4	5.4	19.4	16.7	4.2	7 2006/0
12.4	890.9	8.2	21.1	21.4	5.1	8 2007/0
8.9-	811.4	8.1-	19.4	7.8-	4.7	9 2008/0
2.9-	787.5	9.8-	17.5	4.3-	4.5	0 2009/0
13.9	696.9	3.3	18.1	11.3	5.1	1 2010/0
4.7	938.6	2.1-	17.7	2.0	5.2	2 2011/0
2.8-	911.9	5.6-	16.6	3.4-	5	3 2012/0

Source: EIA estimates based on Apex Tanker Data2015 .

جدول رقم (٢) السفن العابرة لقناة السويس (١٨٦٩ - ١٩٦٤)

المتوسط اليومي	العدد	السنة
3.3	140	1869
1.3	486	1870
4.1	1494	1875
5.5	2026	1880
9.9	2624	1885
9.3	3389	1890
9.4	3434	1895
9.4	3441	1900
11.3	4116	1905
12.4	4533	1910
10.2	3708	1915
11.0	4009	1920

14.6	5337	1925
15.8	5761	1930
16.4	5992	1935
7.1	2589	1940
11.5	4206	1945
32.2	11701	1950
32.0	11694	1951
33.2	12168	1952
34.9	12731	1953
36.2	13215	1954
40.2	14666	1955
43.6*	13291	1956
39.4	10958	1957
48.9	17842	1958
48.6	17731	1959
51.2	18734	1960
49.7	18148	1961
50.7	18518	1962
52.5	19146	1963
54.6	19943	1964

Source :Geroge Halim Cyril , ibid, p.22.

* The daily average increased to 64.6 ships after the regularity of navigation in the canal from July,1957.

جدول (٣) تقييم عدد السفن

حجم الحمولة		عدد السفن		السنة
المعدل اليومي	المجموع	المعدل اليومي	المجموع	
240.2	50441	26.6	5579	1975
513.0	187757	45.9	16806	1976
604.0	220477	54.0	19713	1977
680.2	248260	58.3	21266	1978
729.2	266171	55.8	20363	1979
768.6	281305	56.8	20795	1980
938.0	342356	59.1	21577	1981
996.0	363538	61.8	22545	1982
1036.2	378226	60.9	22242	1983
1013.8	371039	58.4	21361	1984
966.0	353579	54.2	19791	1985
1002.9	366076	50.4	18403	1986
950.8	347038	48.1	17541	1987
975.2	356913	49.7	18190	1988
1023.1	373429	48.3	17628	1989
1124.2	410322	48.4	17664	1990
1168.4	426449	50.2	18326	1991
1010.3	369779	45.4	16629	1992
1086.4	396550	47.4	17318	1993
998.6	364487	44.8	16370	1994
987.3	360372	41.2	15051	1995

969.2	354974	40.2	14731	1996
1010.2	368720	39.5	14430	1997
1057.7	386069	36.9	13472	1998
1054.8	384994	37.0	13490	1999
1199.6	439041	38.6	14142	2000
1244.6	456113	38.3	13986	2001
1218.6	444786	36.8	13447	2002
1505.2	549381	42.9	15667	2003
1697.4	621253	46.0	16850	2004
1841.0	671951	49.4	18224	2005
2034.8	742708	51.1	18664	2006
2323.7	848162	55.8	20383	2007
2486.5	910059	58.5	21415	2008
2012.2	734453	47.2	17228	2009
2318.9	846389	49.3	17993	2010
2544.9	928880	48.8	17799	2011
2543.8	928372	47.2	17224	2012
2508.1	915468	45.5	16596	2013
2637.7	962748	47.0	17148	2014

Source :EIA estimates based on Apex Tanker Data , 2012.

شكل رقم (١) قناة السويس



المسار الثاني :

هو عبارة عن ممر مائي عملاق يربط منطقة خليج العقبة والبحر الابيض المتوسط في المنطقة شرق العريش مروراً بالمنطقة الحدودية بين مصر وفلسطين بطول قدره ٢٣١ كم وعرض يتراوح من (٥٠٠ - ١٠٠٠ م) وبعمق يصل إلى ٢٥٠ قدم وتبدأ القناة من الشمال شرق مدينة العريش إلى الخروبة على ساحل البحر المتوسط وتمتد بالمناطق (ام شجان - القصيمة - عريف - الناقة - الكتلا - خشم الطارق - جبل الت.... - شعيرة - واخيراً خليج العقبة عند مرسى ابو سمرة) وتم اختيار هذا المسار بدقة للأبتعاد عن الصخور النارية الصلبة ، وقد ادى تنفيذ هذه القناة الى زيادة الملاحة الدولية للمجرى الملاحي من (٤٩ سفينة في عام ٢٠١٤ الى (٩٧) سفينة عام ٢٠٢٣ وتقليص زمن عبور السفن وزيادة أعدادها وكذلك الى زيادة فرص العمل وأنشاء مدن صناعية على ضفاف القناة منها أنشاء سفن و حاويات وصناعات زجاجية. وتكمن أهمية قناة السويس الجديدة في التأثير الإيجابي البارز الذي فرضته على الاقتصاد المصري وحقق منها إسهاما كبيرا في تعزيز الثقة في الاقتصاد المحلي وزيادة قيمته الوطنية وكذلك حققت هذه القناة عبورا آمنا للسفن مما ساهم في حمايتها أثناء عبورها عبر القناة مما جعل قناة

السويس عاملاً حيوياً لتعزيز التنمية الاقتصادية والاستقرار في مصر وتعزيز مكانتها كمركز للتجارة البحرية العالمية.

أ- الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لقناة السويس الجديدة :

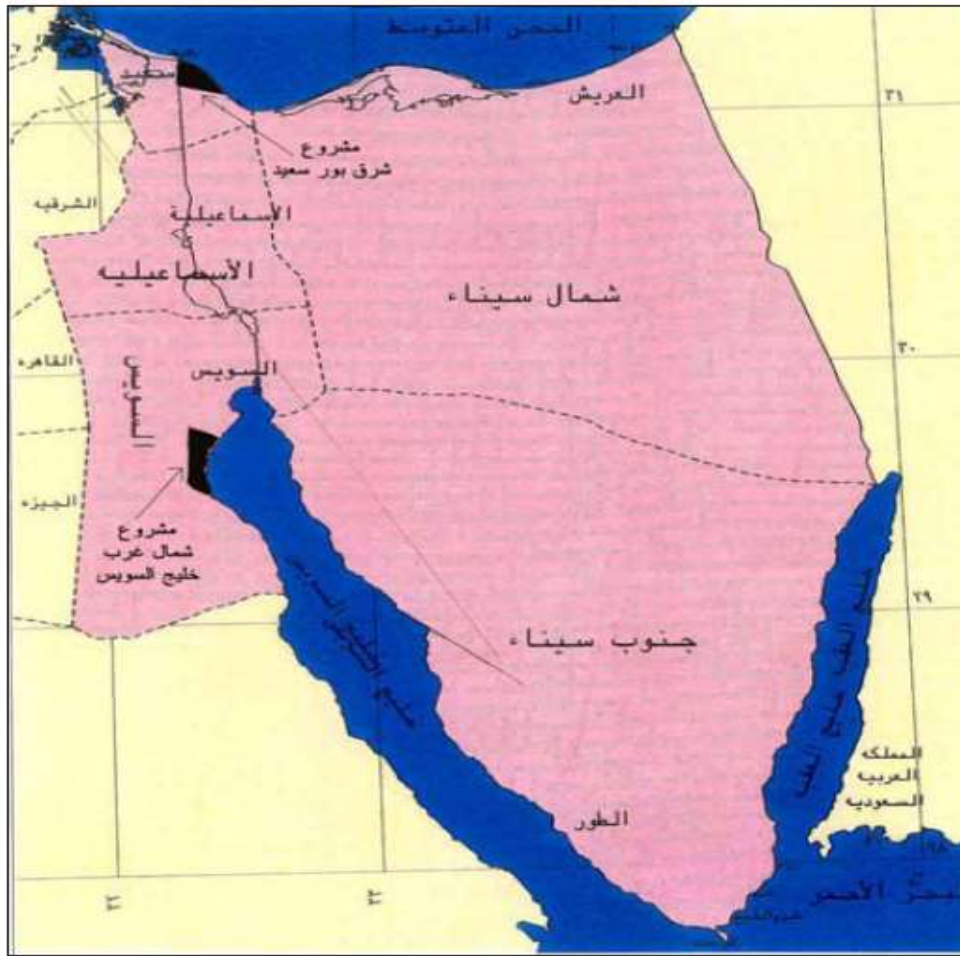
يعد هذا المشروع فكرة عظيمة ومشروع بحري تنموي ينقل مصر إلى مصاف الدول البحرية العملاقة مما يحقق طفرة اقتصادية كبيرة لأن المشروع سيحقق مجتمعاً كاملاً في منطقة سيناء ، وتعد شبه جزيرة سيناء البعد الاستراتيجي لحماية قناة السويس تلك القناة التي تلعب دوراً رئيسياً في حركة التجارة والاقتصاد العالمي كما تعد سيناء في القواعد الإستراتيجية هي درع مصر الواقي التي يجب تأمينها والدفاع عنها حتى يمكن الدفاع عن مصر ، فتعد جزيرة سيناء برمتها جيوسراتيجية واحدة لكل جزء منها قيمته الاستراتيجية والحيوية .(حمدان،١٩٩٤: ٧٥٧)

وبالتالي تستدعي هذه الأهمية التفكير الاستراتيجي في شق هذه القناة حتى تكون من المراكز الاستراتيجية في الدفاع عن مصر ، كما ساهمت القناة الجديدة في خفض تكلفة الشحن بين دول شرق افريقيا والخليج واوربا وايضاً بين دول شرق اسيا واوربا وذلك من خلال سرعة النقل التي سوف توفرها للسفن بالخريطة رقم (٢) توضح ذلك ، وينظر شكل (١) .

وقد برزت الأهمية الاقتصادية للقناة من خلال الاستحواذ على عدد كبير من السفن الكبيرة للحاويات وناقلات النفط والتي لا تتناسب الاعماق الحالية لقناة السويس ، وزيادة الوزن النسبي لحركة التجارة ما بين دول شرق اسيا واوربا ، وانتقال مراكز الانتاج من اوربا وامريكا إلى الصين ، مما يتوقع ان يضيف المشروع الكثير من الدخل القومي بما يفوق عائدات قناة السويس ، وإقامة مينائين بحريين متكاملين الخدمات التي تحتاجها السفن العابرة .

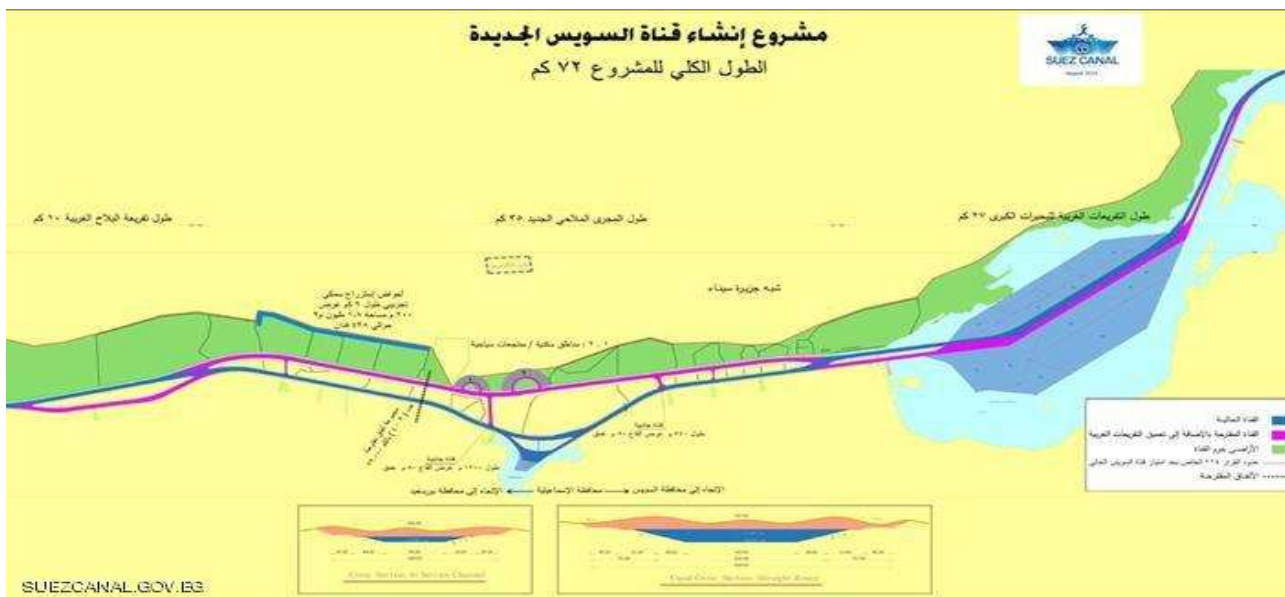
فضلاً عن إنشاء طريق بري مزدوج على جانبي القناة وربطه بالطرق العريضة التي تمر بشبه جزيرة سيناء وكذلك إقامة عدة مدن وتجمعات عمرانية على امتداد الجانب الغربي والشرقي للقناة ، واستصلاح الأراضي القابلة للزراعة وإقامة عدد من الأنشطة الاستخراجية للثروات المعدنية ، وإقامة العديد من المشروعات السياحية والتصنيعية القائمة على الموارد الطبيعية المتوفرة بالمنطقة مثل صناعة الأسمنت والتصنيع الزراعي . (هدايت، ٢٠١٢) .

خريطة (٢) الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لشق قناة تربط البحر المتوسط بخليج العقبة



المصدر : سهير هدايت ، قناة سيناء ، رؤية جديدة للملاحة العالمية وموزاية لقناة السويس ، الأهرام . ٢٠١٢ .

شكل (١) مشروع قناة السويس الجديدة



٤- خليج العقبة :

يقع خليج العقبة في قلب الوطن العربي ، ويمتد امتداداً طويلاً من الجنوب الغربي جنوباً إلى الشمال الشرقي شمالاً بين خطي طول (٣٤-٣٥) درجة شرقاً وبين دائرتي عرض (٢٧-٣٠) درجة شمالاً . (نخلة، ١٩٦٨ : ٧) ويفصل خليج العقبة بين المملكة العربية السعودية شرقاً وجمهورية مصر غرباً ، ويبلغ طوله (٩٩ ميل) وتشمل سواحل كل من المملكة العربية السعودية ومصر والاردن وفلسطين ويبلغ اكبر عرض له ما بين (١٦-١٨) ميلاً بحرياً وذلك ما بين بلدة مفتة على الساحل السعودي وجنوب ميناء ذهب على الساحل المصري غرباً . (سلطان، ١٩٦٦-١٩٦٧ : ٧).

وان الأهمية الاستراتيجية تتمثل في امتداد خليج العقبة في قلب الوطن العربي قد اضاف ميزة استراتيجية مهمة لأنه سهل عملية اتصال جناحي الوطن العربي الاسيوي والافريقي عن طريق البحر الاحمر وقناة السويس ولا شك ان الاهمية الاستراتيجية لخليج عقبة ظهرت بشكل بارز اثناء الحرب العراقية الايرانية ، فبعد ان تعطلت الموانئ العراقية على الخليج العربي ، اصبح خليج العقبة المنفذ الرئيسي لتجارة العراق الخارجية ، وان الاهمية الاقتصادية لخليج العقبة برزت في تأكيد القناعة التي تدعمها التجارب التنموية القطرية العربية وهي ان تنمية الاقتصاد العربي لا يمكن ان يكون رصين إلا في اطار وحدة ، (البستاني، ١٩٨٩ : ١٦)

٥- مضيق جبل طارق :

يقع مضيق جبل طارق بين كل من الشمال الافريقي من جنوبه وبين شبه جزيرة ايبيرة من شماله ، حيث يعتبر جغرافياً حلقة وصل بين كل من المسطحين المائيين المحيط الاطلسي والبحر الابيض المتوسط ، فيكون عرضه في اضيق نقطة إلى ١٢.٥ كم ، وطوله ٥٨ كم ، واعمق نقطة فيه ٩٣٥ م واقلها ٣٢٠ م. ويشرف عليه على المضيق كل من المغرب واسبانيا ، ويعتبر من اهم المضائق في العالم وذلك لموقعه الجغرافي الذي يربط بين مسطحين مائيين.

وان الأهمية الإستراتيجية برزت من خلال موقعه الجغرافي الذي اكتسب سيرة ذاتية ، حيث يؤثر بشكل كبير على النقل التجاري بين مناطق العالم ودوله التجارية ، حيث يعبر هذا المضيق حوالي ٢٥٠ ناقلة شحن كبيرة الحجم ، ونسبته حوالي ٥% من حجم التجارة العالمية ، وان البضائع التي تعبر من خلال المضيق تباع دون ان تضاف اليها القيمة المضافة ، مما يدفع بالعديد من الشركات إلى انشاء فروع لها في تلك المنطقة.

جدول (٤)

الوزن الجيوبولتيكي للممرات البحرية العربية مقارنة بالمعابر الاخرى بالنسبة لتجارة النفط / مليون برميل يومياً (٢٠١٢-٢٠١٩) : (EIA estimates,2019)

2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	الممرات البحرية
17.0	17.0	16.0	17.0	15.7	15.7	17.5	16.7	مضيق هرمز
3.8	3.7	3.4	3.4	2.7	2.9	4.5	4.6	مضيق باب المندب
2.9	2.9	3.0	---	2.9	2.8	2.7	2.7	المضائق التركية
4.5	4.6	3.7	3.8	3.1	3.0	4.6	4.7	قناة السويس
1.0	0.8	0.8	0.8	0.7	0.8	0.7	0.7	قناة بنما
15.2	15.1	14.6	11.0	10.5	---	10.9	---	مضيق ملقا

الفصل الثالث : الممرات البحرية العربية في الاستراتيجية العالمية

١- الممرات البحرية العربية في الاستراتيجية الامريكية :

برزت الولايات المتحدة الأمريكية بوصفها إحدى القوى الدولية الفاعلة على الساحة العالمية، إذ سعت إلى التحكم في حركة الملاحة الدولية عبر الممرات البحرية، من خلال بسط أعلى درجات النفوذ والسيادة البحرية، استناداً إلى نظرية ماهان. وقد كان لماهان تأثير عميق ومباشر، ليس في ترسيخ السيادة البحرية الأمريكية وحسب، بل أيضاً في تطور الفكر الجيوبولتيكي العسكري لدى الدول الكبرى. فالقوة البحرية، وفقاً لتصوير ماهان، تمثل منظومة متكاملة ومعقدة تتألف من عدة عناصر، تشمل الأسطول العسكري والتجاري، والقواعد البحرية، والموانئ، وقد عبّر عن هذه المنظومة بالعلاقة الآتية:

القوة البحرية = القواعد البحرية + البحرية التجارية + القواعد العسكرية أي: (مصطفى، ١٩٧٨: ٤٢)

$$S.P=N+MM+NB$$

حيث :

Navg

N = القواعد البحرية

Merchant marine

MM = البحرية التجارية

Navg Bases

NB = القواعد العسكرية

Sea power

S.P = القوة البحرية

ومع تزايد حركة التجارة الدولية وتزايد التعاقدات الاسيوية على نفط الخليج العربي ، استلزم الولايات المتحدة السيطرة علي النفط (خلف و اسود، ٢٠٢٤) بناء عدة قواعد عسكرية للسيطرة على الممرات البحرية ومن هذه القواعد قاعدة ديبجو جارسيا في قلب المحيط الهندي والتي تعتبر اكبر قاعدة دعم عسكري وبحري في العالم . وكان الهدف من بناء القواعد العسكرية في المضائق (مصطفى ، ١٩٧٨: ٤٢)

او الممرات هو لتأمين سير الملاحة الدولية بوصفها احدى احتياجات الامن الغربي ، وللوصول إلى منابع النفط وتأمينه بدقة ووصوله إليها وإلى حلفائها بأسعار مناسبة.

٢- الممرات البحرية العربية في الاستراتيجية الاوربية :

ادركت الدول الاوربية اهمية الممرات البحرية لكونها ذات مواقع استراتيجية تربط الشرق بالغرب ، فعملت على السيطرة عليها وعلى المناطق المطلة عليها. وتعتبر الممرات البحرية طرق رئيسية للملاحة والتجارة الدولية حيث تمر نسبة كبيرة من التجارة بين الدول الصناعية في اوربا واسيا ، ويعتبر مضيق باب المندب شريان الحياة بالنسبة لاوربا والذي ينقل البترول من دول الخليج إلى اوربا ، بحيث وصلت نسبته إلى ٦٠% من احتياجات اوربا للطاقة ، الامر الذي يجعل الحفاظ على امن الخطوط البحرية جزء مهم بالنسبة لاوربا.

٣- الممرات البحرية العربية في الاستراتيجية الروسية :

بعد انفصال روسيا عن الاتحاد السوفيتي، شرعت في وضع خطط استراتيجية تهدف إلى الوصول إلى المياه الدافئة، وهو ما عُدّ من أهم أهداف سياستها الجيوسياسية. وتعتمد روسيا في تحقيق مصالحها على استراتيجية ثنائية في التعامل مع الممرات البحرية، مستندةً إلى إقامة علاقات مميزة مع الدول المشاطئة لهذه الممرات بوجه عام، ولاسيما الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط بوجه خاص. وتأتي الاستراتيجية الروسية في إطار سعيها لاستعادة مكانتها ونفوذها في المنطقة، من خلال إيجاد موطئ قدم في الممرات البحرية، بما يمكنها من خوض منافسة استراتيجية مع الولايات المتحدة والدول الأوروبية الفاعلة في هذا المجال. (بتاني، ٢٠٠٤: ٦٢). وسعت روسيا للسيطرة على الممرات البحرية العربية لأنها تربط الشرق والغرب .

٤- الممرات البحرية في الاستراتيجية الاسيوية :

ادركت الدول الاسيوية مؤخراً اهمية الممرات البحرية وخاصة دول شرق اسيا فالصين تعتمد بنسبة ٨٠% على الممرات البحرية في مجال الطاقة والتجارة الدولية حيث تستورد النفط من ايران عبر مضيق هرمز ، وبعد الحرب الباردة طرأت متغيرات جديدة يقف على رأسها الصعود الكبير في الاقتصاد الصيني مما ادى إلى زيادة الطلب على النفط الخام ومن ثم الزيادة الكبيرة في حجم التجارة الدولية المرتبطة بأمن

العبور بالممرات البحرية التي تقع في المحيط الهادي حيث بلغ النفط المستورد عبر الممرات البحرية ٨٥% ، وأقامت نقاط ارتكاز لأسطولها البحري لحماية تجارتها والنفط الذي تستورده من الخليج العربي .

وقد قامت الصين بإنشاء قاعدة لها في جيبوتي للسيطرة وتأمين الملاحة التجارية في الممرات البحرية ، وايضاً قامت اليابان بإنشاء قاعدة لها في جيبوتي وذلك لحماية النفط ومصادر الطاقة الاخرى المستوردة لها من دول الخليج ، حيث يمر ٩٠% من صادرات اليابان عبر الممرات البحرية حيث يشكل النفط الذي تستورده الدول الاسيوية عبر الممرات البحرية كالاتي: (عرييد ، ٢٠١٢) .

• اليابان بنسبة ٣٥% وتلبي من حاجاتها النفطية ٨٥% .

• الصين بنسبة ٨% وتلبي من حاجاتها النفطية ٣٤% .

• الهند بنسبة ١٢% وتلبي من حاجاتها النفطية ٦٥% .

• وسنغافورا بنسبة ٧% وتايوان ٥% ، تابلان ٣% .

٥- مستقبل الجيوبولتيكي لأمن الممرات البحرية العربية :

تعد الممرات البحرية من المواقع التي ينظر اليها من حيث الموقع الجغرافي المهم الذي يؤثر جيوبولتيكي على حركة السياسة الدولية والاقليمية والملاحة الدولية ، وازدادت الاهمية الاستراتيجية للممرات البحرية بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي وبذلك تتعرض بعض الممرات البحرية العربية إلى حالة اغلاق ومستقبل بعض الممرات سوف تزداد فيها عملية التجارة والملاحة الدولية وسنوضح مستقبل الممرات البحرية العربية كالاتي :

١- مضيق باب المندب :

ان اغلاق باب المندب سيؤدي إلى منع الناقلات الاتية من الخليج العربي من الوصول على قناة السويس ويعتبر باب المندب رابط استراتيجي بين البحر الابيض المتوسط والمحيط الهندي ، وقدرت كمية النفط التي مرت خلال ٢٠٠٩ بـ ٣٠٢ مليون برميل في اليوم .

وسيؤدي اغلاق المضيق على التأثير بل القدرات الاحتياطية للناقلات ويؤدي إلى زيادة النقل وتكاليفه ، وسيمنع وصول شاحنات النفط الخام القادمة من الشرق الاوسط عبر مضيق هرمز إلى البحر المتوسط ، ويحول اتجاهها إلى الرأس الجنوبي لافريقيا مما يزيد من كلف الشحن بسبب زيادة المسافة والوقت

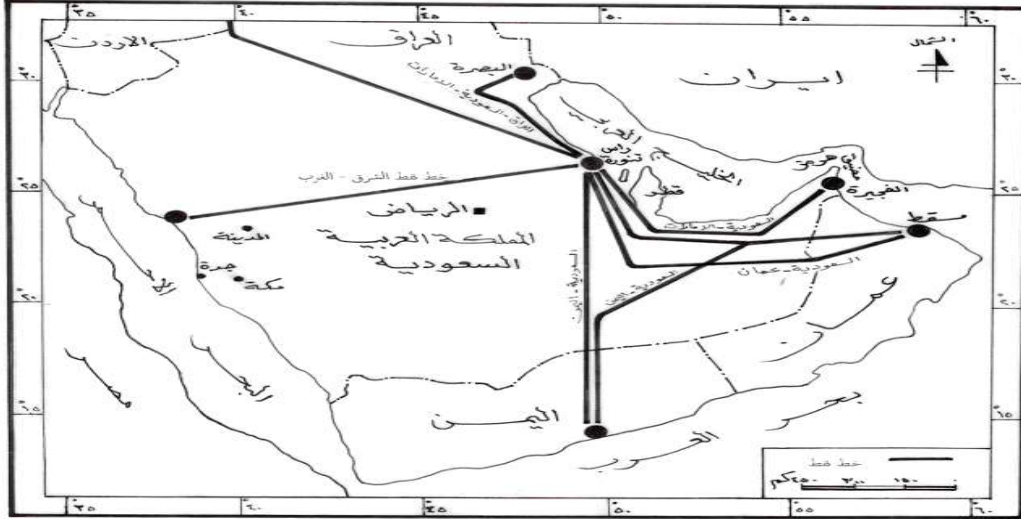
٢- مضيق هرمز :

يُعدّ مضيق هرمز من المضائق البحرية الضيقة، الأمر الذي يجعل مجال المناورة فيه محدودًا بالنسبة للناقلات النفطية العملاقة، ويزيد من سهولة إغلاقه أو تعطيل الملاحة فيه. كما أن إغراق عدد محدود من الناقلات الحساسة قد يؤدي إلى تعطيل حركة الشحن لفترات زمنية طويلة، وهو ما يمنح المضيق أهمية اقتصادية واستراتيجية بالغة، إذ لا يُعد ممرًا دوليًا فحسب، بل يمثل صمام أمان حيويًا للاقتصاد العالمي.

وفي هذا السياق، لا تبدو الولايات المتحدة راغبة في اللجوء إلى الخيار العسكري في حال إغلاق المضيق أو التهديد بإغلاقه مستقبلًا، لما قد يترتب على ذلك من نتائج سلبية، أبرزها تعريض أمن ناقلات النفط للخطر. كما أن مستقبل الطلب العالمي على النفط الخليجي وإشكالية أمن الطاقة سيسهمان في رسم حدود الاهتمام الدولي بقضية أمن مضيق هرمز. ويُعدّ الوجود العسكري الأمريكي في الخليج العربي أحد العوامل الرئيسة المؤثرة في مستقبل الدور الأمريكي في المنطقة، إلى جانب التطورات الداخلية في الساحة الإيرانية وانعكاساتها على الوضع الأمني الإقليمي، وطبيعة علاقة إيران بدول مجلس التعاون الخليجي.

وفي حالة اغلاق مضيق هرمز هناك بدائل وخيارات امام دول المنطقة وهي الاعتماد على الانابيب لتصدير النفط (جابر، <http://www.emasc.Akhbar>) ، وذلك من خلال مد خط انابيب تربط مناطق انتاج النفط بدول مجلس التعاون ساحل البحر الاحمر ، وخط انابيب يربط دول مجلس التعاون بخليج عمان والبحر العربي وهذا الخط يبعد الخطر عن صادرات النفط عن خطر التهديد ، حيث سينقل خط الانابيب حال بنائها ٦.٥ مليون برميل في اليوم إلى ٤٠ % من شاحنات النفط ، ينظر خريطة (٣) .

خريطة (٣) البدائل المتاحة في حال اقفال مضيق هرمز



Source :Gulf research center Energy security , security and terrorism , research Bulletin issue.No.6.

الاستنتاجات :

- ١- من خلال الموقع الجغرافي للممرات البحرية العربية تعد من الممرات الاستراتيجية المهمة للدولة المطلة عليها.
- ٢- اهمية الممرات الاقتصادية من خلال ارتباطها بالاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط حيث تعتبر شريان تجاري تمر من خلاله الالاف السفن وناقلات النفط والتجارة بين الشرق والغرب.
- ٣- تمثل الممرات البحرية العربية ممرات ملاحية قوية عملاقة لن يكون لها بديل او نموذج مكرر.
- ٤- وجود الولايات المتحدة الامريكية بشكل كثيف في الخليج العربي وتأمين الامدادات النفطية لها.
- ٥- على دول المناطق المطلة على الممرات البحرية التوسع في الاعتماد على تهيئة موانئها على سواحل الممرات .

المقترحات :

- ١- من واجبات السفن التي تعبر الممرات ان تلتزم بالقوانين التي وضعت ضمن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.
- ٢- السيطرة على الممرات البحرية من قبل الدول المطلة عليها ومنع دول القوات الخارجية الممثلة بالولايات المتحدة الامريكية واوروبا التي كانت تهدف إلى تحقيق مصالحها في المنطقة ومنع سيطرتها على نقل النفط عبر الممرات البحرية.
- ٣- توضيح المستقبل الجيوبولتيكي للممرات البحرية من حيث نقل النفط الخام والسفن التجارية التي تمر من خلالها.

References

Anthong H.Cordes man , Iaran , Oil and the strait of Hormaz , center for strategic and international studies,2007.

- 1- <http://www.google.com>.
- 2- Geroge Halim Cyril , ibid.
- 3- The daily average increased to 64.6 ships after the regularity of navigation in the canal from July,1957.
- 4- Golf research center Energy security , security and terrorism , research Bulletin issue.
- 5- EIA estimates based on Apex Tanker Data , 2012.

References

١- Books

1. The Holy Qur'an (Qur'anic verse).
2. Al-Maw'ed, Hamad Saeed. Security of Arab Maritime Passages. Arab Writers Union Publications, 1999.
3. Al-Daghmah, Ibrahim Mohammed. The Disputes Raised During the Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Paragraph One, Article 33 of the 1982 Convention.
4. Al-Awadhi, Dr. Badriya. International Law of the Sea in the Arabian Gulf. Dar Al-Ta'leef Press, 1st edition, 1976.
5. Al-Hijazi, Dr. Mustafa Kamel Khalil. Development Prospects for the Suez Canal Region: A Future Vision. International Conference on Maritime Transport, 2013.
6. Nakhla, Issa. The Gulf of Aqaba and the Straits of Tiran and Sanafir. Beirut, 1968.
7. Hamed Sultan. The Problem of the Gulf of Aqaba. Cairo, Al-Nahda Al-Jadida Press, 1966–1967.
8. Hamdan, Gamal. The Personality of Egypt, Vol. 2. Dar Al-Hilal, 1994.
9. Hedaya, Suhair. Sinai Canal: A New Vision for Global Navigation and a Parallel to the Suez Canal. Al-Ahram, 2012.
10. Mustafa, Ahmed Abdulrahim. The United States and the Arab East. Alam Al-Ma'rifa Series, Kuwait, 1987.
11. Ouda, Abdulmalik. Eritrea: A Comprehensive Survey Study. Institute of Arab Studies and Research, Cairo, 1996.

٢- Theses and Dissertations

1. Al-Atabi, Abdulzahra Shalash. The Political Geography of the Bab al-Mandeb Strait. Unpublished Master's Thesis, Al-Mustansiriyah University, College of Education, 2008.
2. Hussein, Omar Kamel. The Middle Eastern System and Its Impact on Arab Water Security. Master's Thesis, University of Anbar, 2002.
3. Tabani, Wahiba. Mediterranean Security in NATO Strategy — A Case Study of Terrorism. Master's Thesis, Tizi Ouzou University, Faculty of Law and Political Science, 2004.
4. Muhaimid, Khitab Saad. International Trade of Crude Oil in the Middle East: A Geopolitical Study. PhD Dissertation, University of Mosul, College of Education, 2013.

٣- Journals

1. Al-Hadithi, Khalil Ismail. "Toward a Unified Arab Position on the Strait of Hormuz." Arab Future Journal.
2. Al-Tai, Abdullah Shakir. "The Strait of Hormuz and the Impact of Its Potential Closure on the International Economy." A brief study published in Al-Quds Al-Arabi newspaper, 2006.

3. Sweilam, Hossam. "The Strait of Hormuz in the Focus of Iranian–American Conflict." Al-Ahram Center for Strategic Studies, Iranian Selections Journal, Issue 82, May 2007.
4. Arbeed, Amal. "The Strait of Hormuz: Strategic Importance and Alternatives." Al-'Amil Journal, 2012.
- 5- Worker Maher Al-Azzawi and Nassif Jassim Aswad. (2024). The geography of the countries of the Horn of Africa and their potential strategic dimensions. Issue 7, page 150.
- 6- Walid Khaled Khalaf and Nassif Jassim Aswad. (2024). The geostrategic dimensions affecting the strength of the Iraqi state from a geographical perspective. Tikrit University Journal of Human Sciences, Issue 7, page 177.
7. Salem, Hossam Al-Din Jaber. "The Problem of Closing the Strait of Hormuz and the Gulf Position." Emirates Center for Studies and Information, International Information Network. Internet source: <http://www.emasc.Akhbar, Alkhaleej.com>