

دور المضائق البحرية في تجارة النفط:

دراسة في الجغرافيا الاقتصادية والاستراتيجية

The Role of Maritime Straits in Oil Trade:
A Study in Economic and Strategic Geography

أ.د. ربيع خلف صالح

Prof. Dr. Rabeea Khalaf Saleh

drrabee1955@yahoo.com

قسم اقتصاديات النفط والغاز / كلية العلوم

الإدارية والمالية / جامعة الإمام جعفر الصادق عليه السلام

Department of Oil and Gas Economics /
College of Administrative and Financial Sciences /
Imam Jaafar Al-Sadiq University

الملخص

يتناول هذا البحث الدور الحيوي الذي تؤديه المضائق البحرية في تجارة النفط العالمية، حيث تمثل هذه المضائق نقاط عبور استراتيجية تمر عبرها النسبة الكبرى من صادرات الطاقة، خاصة مضائق هرمز، وباب المندب، وقناة السويس. يُبرز البحث الأهمية الاقتصادية لهذه الممرات، لكنه يكشف في ذات الوقت عن هشاشتها الجيوسياسية والبيئية، ما يجعل استقرارها عاملاً حساساً في أمن الطاقة العالمي حتى بلغ الأمر تأثيرها على أسعار الطاقة عالمياً.

فالأزمات متكررة هددت الملاحة وأثرت على أسعار الطاقة بحيث أصبح البحث عن بدائل استراتيجية لهذه المضائق أمراً ملحاً، سواء عبر خطوط الأنابيب أو تطوير ممرات برية وسككية جديدة. لذا يناقش البحث البدائل المطروحة لتقليل الاعتماد على هذه الممرات، مثل خطوط الأنابيب والموانئ الجديدة، مع تركيز خاص على مشروع «طريق التنمية» في العراق باعتباره مبادرة استراتيجية أطلقها العراق عام ٢٠٢٣، تهدف إلى إنشاء ممر بري-سككي يبدأ من ميناء الفاو الكبير في أقصى الجنوب، ويمتد شمالاً مروراً بالبصرة والناصرية والديوانية وبغداد والموصل، وصولاً إلى الحدود التركية، حيث يرتبط مع السكك الحديدية الأوروبية.

وخلص البحث إلى أن هذه البدائل تُعد مكملة للمضائق البحرية وليست بديلة عنها بالكامل، وتمثل خطوات واعدة نحو تنويع طرق التصدير وتحقيق أمن طاقي أكثر استدامة.

فضلاً عن ضرورة الاستثمار في البنية التحتية للموانئ مثل الفاو والدقم والعقبة، لتكون مراكز إمداد وتصدير متكاملة خارج نطاق التهديدات البحرية.

أ.د. ربيع خلف صالح.....

واهمية تشجيع الدراسات المتخصصة في جغرافيا النقل والطاقة، من أجل توفير قاعدة معرفية تدعم صناعة القرار الجيوسياسي والاقتصادي في مجال النفط.
الكلمات المفتاحية: المضائق البحرية، تجارة النفط، اسعار النفط.

Abstract

This research examines the vital role played by maritime straits in global oil trade. These straits represent strategic transit points through which the majority of energy exports pass, particularly the Straits of Hormuz, Bab el-Mandeb, and the Suez Canal. The research highlights the economic importance of these passages, but also reveals their geopolitical and environmental fragility, making their stability a critical factor in global energy security, even affecting global energy prices. Recurring crises have threatened navigation and impacted energy prices, making the search for strategic alternatives to these straits urgent, whether through pipelines or the development of new land and rail corridors. Therefore, the research discusses proposed alternatives to reduce reliance on these corridors, such as pipelines and new ports, with a particular focus on the "Development Road" project in Iraq, a strategic initiative launched by Iraq in 2023. This project aims to establish a land-rail corridor starting from the Grand Faw Port in the far south, extending north through Basra, Nasiriyah, Diwaniyah, Baghdad, and Mosul, all the way to the Turkish border, where it connects with European railways. The research concludes that these alternatives complement, but are not entirely substitutes for, the straits, and represent promising steps toward diversifying export routes and achieving more sustainable energy security. Furthermore, it emphasizes the need to invest in the infrastructure of ports such as Faw, Duqm, and Aqaba, to enable them to serve as integrated supply and export centers outside the scope of maritime threats. It also highlights the importance of encouraging specialized studies in the geography of transport and energy, in order to provide a knowledge base that supports geopolitical and economic decision-making in the oil sector.

Keywords: Straits, Oil Trade, Oil Prices

المقدمة

تُعد المضائق البحرية من أبرز التكوينات الجغرافية التي تؤدي دورًا محوريًا في الاقتصاد العالمي، لا سيما في قطاع الطاقة. فهي تمثل نقاط عبور حيوية لعبور ناقلات النفط من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك، ما يجعلها في قلب الجغرافيا الاقتصادية الدولية. وتتجلى أهمية هذه الممرات البحرية، مثل مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس، في كونها شرايين رئيسة لحركة الطاقة، تمر من خلالها نسب كبيرة من صادرات النفط العالمية، وتتحكم بشكل مباشر في أمن الإمدادات وسلسلة التجارة العالمية.

ومع تعاظم الأهمية الاقتصادية لهذه المضائق، تصاعدت أيضًا هشاشتها الجيوسياسية، إذ باتت ساحة لصراعات إقليمية ودولية، وتجلت قابليتها للتهديد في أزمات متكررة هددت الملاحة وأثرت على أسعار الطاقة. في هذا السياق، أصبح البحث عن بدائل استراتيجية لهذه المضائق أمرًا ملحًا، سواء عبر خطوط الأنابيب أو تطوير ممرات برية وسككية جديدة.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث في التساؤل حول مدى استمرار المضائق البحرية في أداء دورها المحوري في تجارة النفط في ظل التهديدات الجيوسياسية والبيئية المتكررة، ومدى فعالية البدائل المقترحة، وعلى رأسها مشروع طريق التنمية العراقي، في التخفيف من هذا الاعتماد

فرضية البحث

يفترض البحث أن المضائق البحرية لا تزال تمثل عصبًا رئيسًا في تجارة النفط العالمية، وأن البدائل المتاحة، رغم أنها غير قادرة على الإحلال الكامل، إلا أنها تمثل مكملاً استراتيجياً واعدًا، يسهم في تنويع طرق نقل الطاقة، وتخفيف الضغط الجيوسياسي على تلك المضائق.

هدف البحث

يهدف هذا البحث إلى دراسة أثر هذه المضائق على تجارة النفط، وتحليل التحديات التي تواجهها، واستكشاف البدائل الممكنة، مع تركيز خاص على مشروع "طريق التنمية" العراقي كحالة تطبيقية.

بناءً على ما تقدم، يسعى هذا البحث إلى دراسة الأهمية الجغرافية والاقتصادية للمضائق البحرية في تجارة النفط، وتحليل التهديدات التي تواجهها، واستعراض أبرز البدائل الاستراتيجية المطروحة، مع تسليط الضوء على مشروع طريق التنمية العراقي كحالة تطبيقية. وقد تم اعتماد المنهج التحليلي الوصفي الذي يجمع بين التحليل الجغرافي والاستراتيجي، والاستناد إلى مصادر أكاديمية وعملية حديثة، بغية ضمان تقديم رؤية علمية متوازنة وشاملة حول الموضوع.

الحدود الزمانية: بداية الالفية الحالية لحد الان لما لهذه المدة من تغيرات جوهرية ربما غيرت ثوابت اقليمية.

الحدود المكانية: منطقة تحرك النفط بكثافة عالية لاسيما الشرق الاوسط.

منهجية البحث:

احتوى البحث على مستخلص باللغتين العربية والانكليزية، كما احتوى اربعة مباحث تناول المبحث الاول المضائق البحرية وتجارة النفط. بينما تم دراسة التهديدات الجيوسياسية للمضائق البحرية في المبحث الثاني. اما المبحث الثالث فتطرق الى البدائل الاستراتيجية للمضائق البحرية. وفي المبحث الرابع تمت دراسة مشروع طريق التنمية.

«المبحث الأول»

المضائق البحرية وتجارة النفط

١.١ مفهوم المضائق البحرية وأهميتها الجيواقتصادية

تُعرّف المضائق البحرية بأنها ممرات مائية ضيقة تفصل بين كتل يابسة، وترتبط بين مسطحين مائيين. وغالبًا ما تكون ذات أهمية استراتيجية واقتصادية قصوى، نظرًا إلى موقعها الجغرافي الحساس ودورها في تسهيل النقل البحري الدولي. وتشكل هذه المضائق، في سياق التجارة العالمية للطاقة، نقاط اختناق حيوية لعبور ناقلات النفط، حيث لا توجد بدائل مباشرة أو متكافئة لمعظمها، ما يجعلها مركزًا لاهتمام القوى الكبرى والمستهلكين الكبار للطاقة.

وقد أدت هذه الأهمية إلى تركيز جيوسياسي دائم على هذه الممرات، حيث إن تأمينها أصبح من مهام الجيوش الكبرى، مثل الأسطول الأمريكي الخامس في الخليج العربي، والوجود البحري الفرنسي والبريطاني في باب المندب وقناة السويس (EIA, ٢٠٢٣). وبما أن أكثر من ٦٠٪ من النفط العالمي يتم نقله بحرًا، فإن استقرار هذه المضائق ينعكس مباشرة على استقرار أسواق الطاقة وأسعارها.

٢.١ أهم المضائق المؤثرة في تجارة النفط

مضيق هرمز:

يُعد مضيق هرمز الأهم عالميًا من حيث حركة ناقلات النفط. إذ يربط الخليج العربي بخليج عمان، ومنه إلى بحر العرب فالمحيط الهندي. وتمر عبره يوميًا ما يزيد على ٢٠ مليون برميل من النفط الخام، أي ما يقارب ثلث تجارة النفط البحرية العالمية.

تطل على المضيق إيران من الشرق، وسلطنة عمان من الجنوب، وهو المخرج البحري الوحيد لمعظم دول الخليج المصدرة للنفط مثل السعودية، العراق، الكويت، قطر، والإمارات.



مضيق باب المندب:

يقع بين جيبوتي من جهة واليمن من جهة أخرى، ويربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي. تمر من خلاله صادرات النفط الخليجية التي تقصد قناة السويس، كما يمر منه قسم كبير من النفط القادم من إيران والعراق. تؤثر فيه النزاعات الإقليمية بشدة، لا سيما النزاع اليمني الذي جعل المضيق عرضة لهجمات جماعات محلية، وهو ما رفع تكاليف التأمين والمخاطر الجيوسياسية فيه (Chatham House, 2022).

..... دور المضائق البحرية في تجارة النفط



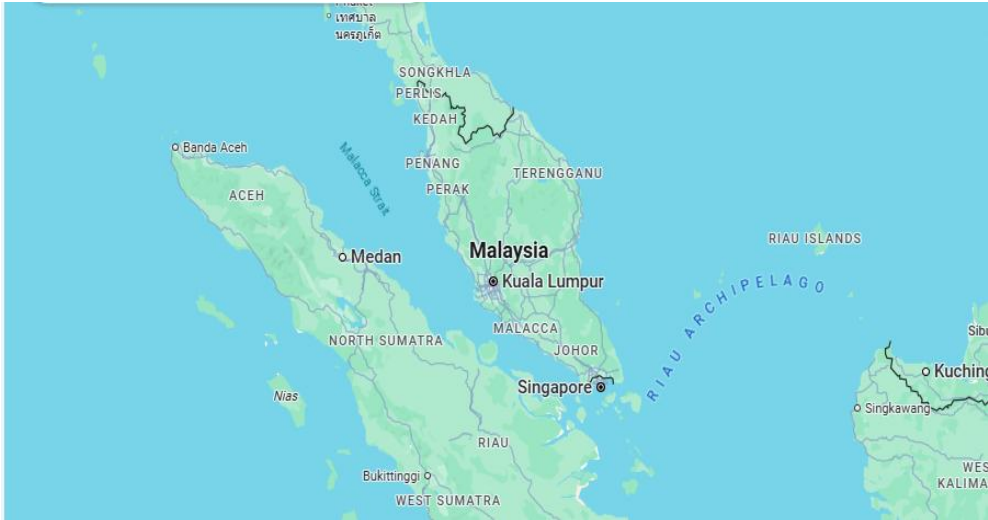
قناة السويس:

قناة صناعية تربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط. رغم أنها ليست مضيقةً طبيعيًا، إلا أنها تؤدي دورًا استراتيجيًا مهمًا. تُستخدم من قبل ناقلات النفط القادمة من الخليج والمتجهة إلى أوروبا. وتمر عبرها أكثر من ٨٪ من تجارة النفط العالمية. إلا أن قدرتها المحدودة ومخاطرها المحتملة، كما ظهر في حادثة السفينة "إيفر غيفن"، تؤكد على هشاشة الاعتماد الكامل عليها.



مضيق ملقا:

يقع بين شبه جزيرة ملايو وسومطرة، ويعد الممر الرئيسي لتدفقات النفط المتجهة إلى الصين واليابان وكوريا الجنوبية. يمر عبره ما يقارب ١٥ مليون برميل من النفط يوميا. وقد يكون عرضة للقرصنة أو النزاعات الجيوسياسية، ما دفع دول شرق آسيا إلى التفكير بخطوط أنابيب بديلة جزئية (UNCTAD, ٢٠٢٣).



٣.١ أهمية المضائق في خفض تكاليف النقل

من منظور اقتصادي، فإن نقل النفط عبر المضائق البحرية يظل أكثر كفاءة من حيث التكلفة مقارنة بخطوط الأنابيب أو النقل البري. فالمضائق تمثل نقاط عبور طبيعية تقلل المسافات وبالتالي تقلل التكاليف التشغيلية، إذ تسمح لناقلات النفط العملاقة بقطع آلاف الكيلومترات دون توقف. إلا أن هذا الامتياز يكشف عن وجهه الآخر عند حدوث توترات، حين يصبح الاعتماد الزائد على هذه الممرات نقطة ضعف استراتيجية.

٤.١ الموقع الجغرافي للمضائق العربية في التجارة العالمية

تتمتع الدول العربية بميزة جغرافية نادرة من حيث إشرافها على ثلاثة من أهم المضائق البحرية العالمية: هرمز، باب المندب، وقناة السويس. وهذه السيطرة الجغرافية تمنح العالم العربي قوة تفاوضية في منظومة أمن الطاقة، لكنها في المقابل تضعه تحت ضغط التهديدات الدولية والإقليمية. فالعراق والكويت والبحرين وقطر تعتمد اعتماداً شبه كلي على مضيق هرمز، في حين أن مصر تُعد مالكة وحيدة لقناة السويس، والسعودية واليمن تشرفان على باب المندب.

«المبحث الثاني»

التحديات الجيوسياسية للمضائق البحرية

١.٢ المضائق البحرية كنقاط اشتباك استراتيجي

لم تعد المضائق البحرية ممرات للتجارة الدولية فقط، بل أيضًا نقاط اشتباك وصراع بين الدول، ومواقع لعرض القوة الجيوسياسية. فمع تصاعد التنافس على مصادر الطاقة وطرق نقلها، تحولت هذه المضائق إلى ساحات للصراع غير المباشر، مما يزيد من هشاشة النظام التجاري الدولي، خصوصًا تجارة النفط.

وقد استخدمت بعض الدول هذه المضائق كأدوات ضغط سياسي، فمثلًا هددت إيران مرارًا بإغلاق مضيق هرمز ردًا على العقوبات الأمريكية، بينما أدى الصراع في اليمن إلى تهديدات متكررة في باب المندب. ويُضاف إلى ذلك التنافس الدولي على النفوذ البحري في البحر الأحمر، وخليج عدن، والمحيط الهندي، مما يجعل المضائق معرضة دائمًا للاضطراب (Katzman, 2022).

٢.٢ الحالة الخاصة بمضيق هرمز

يمثل مضيق هرمز، من الناحية الأمنية، نقطة تماس قابلة للاشتعال في أي لحظة. وقد تعرّضت ناقلات نفط لهجمات وتفجيرات، منها الهجوم على ناقلتين في يونيو ٢٠١٩، وهو ما أدى إلى ارتفاع أسعار النفط عالميًا بنسبة ٤٪ خلال ٤٨ ساعة فقط (EIA, 2023). وتملك إيران القدرة على زرع ألغام بحرية، أو تعطيل الملاحة في المضيق، مما يجعل الدول الغربية تراقب المضيق من خلال الأقمار الصناعية والطائرات المسيّرة باستمرار.

٣.٢ باب المندب والنزاع اليمني

يُعد مضيق باب المندب من أكثر الممرات عرضة للتقلبات الأمنية. فبسبب الصراع في اليمن، أصبح المضيق ساحة مفتوحة لتجربة الأسلحة المسيرة والصواريخ البحرية. ففي عام ٢٠٢٣ وحده، سُجلت أكثر من ٢٠ محاولة هجوم على ناقلات وسفن شحن عبر هذا المضيق، مما دفع شركات التأمين إلى رفع أقساطها بنسبة تجاوزت ٦٠٪ مقارنة بالعام السابق (Chatham House, ٢٠٢٣). إن التهديد في باب المندب لا يتعلق فقط بتعطيل تجارة النفط، بل يمتد ليشمل تهديد الأمن الغذائي، إذ تمر منه نسبة كبيرة من صادرات القمح إلى إفريقيا.

٤.٢ قناة السويس والهشاشة اللوجستية

رغم الاستقرار النسبي في مصر، إلا أن قناة السويس لا تخلو من التحديات. إن حادثة "إيفر غيفن" في مارس ٢٠٢١ كشفت عن مدى اعتماد العالم على هذا الممر الحيوي، حيث توقفت حركة السفن لما يقرب من أسبوع، ما أدى إلى خسائر تُقدَّر بـ ١٠ مليارات دولار يوميًا. هذا يشير إلى أن المضائق ليست عرضة فقط للتهديدات العسكرية، بل حتى للأخطاء الفنية أو سوء الأحوال الجوية، مما يعزز الحاجة إلى تنوع مسارات التجارة.

٥.٢ التهديدات البيئية والمناخية

لا يمكن إغفال التهديد البيئي في المضائق، خاصة مع احتمال حدوث تسربات نفطية كارثية نتيجة لهجمات أو حوادث. فمثلًا، أي خلل في ناقلة نفط تمر عبر مضيق هرمز قد يؤدي إلى كارثة بيئية في الخليج، تؤثر على التنوع البيولوجي والأنشطة الاقتصادية الساحلية. كما أن ارتفاع حرارة المياه بسبب التغير المناخي قد يؤثر على صلاحية المضائق للملاحة مستقبلاً، لا سيما القنوات الاصطناعية مثل السويس التي تعتمد على مستويات دقيقة للمياه.

٦.٢ تأثير التهديدات على تدفق النفط وأسعاره

إن كل تهديد يطرأ على أحد المضائق الحيوية ينعكس مباشرة على أسعار النفط العالمية. فالسوق حساس جداً لمجرد الإشارات، فضلاً عن الحوادث الفعلية. لذلك، فإن المخاطر الجيوسياسية تحوّل المضائق من مجرد ممرات ملاحية إلى عناصر مؤثرة في السياسة التجارية العالمية، ومحددات لقرارات الإنتاج والتصدير من قبل منظمة أوبك والدول الصناعية المستوردة للنفط.

«المبحث الثالث»

البدائل الاستراتيجية للمضائق البحرية

١.٣ دوافع البحث عن البدائل

في ظل تزايد التوترات الجيوسياسية والمخاطر البيئية، أصبحت المضائق البحرية نقاط اختناق محفوفة بالمخاطر، ما دفع دول العالم، خاصة الدول المصدرة والمستوردة للنفط، إلى التفكير الجاد في إيجاد بدائل استراتيجية. ولا تنبع هذه الرغبة من الخوف على التجارة فقط ، بل من الحاجة لتقليل الاعتماد على ممرات بحرية قابلة للإغلاق أو العرقلة، سواء عبر الحروب أو الأزمات أو حتى الكوارث الطبيعية.

أحد أبرز الدوافع هو ارتفاع تكاليف التأمين على السفن التي تمر عبر مضائق غير آمنة مثل باب المندب أو هرمز. كذلك فإن سيطرة بعض الدول على المضائق الحساسة (مثل إيران على مضيق هرمز) يمنحها أوراق ضغط سياسي واقتصادي لا تستهان بها. كل ذلك حفز التفكير في ممرات بديلة أو مكملة تُؤمن تدفق النفط وتحمي استقرار السوق العالمي.

٢.٣ خطوط أنابيب نقل النفط كبداية جزئية

تمثل خطوط الأنابيب أحد الحلول المهمة لتجاوز الاعتماد الكلي على المضائق، خاصة أنها تنقل النفط مباشرة عبر البر إلى موانئ تقع خارج مناطق الخطر البحري. ومن أبرز خطوط الأنابيب البديلة:

١) خط الأنابيب الإماراتي (حبشان - الفجيرة): ينقل النفط من الحقول الداخلية في أبو ظبي إلى ميناء الفجيرة على بحر العرب، متجاوزًا مضيق هرمز. وتبلغ طاقته نحو ٥, ١ مليون برميل يوميًا.

٢) خط الأنابيب السعودي "شرق-غرب": والمعروف باسم بترولاين، يربط الحقول الشرقية بميناء ينبع على البحر الأحمر. طاقته تتجاوز ٥ ملايين برميل يوميا، ويُعد من أنجح الأمثلة على تجاوز المضائق.

٣) خط "كركوك - جيهان": ينقل النفط العراقي من شمال البلاد إلى ميناء جيهان التركي على البحر المتوسط. ورغم تكرار توقفه لأسباب سياسية وأمنية، إلا أنه يمثل ممراً مهماً للعراق وتركيا.

٤) خطوط داخلية في الصين وروسيا والهند: تربط المناطق الساحلية أو البرية بمحاور استراتيجية، مما يخفف الضغط على المضائق الدولية.

لكن تبقى خطوط الأنابيب محدودة القدرة مقارنة بالنقل البحري، وتواجه تحديات تتعلق بالبنية التحتية والتكلفة السياسية والتمويل الدولي.

٣.٣ الموانئ الاستراتيجية كوسائل تفريغ وتوجيه

تعمل بعض الدول على تطوير موانئ بديلة لاستقبال النفط وإعادة توجيهه دون الحاجة للمرور بمضائق ضيقة أو مهددة ومنها:

١) ميناء الفجيرة (الإمارات): أصبح من أكبر موانئ التصدير على بحر العرب، مزود بالبنية التحتية للتكرير والتخزين.

٢) ميناء الدقم (عمان): مشروع طموح يسعى لتحويل عمان إلى مركز إقليمي للنفط والغاز خارج مضيق هرمز.

٣) ميناء العقبة (الأردن): يُستخدم في بعض الأحيان لتصدير النفط العراقي بواسطة النقل البري ثم البحري.

٤) ميناء الفاو الكبير (العراق): ركيزة مشروع طريق التنمية، ويهدف لأن يكون بوابة تجارية رئيسة للعراق والخليج نحو أوروبا.

٤.٣ المبادرات الإقليمية والدولية البديلة

ظهرت في السنوات الأخيرة، مشاريع دولية طموحة تهدف لإعادة رسم خريطة التجارة والنقل العالمية أهمها ما يأتي:

- (١) مشروع الحزام والطريق الصيني: يوفر ممرات برية وبحرية تربط آسيا بأوروبا عبر آسيا الوسطى والشرق الأوسط.
- (٢) الممر الاقتصادي الهند - الخليج - أوروبا: أعلن عنه في قمة G٢٠ (٢٠٢٣) كبديل غربي لمشروع الحزام الصيني، ويتضمن خطوطاً للسكك الحديدية والربط بين موانئ الخليج والهند.
- (٣) مشروع طريق التنمية (العراق): يطمح لتحويل العراق إلى ممر نقل بري - سككي يربط بين الخليج وتركيا وأوروبا، مما قد يقلل من الاعتماد على قناة السويس وباب المندب.

٥.٣ التحديات التي تواجه البدائل

- رغم أن هذه البدائل واعدة، إلا أن معظمها يواجه تحديات ضخمة، منها:
- (١) التمويل: فمشاريع كهذه تحتاج إلى مئات المليارات من الدولارات.
 - (٢) الاستقرار السياسي: العديد من الدول المستضيفة تعاني من اضطرابات مزمنة تعيق الاستثمار والتنفيذ.
 - (٣) البيئة القانونية والتشريعية: غياب التنسيق الدولي والأنظمة الجمركية الموحدة يعيق حركة البضائع.
 - (٤) الإرهاب والتخريب: بعض الخطوط البرية والأنابيب عرضة للهجمات، خاصة في مناطق النزاع.

٦.٣ تحليل وظيفي للبدائل: مكّمة لا بديلة

لا يمكن لأي من هذه البدائل أن يُلغي الحاجة إلى المضائق البحرية بالكامل. فهي، في أحسن الأحوال، مكّمة للمضائق وتوفر تنوعاً للمخاطر. لكن استمرار الاعتماد على المضائق سيبقى قائماً لعقود قادمة، ما لم يتم تطوير شبكات نقل ضخمة برًا وبحرًا، وربطها بنظام عالمي مشترك ومتناغم.

«المبحث الرابع»

مشروع طريق التنمية

دراسة حالة في السياق الجغرافي والاستراتيجي

١.٤ التعريف بمشروع طريق التنمية

مشروع "طريق التنمية" هو مبادرة استراتيجية أطلقها العراق عام ٢٠٢٣، تهدف إلى إنشاء ممر بري-سككي يبدأ من ميناء الفاو الكبير في أقصى الجنوب، ويمتد شمالاً مروراً بالبصرة والناصرية والديوانية وبغداد والموصل، وصولاً إلى الحدود التركية، حيث يرتبط مع السكك الحديدية الأوروبية. يتميز المشروع بطوله البالغ أكثر من ١٢٠٠ كم، ويجمع بين الطرق السريعة الحديثة وخطوط السكك الحديدية المخصصة للبضائع والركاب، ما يجعله أحد أكثر مشاريع النقل الطموحة في المنطقة.

ينطوي المشروع على أبعاد اقتصادية وجيوسياسية عميقة؛ فهو لا يسعى فقط إلى تحسين البنية التحتية الداخلية للعراق، بل يهدف إلى جعل البلاد مركزاً إقليمياً للنقل يربط بين الخليج وأوروبا، متجاوزاً الاعتماد الكامل على المضائق البحرية، خاصة قناة السويس

٢.٤ أهداف المشروع في مجال الطاقة والنقل

يحمل مشروع طريق التنمية عدة أهداف استراتيجية، من أبرزها:

(١) تأمين ممر بديل لصادرات النفط والغاز: عبر استخدام شبكة سكك حديد لنقل الحاويات والصهاريج من ميناء الفاو إلى تركيا ثم أوروبا، دون الحاجة إلى قناة السويس أو باب المندب.

(٢) تقليل التكاليف الزمنية والمالية: إذ يُتوقع أن تختصر مدة وصول البضائع بين الخليج وأوروبا بنسبة ٥٠٪ مقارنة بالطرق البحرية التقليدية.

٣) تحفيز التكامل الاقتصادي الإقليمي: من خلال ربط دول الخليج بتركيا وأوروبا عبر العراق، وتحقيق استفادة متبادلة بين المنتجين والمستهلكين للطاقة.
٤) تحويل العراق إلى مركز ترانزيت استراتيجي: مما يعزز من قدراته التفاوضية الإقليمية ويمنحه دوراً أكثر فعالية في تجارة الطاقة الدولية.

٣.٤ العلاقة بين طريق التنمية ومضيق هرمز

من المهم التمييز بين دور طريق التنمية وموقعه الجغرافي بالنسبة للمضائق. فمضيق هرمز لا يُمكن تجاوزه في عملية تصدير النفط الخليجي للشرق والشرق الاقصى ويبقى بوابة حاکمة حتى في حالة استكمال طريق التنمية، وبالتالي، لا يمكن لطريق التنمية أن يكون بديلاً مباشراً لمضيق هرمز، في حين يمكن ان يكون مكملًا ممتازًا لمشروع طريق التنمية لتسيير تجارة الشرق والغرب بالاتجاهين حيث يعمل المشروع على تجاوز الاعتماد على قناة السويس وباب المندب (سيما من الخليج إلى أوروبا).

٤.٤ التحديات التي تعيق المشروع

رغم أهمية المشروع وطموحه، إلا أنه يواجه مجموعة من التحديات وهي:

- ١) الاستقرار الأمني: إذ أن المسار يمر بمناطق شهدت اضطرابات سياسية وأمنية خلال العقود الماضية.
- ٢) ضعف البنية التحتية الحالية: مما يتطلب استثمارات ضخمة لإعادة تأهيل الطرق والسكك والموانئ.
- ٣) غياب التوافق الإقليمي: إذ أن نجاح المشروع يتطلب تنسيقاً عالياً بين العراق ودول الخليج وتركيا وأوروبا، وهو ما لا يزال في بداياته.
- ٤) منافسة مشاريع إقليمية أخرى: مثل الممر الهندي-الخليجي-الأوروبي، ومشاريع إسرائيلية-خليجية محتملة.

٥.٤ الآفاق المستقبلية

إذا ما نجح العراق في تجاوز العقبات، فإن مشروع طريق التنمية قد يُحدث تغييرًا نوعيًا في منظومة النقل الإقليمي، ويضع البلاد في قلب المعادلة الجغرافية لنقل النفط والبضائع. وسيكون لهذا المشروع أثر مزدوج، فمن ناحية يقلل الاعتماد على المضائق، ومن ناحية ثانية فإن من شأنه تحفيز التنمية الاقتصادية داخل العراق.

الإستنتاجات والتوصيات

أولاً: الإستنتاجات

من خلال تتبّع دور المضائق البحرية في تجارة النفط وتحليل موقعها الجغرافي وأهميتها الجيوسياسية، وتقييم البدائل المطروحة، يمكن الخروج بعدد من الاستنتاجات الرئيسة وهي:

(١) المضائق البحرية هي شرايين الطاقة العالمية، إذ تمر عبرها أكثر من ٦٠٪ من صادرات النفط العالمية، ولا سيما عبر مضيق هرمز، الذي يُعد أهم نقطة اختناق بحرية للطاقة في العالم.

(٢) تتسم هذه المضائق بهشاشة جيوسياسية وأمنية، حيث أن معظمها يقع في مناطق نزاع أو بالقرب من بؤر التوتر، ما يجعلها عرضة لاضطرابات تؤثر في استقرار سوق الطاقة الدولية.

(٣) البدائل الاستراتيجية، مثل خطوط الأنابيب والموانئ البرية، ما تزال حلولاً جزئية، إذ لا تغني عن المضائق ولكنها توفر تنوعاً وتخفيفاً للمخاطر، خاصة في حالات الطوارئ أو الكوارث البحرية.

(٤) مشروع طريق التنمية العراقي يُعد من أبرز البدائل البرية الواعدة، لكنه لا يُشكل بديلاً لمضيق هرمز بقدر ما يُعد بديلاً للمسارات اللاحقة (قناة السويس وباب المندب) في إيصال النفط الخليجي إلى أوروبا.

(٥) يظل التنسيق الإقليمي والدولي شرطاً حاسماً لإنجاح البدائل، خصوصاً في ظل تعدد المشاريع المتنافسة وتضارب المصالح الجيوسياسية.

ثانياً: التوصيات

- ١) ضرورة تعزيز أمن المضائق البحرية من خلال التعاون الإقليمي والدولي، وبناء تحالفات بحرية لحماية الملاحة وضمان انسياب الطاقة.
- ٢) توسيع شبكات خطوط الأنابيب داخل الدول الخليجية، مع تعزيز الربط مع العراق وإيران لتقليل الاعتماد على النقل البحري.
- ٣) الإسراع في تنفيذ مشروع طريق التنمية، مع إشراك القطاع الخاص والمؤسسات الدولية في التمويل والتنفيذ، وتحقيق الربط اللوجستي مع موانئ الخليج وتركيا.
- ٤) الاستثمار في البنية التحتية للموانئ مثل الفاو والدقم والعقبة، لتكون مراكز إمداد وتصدير متكاملة خارج نطاق التهديدات البحرية.
- ٥) تشجيع الدراسات المتخصصة في جغرافيا النقل والطاقة، من أجل توفير قاعدة معرفية تدعم صناعة القرار الجيوسياسي والاقتصادي في مجال النفط.

الملحق

جدول مقارنة بين المضائق البحرية

الدول المشرفة	أبرز المخاطر	نسبة عبور النفط	الموقع الجغرافي	المضيق
اميركا ايران عمان	التوترات الايرائية- الاميركية	30- 35%	بين ايران وعمان	هرمز
اليمن جيبوتي	الحرب اليمنية والهجمات البحرية	8-10%	بيناليمن وجيبوتي	باب المنذب
مصر	اعطال فنية وازدحام وبدائل محتملة	8%	مصر	قناة السويس
ماليزيا اندونيسيا	القرصنة والتنافس الصيني الاميركي	15%	بين ماليزيا وسومطرة	ملقا

المراجع

أولاً: المراجع العربية

- ١) الحسني، ك. (٢٠٢٢). الأمن الطاقوي العربي. بغداد: مركز دراسات الخليج.
- ٢) عبد الله، ح. (٢٠٢١). تحليل المضائق البحرية في سياق التجارة الطاقوية. مجلة السياسة الدولية، ٥٦ (4).
- ٣) عبد الله، س. (٢٠٢٣). التوترات الجيوسياسية في المضائق البحرية العربية. مجلة الجغرافيا السياسية. جامعة بغداد.
- ٤) مركز البيان للدراسات. (٢٠٢٤). مشروع طريق التنمية: الرؤية والتحديات. بغداد.
- ٥) عبد الله، ح. (٢٠٢٣). الموقع الجيوسياسي لميناء الفاو في التجارة الإقليمية. مجلة دراسات الموانئ العربية، 1 (11).

ثانياً: المراجع الأجنبية

- 1) EIA. (2023). World Oil Transit Chokepoints. U.S. Energy Information Administration.
- 2) Chatham House. (2022). Energy Security in the Maritime Domain.
- 3) Chatham House. (2023). Red Sea Shipping Risks Amid Yemen Conflict.
- 4) UNCTAD. (2023). Maritime Transport Review.
- 5) Energy Intelligence. (2023). Pipeline Geopolitics in the Gulf Region.
- 6) Katzman, K. (2022). Iran and the Strait of Hormuz. Congressional Research Service.

- 7) 7. Iraq News Agency. (2023). Iraq Launches Development Road to Link Gulf with Europe.
- 8) 8. World Bank. (2024). Iraq: Infrastructure and Connectivity Overview.