

أهمية مضيق هرمز في السياسة الدولية



الفهرس:

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية
الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي مضيق هرمز أنموذجاً
مضيق هرمز : عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية
استراتيجية الأمن والدفاع العُماني نحو مضيق هرمز
مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال اقفاله: دراسة جيوبوليتيكية

من اعداد صخري محمد
الجزائر

الاستراتيجيات الإقليمية والدولية في مضيق هرمز

أ.م.د. سعدون شلال ظاهر

كلية التربية للنبات / جامعة الكوفة

م.م. تغريد رامز هاشم العذاري

المقدمة:-

يدرك الناظر المتأمل في خريطة العالم بوضوح أهمية المضائق البحرية في ربط أجزاء العالم مع بعضها بعضاً، فعبر هذه المضائق تتم الملاحة البحرية العالمية وتعبّر وسائلها المتعددة التي تنصدر وسائل النقل في عالم اليوم، ويدرك كذلك الوضع الجغرافي الخاص الذي تمتاز به المضائق والذي يمكنها من التحكم في الملاحة البحرية ويمنحها وضعاً استراتيجياً وقانونياً خاصاً، وذلك نتيجة لتقارب سواحلها.

وهذا الوضع الجغرافي الذي يمكن الدول المشرفة على المضائق من التحكم والسيطرة عليها وجعل القوى البحرية العالمية تتسابق لفرض نفوذها وسيطرتها على هذه المضائق ذات الأهمية والبعد الجيوبولتيكي الخاص.

وقد حصل هذا لبريطانيا التي فرضت نفوذها على منطقة عدن حيث مضيق باب المندب الذي يربط البحر العربي والبحر الأحمر وكذا مضيق جبل طارق الذي يربط البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي.

ومضيق هرمز أحد المضائق المهمة في عالم اليوم، حيث يقع في منطقة الخليج العربي ذات الأهمية التاريخية والسياسية فضلاً عن ثقلها النفطي، وقد تصاعد الاهتمام بهذا المضيق والملاحة عبره إبان الحرب العراقية- الإيرانية التي استمرت ثمان سنوات ١٩٨٠-١٩٨٨م، حيث صدرت بعض التهديدات الإيرانية بأغلاقه أمام الملاحة.

و صدرت في المقابل بعض التصريحات والقرارات الدولية التي تحذر من اغلاقه، وكذا صور التهديد للملاحة عبره ومصادر ذلك والخيارات الممكنة أمام دول المنطقة في حال تنفيذ مثل هذه التهديدات.

المبحث الاول: الإستراتيجية الإقليمية

تمهيد

تتمتع منطقة مضيق هرمز بوزن دولي خاص قديماً وحديثاً استمدتها من أهمية الخليج العربي ذاته استراتيجياً واقتصادياً وعسكرياً، على المستويين الإقليمي والدولي، فقد كان منذ مئات السنين طريقاً ملاحياً حيوياً ومهماً للتجارة العالمية بين الشرق والغرب، وهذه الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز من وجهة نظر الجغرافية السياسية لها ثلاثة أبعاد مكملية لبعضها

بعضاً، وهي البعد الجغرافي، والبعد الاقتصادي، آذ ليس في العالم مثال أفضل من الذي يقدمه مضيق هرمز من حيث تأثير الجغرافية في المجتمع والاقتصاد والسياسة، حيث يتمتع بأهمية متزايدة سواء من الناحية السياسية أم الجغرافية أو التاريخية أو الاقتصادية أو العسكرية، وهو ما يؤثر في طبيعة العلاقات بين دول هذه المنطقة من جهة، وفي ميزان السياسة الدولية من جهة أخرى، وخلقت هذه الأهمية مشاكل عديدة لسكانه، فقد أجبرتهم على الدخول في صراع مرير مع القوى الاستعمارية والتوسعية في المنطقة.

أولاً- الإستراتيجية الإيرانية:

الإستراتيجية هي خطط شاملة يضعها المتخصصون في الميادين العسكرية والاقتصادية والسياسية والاجتماعية كافة وذلك بهدف إدارة الدولة وتوجيهها نحو تحقيق أهدافها وأمنها بما يتلائم مع الإمكانيات الطبيعية والبشرية^(١).

وتتجلى طبيعة الإستراتيجية الإيرانية لمضيق هرمز في الموقف الإيراني الذي يدعو الى إقامة الأحلاف العسكرية لتحقيق أطماعها في المنطقة وفي مضيق هرمز خاصة، حيث دأبت إيران بوصفها قوة إقليمية في إقامة الأحلاف تحت مسميات مختلفة "كمنطقة الدفاع الإقليمية"، "الحزام الأمني الخليجي" و " الحلف الإقليمي"^(٢).

ولتأمين بقاء القوات الإيرانية والقوات العسكرية المشرفة على مضيق هرمز الممر المائي الحيوي الذي يتحكم بمرور النفط.

لا بد من جعل خليج عُمان خارج نطاق المياه الإقليمية وهذا يعني أخراج جزيرة مصيرة من الأحلاف والقواعد العسكرية والتي تسيطر عليها القوات الإيرانية ضمن اتفاق مع سلطنة عُمان. إن الإستراتيجية الإيرانية لم تقتصر فقط على مضيق هرمز انطلاقاً من أهميته بوصفه ممراً مائياً ملاحياً دولياً مهماً، آذ أن السفن المارة فيه لا تستطيع الوصول الى أي ميناء من موانئه من دون المرور بالمضيق وإنما امتداد هذا التهديد ليشمل الجزر العربية التي تشرف على هذا الممر المائي الحيوي، وحيث تعد هذه الجزر والممرات الواقعة فيها ممرات بحرية دولية والحكم عليها كالحكم على مضيق هرمز، إذ من دون ممراتها تكون الملاحة معرضة الى خطر حرية الحركة وذلك لضحالة عمق البحر خارج هذه الجزر^(٣).

وفي الثمانينات، ومع اندلاع الحرب العراقية الإيرانية وتفاقمها غدت التوقعات عن إغلاق المضيق أصبحت اقرب الى الحقيقة، حيث أصبح التهديد بإغلاق المضيق خياراً استراتيجياً لإيران ضد العراق والدول المساندة له، لذلك قامت إيران منذ بداية الحرب بإغلاقه أمام السفن العراقية مما ألجأ العراق الى خيار الاستفادة من خطوط الأنابيب عبر تركيا والسعودية، وازداد التهديد الإيراني قوة وشمولاً بعد مرحلة حرب الناقلات عام ١٩٨٤، ومن أول التهديدات الإيرانية في هذا الباب إشارة الرئيس الإيراني في مقابلة معه في تشرين الأول ١٩٨٠ الى أن إيران لن تتردد في إغلاق المضيق إذا دخلت دولة أخرى الحرب ضد إيران، وشبهاً بذلك ما

1- محمد أزهر السماك، الجغرافية السياسية أسس وتطبيقات، الجغرافية السياسية أسس وتطبيقات، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ص ٢٧٧.

2- ناطق شاكر محمود، المشروع الامبريالي الجديد في الخليج العربي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٠، ص ١٦.

1- فخري رشيد المهنا، النظام القانوني في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، الطبعة الاولى، بغداد، ص ٢١٢.

ذكره قائد القوة البحرية الإيرانية في الفترة نفسها من أن إيران ستقوم بتلغيم المضيق إذا دخلت إحدى الدول العربية الحرب ضد إيران^(٤).

وفي عام ١٩٨٣ وعندما وافقت فرنسا على تزويد العراق بطائرات فرنسية متميزة صدرت عدة تهديدات إيرانية حول إغلاق المضيق، منها تصريح كل من الزعيم الإيراني الخميني ورئيس الدولة خامنئي آنذاك، بأن المضيق معرض للإغلاق إذا حصلت العراق على هذه الطائرات من فرنسا، ومثل ذلك تصريح رئيس البرلمان الإيراني آنذاك بأن إيران ستقوم بإغلاق المضيق إذا هوجمت منشآتها النفطية في جزيرة خرج، وتتابع التهديدات وتعالق الأصوات الإيرانية خلال عامي ١٩٨٤، ١٩٨٥، حتى أن وسائل الإعلام الإيرانية نشرت في تشرين الثاني ١٩٨٥ خطة لإغلاق المضيق ومنع السفن من عبوره^(٥).

ومع قوة هذه التهديدات وحصول ما تخوفت منه إيران من مهاجمة منشآتها النفطية، فإنها لم تلجأ إلى الإغلاق التام للمضيق أمام الملاحة العالمية لأن إيران نفسها ستتضرر من الإغلاق لأن كثيراً من صادراتها و وارداتها تمر عبره، فضلاً عن أن إيران عاجزة تقنياً عن إغلاق مضيق هرمز خاصة وأن الدول العظمى لاتسمح بذلك، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن إغلاق مضيق هرمز يضر بإيران أكثر من غيرها، بل أن بعض الخبراء يؤكد أنه من المبالغ فيه الخوف من إمكانية إغلاق مضيق هرمز بتغطية السفن مهما كان حجمها كبيراً، إذ أن عرضه يبلغ (٢٠،٧٥) ميلاً بحرياً^(٦) ثم أن إيران واجهت ردود فعل عالمية ومحلية قوية ضد مثل هذا الأجراء غير القانوني، حيث صدرت عدة تصريحات من جهات ودول مختلفة تعارض ذلك، منها قرار مجلس الأمن رقم (٥٤٠) الذي صدر في تشرين الأول عام ١٩٨٣ والذي دعا طرفي النزاع إلى إيقاف الحرب وركز على حرية الملاحة في المياه الدولية، والقرار رقم (٥٥٢) الذي ركز على حرية الملاحة الدولية وخاصة السفن التجارية ودعا إيران لمراعاة ذلك^(٧).

وفي لقاء القمة الثالث لقادة دول مجلس التعاون الخليجي الذي عقد في تشرين الثاني ١٩٨٣، أكد أولئك القادة تأييدهم لقرار مجلس الأمن رقم (٥٤٠)، ودعوا إيران إلى مراعاة ذلك وعدم تهديد الملاحة في كل من الخليج العربي ومضيق هرمز، وخارج نطاق دول المنطقة دعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى توفير سلامة الملاحة في المضيق حتى لو دعا الأمر إلى استخدام القوة، وقد صرح وزير الدفاع الأمريكي آنذاك (واينبرغر) بأن مضيق هرمز مهم جداً للعالم الحر ولدول الخليج، لذا لا بد من أن يكون مفتوحاً أمام الملاحة^(٨).

فضلاً عن ذلك أن إغلاق المضيق بحاجز طبيعي أمر في غاية الصعوبة لأسباب تتعلق بطبيعة المضيق، فسعته التي سبق الإشارة إليها والتي لا تقل عن (٢٠،٧٥) ميلاً بحرياً يصعب معها

⁴ - S, Amin, Political and Strategic Issues in the Persian/Arabian Gulf, Royston Ltd, Glasgow, 1984, P.91

1- وحدة خدمات المعلومات بمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) على الموقع:

<http://www.alarab.com>

<http://www.ahram.org.eg/arab/ahram/2000/5/26> .

2- خليل الياس مراد، حرب الخليج وانعكاساتها على الامن القومي العربي، بغداد، ١٩٨٧ ص ٥٧.

3- يحيى حلمي رجب، الخليج العربي والصراع الدولي، دار العروبة، الكويت، ١٩٩٠، ص ١٩٥.

4- إسماعيل صبري مقلد، أمن الخليج وتحديات الصراع الدولي، شركة الربيعان، الكويت، ١٩٨٤، ص ٢٠٦ - ٢٠٧.

بناء حاجز صناعي، وخيار اللجوء إلى إغراق سفن لسد المضيق، خيار غير علمي، لان إغراق سفينة أو حتى بضع سفن لا يحول دون الملاحة عبر المضيق، حيث ان طول ناقلات النفط العملاقة يتراوح ما بين (٣٠٠-٤٢٠م)، وهذا يعني أن أي قوة لكي تغلق المضيق بمثل هذا الحاجز تحتاج إلى ما لا يقل عن (٢٨) ناقلة بجوار بعضها بعضاً في وقت واحد وهذا أمر في غاية الصعوبة^(٩).

وقد حصل في بداية الثمانينيات ان ناقلة ليبيرية تم إحراقها وهي تعبر المضيق ولم تتوقف الملاحة.

وفي عام ١٩٨٧ تم إغراق سفينة في منطقة المضيق بواسطة قوة إيرانية ومع ذلك استمرت الملاحة عبره^(١٠). جدول (١). وشهد المضيق أزمت سابقة بين إيران والدولة الكبرى، كان آخرها في ٢٣ آذار ٢٠٠٧، عندما احتجزت إيران (١٥) من البحارة البريطانيين في مياه الخليج العربي بالقرب من المضيق مدة أسبوعين بزعم أنهم دخلوا المياه الإقليمية الإيرانية، حينما أعلنت بريطانيا أن البحارة كانوا يقومون بدورية لمكافحة التهريب في المياه العراقية بموجب تفويض من الأمم المتحدة، وبعد اتصالات دبلوماسية بين البلدين، أطلقت سراح المحتجزين في الرابع من نيسان عام ٢٠٠٧.^(١١)

- 1- يحيى صدقة فاضل، مضيق هرمز: طبيعته وأهميته الاستراتيجية الإقليمية والعالمية الحالية، امانة مجلس التعاون، مجلة التعاون، العدد ٩، جمادي الاول ١٩٨٨، ص ٤٩.
- 2- عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، اتحاد كتاب وادباء الامارات، الشارقة، ١٩٩٠، ص ١٠٤.
- 3- ايحي نبوز- هند بداري، مضيق هرمز ومحطات من الأزمات الإستراتيجية ٢٠٠٨/١/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) على الموقع: <http://www.egypt.com>.

جدول (١)

أعداد السفن والناقلات التي تعرضت للهجوم الإيراني خلال المدة من ١٩٨١/٥/٢١ لغاية ١٩٨٨/٨/٤

السنة	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧	١٩٨٨	المجموع
اعداد السفن والناقلات	٥	٢٢	١٥	٦٣	٣٩	١٢٥	١٨٤	٩٢	٥٤٥

المصدر:

أحمد عثمان محمد الدليمي، دول مجلس التعاون الخليجي وأثرها على العلاقات العربية، رسالة ماجستير مقدمة إلى (معهد القائد المؤسس للدراسات القومية والاشتراكية العليا) الجامعة المستنصرية، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٧٨، (غير منشورة).

فضلاً عن ذلك أثار مضيق هرمز في الآونة الأخيرة العديد من التساؤلات وعلامات الاستفهام عن مدى أهميته وحجم المكانة التي يتمتع بها في مسار العلاقات الدولية خاصة بعد ان لوحث به إيران ورقة جديدة في ردع الدول الغربية عن المساس بأمنها لأي سبب مثل عرقلتها عن مواصلة برنامجها النووي المتقدم^(١٢)، وقد بدأت إيران في بناء خط من القواعد البحرية على طول سواحلها الجنوبية حتى مضيق هرمز عند المدخل المؤدي إلى المجرى المائي لنفط الخليج الاستراتيجي على ساحل بحر عمان من منطقة باساندر بالقرب من الحدود الباكستانية حتى ميناء بندر عباس الرئيس في إيران على مضيق هرمز، فضلاً عن ذلك افتتحت ميناء بحرياً في منطقة جاسك المطل على بحر عمان^(١٣).

وتم تحديد المكان المناسب للمفاعلات النووية وتحديداً على الساحل الشرقي للخليج العربي في موقع يبعد نحو (١٠ ميل بحري) جنوبي مدينة بوشهر الإيرانية^(١٤).

يتضح مما تقدم ان أي نزاع عسكري في الممر أو قريباً منه يؤثر في اقتصاديات الخليج حيث يكون كارثياً، في حين ستكون إمدادات النفط إلى اليابان وكوريا الجنوبية والولايات المتحدة الأكثر تضرراً، لذلك ان أي تدخل عسكري في المضيق الاستراتيجي الواقع عند مدخل الخليج قد يضاعف أسعار النفط خلال ساعات قليلة، ويوجه ضربة للاقتصاد العالمي.

ولو حدثت هجمات على الملاحة التجارية في الممر المائي الدولي الذي تنقسم إيران سواحلها فسيعطل صادرات النفط من أكبر منتجي منظمة البلدان المصدرة للنفط (أوبك)، ويضرب الاقتصاديات المنتعشة لدول الخليج، وأن أي محاولة لإعاقة تدفق النفط عبر الممر سيكون لها ارتدادات في جميع أنحاء العالم.

وطبقاً لذلك فإن الإغلاق سيضر بما يقرب من ٨٨% من صادرات النفط الخام السعودية المحمولة بحراً، وكافة الامدادات القادمة من الإمارات العربية المتحدة، والكويت وقطر، و الصادرات العراقية، و ٩٠% من شحنات النفط الإيرانية.

1- ايحي نبوز- هند بداري، مضيق هرمز ومحطات من الازمات الاستراتيجية ٢٠٠٨/١/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) على الموقع: <http://www.egypty.com>.

2- صحيفة (طهران تايمز)، إيران تبني قواعد بحرية تمتد حتى مضيق هرمز، ٢٠٠٨/١٠/٣٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.kurdi.com>.

3- رياض الراوي، البرنامج النووي الإيراني واثره على منطقة الشرق الاوسط، ط١، الاوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٦، ص ١١٥.

وقد بقي المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى، حيث ترى الدول المستهلكة للنفط ان سلامة المضيق أمر في غاية الأهمية للوصول إلى منابع النفط، وانه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية.

الإمكانات والقدرات العسكرية لإيران:

تشكل الإمكانات والقدرات العسكرية مع الدبلوماسية أهم أدوات السياسة الخارجية من خلال ما تمنحه هذه المؤسسة للدولة من قدرة على صيانة أمنها الوطني والتأثير الفاعل في السياسة الدولية^(١٥)، وتعتمد فاعلية هذه القدرات وتأثيرها في القاعدة الاقتصادية للدولة الذي يرسم بدوره المهام العسكرية وأهدافها، علاوة على الكيفية التي يتم عن طريقها تطوير القوات المسلحة ودرجة استعدادها^(١٦). فالقدرات العسكرية هي عرضة للتغير والتبدل تبعاً للتطورات التكنولوجية التي تستدعي إجراء تحديث لهذه القدرات، التي تستلزم بدورها تطوير العقيدة العسكرية على وفق هذه المقتضيات^(١٧).

فقد تعرضت القوات المسلحة الإيرانية عموماً، خلال سنوات الحرب الثماني مع العراق لخسائر في الأسلحة والمعدات الأساسية.

ذلك شهدت الفترة التي تلت انتهاء الحرب اتخاذ الخطوات والإجراءات بغية توحيد القوات المسلحة وتنمية قدراتها، حيث شرع المخططون الإستراتيجيون الإيرانيون خلال عامي ١٩٨٨ - ١٩٨٩، بإعداد دراسات خاصة لتقييم أداء القوات المسلحة والحرس الثوري الإيراني (باسدران) إذ أوصى مجلس الأمن القومي عام ١٩٨٩، بإعادة تسليح القوات المسلحة، وتطوير الصناعات العسكرية، من أجل رفع أداء القوات المسلحة الإيرانية، وتوحيد موادها وطاقاتها، حيث تم دمج الحرس الثوري ضمن القوات النظامية، بإنشاء وزارة الدفاع والقوات المسلحة عام ١٩٨٩، لذلك عملت إيران على تخصيص مبالغ للإنفاق على شراء الأسلحة والمعدات، بلغت (٣٤) مليار دولاراً ضمن ميزانية الخطط الخمسية التي يتم تجديدها بين أوان وآخر، وكانت روسيا والصين وكوريا الشمالية ودول أوروبا الغربية. والدول الأوروبية الأخرى من أهم مصادر التسليح الإيرانية، حيث عقدت صفقات لاستيراد الأسلحة بقيمة (٧) مليار دولار من روسيا، و (١٠) مليار دولار من الصين، و (٢) مليار دولار من دول أوروبا الغربية، و (٧) مليار دولار من الدول الأوروبية الأخرى، فضلاً عن (٨) مليار دولار من الدول الأخرى في عام ١٩٩٣^(١٨)، جدول (٢) والذي يوضح الميزان العسكري لإيران بحسب إحصاءات ٢٠٠٦ وتشمل القدرات العسكرية الإيرانية على ما يأتي:

1- روي مكر يدس، مناهج السياسة الخارجية في دول العالم، ترجمة حسن صعب، المكتبة الأهلية، بيروت، ١٩٦١، ص ٤٧٠.

2- كاظم هاشم نعمة، الوجيز في الإستراتيجية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٨٨، ص ١٩٦ - ١٩٧.

3- روي مكر يدس، المصدر نفسه، ص ٤٧١.

¹⁸ - Sreedhar and Kapil Kaul, Iranian Armed Forces, A status Report, Strategic Analysis Review, Institut for Defence Studies and Analyses, New Delhic Vol.XVIII, No., 11, February , 1996, P.1437- 1438.

أ- القوات الجوية:

شرعت القيادة الإيرانية في تطوير قواتها الجوية، بعد نهاية الحرب العراقية- الإيرانية، بسبب الحاجة إلى القوة الجوية في عمليات الهجوم و الدفاع على حد سواء. ويبلغ تعداد القوة الجوية (٨٥) ألف فرد، و (٤٥٠) طائرة مقاتلة تتشكل في (١٨) سرباً من الطائرات المقاتلة للهجوم الجوي، (٤) أسراب (٦٠ طائرة) من طراز (أف ٤ دي/أي)، (٤) أسراب (٦٠) طائرة من طراز (أف ٥ أي/اف)، سرب واحد (٢٠) طائرة، من طراز سوخوي ٢٤، اما مقاتلات الدفاع الجوي ف(٧) أسراب (F/ ١٤) وميغ ٢٩، سرب طائرات استطلاعية (٢٣ طائرة)، (سرب) طائرات تدريب^(١٩).

2- علي إبراهيم حرب، معارك العرب منذ ما قبل الاسلام حتى حروب الخليج، المجلد ٢٣، الطبعة الاولى، لبنان، ٢٠٠٧، ص ٥٩-٦٠-٦٢.

* اما الطائرات العراقية المودعة لديها منذ احداث عام ١٩٩١، وعددها (١١٥) مقاتلة من أفضل انواع المقاتلات، وتتألف من (٤) طائرات (ميغ-٢٩)، (٢٤) طائرة، (٤٤) طائرة (سوخوي ٢٢/٢٠)، (١٢) طائرة (ميغ-٢٣)، (٧) طائرات سوخوي (٢٥)، انظر الى:-

١- كينيث كاتزمان، التهديدات العسكرية والسياسية الايرانية في مجال سند السويدي عداد ايران والخليج البحث عن الاستقرار، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، ١٩٩٦، ص ٢٧٩.

جدول (٢)

الميزان العسكري لايران ودول مجلس التعاون الخليجي عام ٢٠٠٦

البلد	مجموع السكان (مليون)	القوات البرية	القوات الجوية	القوات البحرية	مجموع القوات المسلحة	قوات الاحتياط (الف)	مجموع الاتفاق (مليون دولار)
ايران	٧٠,٧	٤٧٥٠٠٠	٨٥٠٠٠	٣٨٠٠٠	٥٩٨٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٤٦٩٥
السعودية	١٧,٥	١٣١٠٠٠	١٨٠٠٠	١٣٥٠٠	١٦٢٥٠٠	-	١٨١٥١
الإمارات	٢,٦	٥٩٠٠٠	٤٠٠٠	١٥٠٠	٦٤٥٠٠	-	٢٤٢٤
البحرين	٠,٦	٨٥٠٠	١٥٠٠	١٠٠٠	١١٠٠٠	-	٣٦٤
عُمان	٢,١	٣١٥٠٠	٤١٠٠	٤٢٠٠	٤٣٥٠٠	-	١٨٥١
قطر	٠,٦	٨٥٠٠	١٥٠٠	١٨٠٠	١١٨٠٠	-	١٣٤٦
الكويت	٢,٢	١١٠٠٠	٢٥٠٠	١٨٠٠	١٥٣٠٠	٢٣٧٠٠	٣٦١٨

المصدر:

مناورات مهمة السلاح، الشبكة الدولية للمعلومات الانترنت على الموقع:

http://ar.rin.ru/policy/2007_809/70692904/html.

ملاحظة: العلامة (-) تعني ان البيانات غير متوفرة او لا تنطبق.

وتوجد قواعد القوة الجوية الإيرانية في بندر عباس، بوشهر، دزفول، دشان، طهران، همدان، أصفهان، شيراز، تبريز، وزاهدان، وتعاني القوة الجوية الإيرانية من قلة عدد الطائرات الصالحة للعمل خصوصاً الأمريكية منها، بسبب تقادمها، وعدم إمكانية استيراد قطع غيار لها، أو افتقار قطع غيار لها، وافتقار الطائرات المتوفرة إلى معدات تقنية متطورة، كمعدات الاستشعار والتسديد عن بعد وضعف التدريب لدى الطيارين، ومع ذلك فبإمكانها ضرب أهداف محدودة في أي دولة من دول الخليج^(٢٠).

ب- القوات البحرية:

أولت إيران القوة البحرية اهتماماً كبيراً عقب انتهاء الحرب العراقية الإيرانية، لما لها من أهمية في حال اندلاع أي أعمال حربية حول جزر الخليج، أو السيطرة على مضيق هرمز، أو ضرب أهداف ساحلية في العراق وجنوب الخليج العربي، وتنفيذ بعض الأعمال الحربية ضد القوات الأجنبية أو الخليجية^(٢١).

ويبلغ أجمالي القوات البحرية العاملة (٣٨) ألف رجل، بينهم (١٨) ألف رجل من القوات النظامية و (٢٠) ألف من الحرس الثوري^(٢٢)، وتتألف من (٣) مدمرات من نوع (داملا بانيل، بير-سومر) انكليزية الصنع وقديمة و (٥) فرقاطات من طراز (القائد، فوسبر، هوباياندور ب-ق-٣) انكليزية وقديمة ايضاً، كذلك (١٠) قوارب هجومية من النوع الصاروخي طراز

1- أنتوني كورد زمان، القدرات العسكرية الايرانية، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، ١٩٩٥، ص٥٧-٥٨.

2- المصدر نفسه، ص٧٦-٧٧.

3- علي إبراهيم حرب، معارك العرب منذ ما قبل الاسلام حتى حروب الخليج، المصدر السابق، ص٦٤.

(كاسان- لاكمباتانت)، و (٢٤) قارب دورية^(٢٣)، و (٧) سفن إنزال نوع (هنگام وإيران هرمز)، و (٨) سفن للدعم مختلفة الأنواع، و (٨٦) سفينة للنقل، وسفينة قاطرة، وسفينة شاحنة عسكرية بحرية صغيرة ومتوسطة، فضلاً عن ذلك اشترت إيران ثلاث غواصات صغيرة الحجم من صنع كوريا الشمالية تغوص حتى عمق ٣٠٠ قدم، وحصلت على غواصتين أسمتهما الطارق والنور وعلى غواصة روسية من طراز كيلو بتكلفة مقدارها ٦٠٠ مليون دولار^(٢٤). وتتواجد القوات البحرية في قواعد بندر عباس، شاه بهار على خليج عُمان، بوشهر وجزيرة خرج، بندر خميني في الغرب، بندر انزالي و نوشهر في بحر قزوين، وكذلك توجد قوات في سري وأبو موسى ولاراك^(٢٥). وما يزيد من قدرة إيران البحرية امتلاكها مخزوناً ضخماً من الألغام المضادة للسفن، وباستطاعة إيران استخدام الألغام في كل انحاء الخليج العربي وبعض الاجزاء من خليج عُمان، وباستطاعة إيران نشر ما يقارب (٨٠٠-١٢٠٠) جندي و (٣٠-٥٠) دبابة في هجوم برمائي^(٢٦). ان قابلية القوة البحرية الايرانية لا تعدو قدرتها على خوض عمليات محدودة في ظل الوجود الامريكي في الخليج، غير أنها مع ذلك قادرة على الحاق الأذى بدول الخليج العربي.

ج- القوات البرية:-

يبلغ عدد القوات البرية الايرانية (٤٧٥) الف فرد، من مجموع القوات المسلحة العاملة (٥٤٥,٦٠٠) فرد، وقوات الاحتياط (٣٥٠) الف فرد^(٢٧)، وتضم القوات البرية (١٢) فرقة، و(٤٠) لواءً متحركاً، والفرق هي (٤) فرق مدرعة و (٧) فرق مشاة وفرقة للقوات الخاصة^(٢٨)، ولواء صواريخ أرض - أرض، حيث تمتلك الآلاف من الصواريخ المتعددة الطرازات، وأهمها صواريخ شهاب ١ و ٢ و ٣ ويصل المدى المعلن لصاروخ شهاب (٣) الى ٢٠٠٠ كم، وهو قادر على ضرب كل الاهداف والقواعد الامريكية في الخليج العربي ومداه يصل ليغطي كل اسرائيل، فضلاً عن ذلك سلاح الصواريخ مضادة للدروع والطائرات تبلغ (٥٠٠٠)، من نوع (انتاك، تاد، دارغون، اس ١٠ س- ١١، ١ س ١٠ س- ١٢، أ-ت ساغر، هوت، وماليوتكا) امريكية الصنع، اما الصواريخ المضادة للطائرات فهي (سام ٦)، وكذلك صواريخ (رابير وتايفر كات، سام ٧)، انكليزية محمولة على الكتف، والتي بدأت إيران بانتاجها في عام ١٩٩١ بمعونة صينية وكوريا الشمالية^(٢٩).

٤- عماد صادق العزاوي، القوة العسكرية الايرانية وقدرتها على التأثير عرض وتقويم عسكري، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، بغداد، العدد (٧)، ١٩٩٩، ص ١٥٧-١٦٣.

٥- علي إبراهيم حرب، المصدر نفسه، ص ٦٥.

٦- أنثوني كورد زمان، القدرات العسكرية الايرانية، المصدر السابق، ص ٦٥.

١- علي إبراهيم حرب، معارك العرب منذ ما قبل الاسلام حتى حروب الخليج، المصدر السابق، ص ٦٦.

٢- ربيع كسر وان، الإحصاءات العسكرية للأقطار العربية، المصدر السابق، ص ١٨٨.

٣- علي إبراهيم حرب، المصدر نفسه، ص ٦١.

٤- علي المليجي، الملف النووي الايراني، ١٤/٣/٢٠٠٩. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.Khmag-gov-sa>.

أما معدات القوات البرية فتشمل (١٦٠٠) دبابة قتال، و (١٥٠٠) مركبة قتال مدرعة، و (٣٢٠٠) قطعة مدفعية^(٣٠).

رابعاً- البرنامج النووي الإيراني:

تعد القوة النووية من أهم العوامل التي تؤثر في علاقات الدول بعضها مع بعض وقد تطورت هذه القوة في العصر الحديث نتيجة للتقدم العلمي والتكنولوجي الذي أدى إلى إنتاج الأسلحة والمعدات الحديثة من صواريخ عابرة للقارات وطائرات وغواصات وعلى رأسها جميعاً جاءت الأسلحة النووية، التي أضافت معنى آخر للتوازن الدولي والوزن السياسي والجيوبولتيكي^(٣١). وبدأ المشرع بالبرنامج النووي الإيراني، في عهد الشاه محمد رضا بهلوي عام ١٩٧٤ حيث وقع الشاه آنذاك اتفاقية للتعاون النووي مع فرنسا، والتي تضمنت إقامة برنامج متخصص في عمليات تركيز اليورانيوم، وبعد ذلك أبرمت إيران اتفاقية أخرى في عام ١٩٧٦، مع شركة (سمز) الألمانية، تقضي بقيام الشركة بإنشاء مفاعلين نوويين في مدينة (بوشهر) في جنوب إيران، وقد تم اكمال ٨٥% من المفاعل الأول، وأوشك المفاعل الثاني على الانتهاء، إلا أن قيام الثورة الإيرانية عام ١٩٧٩، قد حال دون المضي في تنفيذ البرنامج، وباندلاع الحرب العراقية- الإيرانية تعرضت المفاعلات للتدمير بسبب ظروف الحرب، ولم تستطع إيران إعادة بناءها بسبب رفض الشركات الألمانية، نتيجة للضغط الأمريكي^(٣٢).

وبعد انتهاء الحرب، واصلت إيران السعي نحو إعادة بناء المفاعلات النووية ففي عام ١٩٩٠، أبرمت إيران والصين اتفاقية لمدة عشر سنوات، تقضي بقيام الصين بإنشاء مفاعلات للأبحاث النووية في إيران، مع توفير مستلزماتها الذرية وتدريب العلماء الإيرانيين على كيفية تشغيلها، كما عقدت إيران اتفاقية للتعاون النووي مع روسيا في عام ١٩٩١، تقوم روسيا بموجبها بتزويد إيران بمفاعلات نووية، وكذلك تدرب العلماء والفنيين الإيرانيين في روسيا، واتفقت إيران في أيلول ١٩٩٢، مع الباكستان على تدريب ملاكاتها في المراكز الباكستانية^(٣٣). وبموجب الاتفاقية وافقت الصين على إقامة مفاعلين نوويين بطاقة (٣٠٠) ميغاواط في مدينة (استغلال) قرب بوشهر، وقامت روسيا في كانون الثاني ١٩٩٥، بتسليم مفاعلين بطاقة (١٠٠٠) ميكاواط في مدينة بوشهر، مقابل مليار دولار^(٣٤)، وسعت إيران لشراء اليورانيوم من جنوب أفريقيا، وقدمت طلباً إلى الأرجنتين لشراء معمل لإنتاج ثاني أكسيد اليورانيوم ومصنع لإنتاج الوقود النووي، ومصنع لإنتاج الماء الثقيل، وصوامع وقود لتصنيع البلوتونيوم^(٣٥).

5- ظافر ناظم سلمان، انيس محمد حسن مصطفى، التسليح العسكري الإيراني في التسعينات دراسة في اثر المتغيرات الإقليمية والدولية، مجلة دراسات استراتيجية، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، العدد ١٦، ص ١٥٦.

1- محمد متولي وآخرون، الجغرافية السياسية، مكتبة الانجلو، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٥٩٦.

2- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.alahed.org/archive/2008/htm>.

3- وليم بروس، روبرت ويندرم، اسلحة الدمار الشامل، ترجمة ونشر دار الجليل، عمان، ١٩٩٤، ص ٢٨٨- ٢٩٢.

4- جمال مظلوم، أزمة الملف النووي الإيراني، محاضرة ملقاة في وكالة انباء شينجوا، الصين في القاهرة، ١٥- ٩- ٢٠٠٨. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.KKmaq.gov.sa>.

1- وليم بروس، روبرت ويندرم، اسلحة الدمار الشامل، المصدر السابق، ص ٢٩١.

وطلبت إيران من الهند تزويدها بمفاعل من صنعها بطاقة (١٠) ميكاواط، في طهران، كما عملت على جذب علماء الذرة من جمهوريات الاتحاد السوفيتي السابق^(٣٦).

ويكتنف الغموض الترسانة العسكرية الإيرانية ونفقاتها الدفاعية، فقد قدرت وكالة الاستخبارات الاميركية (C.I.A) أن إيران انفقت ١٣ مليار دولار في العالم ١٩٩٢ على الدفاع^(٣٧).

وقد اثار البرنامج النووي الإيراني حفيظة (اسرائيل)، التي شنت حملة على إيران، بدعوى انها تهدد الاستقرار في المنطقة، وتمتلك إيران مجموعة من المنشآت والمراكز النووية التي تعد العصب الاساسي لمشروعها النووي، حيث توجد (٢٤) منشأة نووية (خريطة ٣)، وأبرزها مفاعل بوشهر ومنشأة ucf في اصفهان^(٣٨).

لذلك تحولت القدرات العسكرية الإيرانية الى شأن عالمي بالغ الاهمية خلال السنوات الاخيرة، ونالت عناية المخططين الاستراتيجيين وصناع السياسة في كثير من مناطق العالم ودوله، وعلى رأسها بالطبع الولايات المتحدة الأمريكية^(٣٩).

إن مبدأ دخول إيران للنادي النووي في الحسابات الجيوبولتيكية الخليجية والعربية عامل تطور سلبي أكثر من كونه ايجابيا، وستكون له تأثيرات في الأمن والاستقرار الإقليمي، وهذا سيؤدي الى سباق تسلح وتصاعد حال التوتر والاحتقان بين إيران والولايات المتحدة على خلفية برنامجها النووي، إذ تعد إيران اكبر وأقوى دولة خليجية تحتضن مضيق هرمز، وهذا ما سيجعل إيران تؤدي عاملاً حاسماً في الهيمنة على انسياب شحنات النفط من دون انقطاع الى جميع أمم العالم، فضلاً الى ذلك مثلت الأزمة النووية الإيرانية والمواجهات مع الغرب إحدى العوامل التي أدت الى ارتفاع أسعار النفط مؤخراً وفي ظل التهديدات التي أطلقها المسؤولون الإيرانيون، لذلك حذر العديد من الخبراء من أن أسعار النفط قد ترتفع الى أكثر من (١٠٠) دولار للبرميل إذا تعرضت طهران لهجمات، ذلك لأنها تمتلك ثاني اكبر الاحتياطات العالمية، ومن ثم فالتهديد بضربها أو فرض عقوبات عليها سيضع إنتاج وامدادات النفط في الخليج العربي وامتداداته على حافة الهاوية، فالسعودية جارتها، ذات اكبر الاحتياطات المؤكدة في العالم سيتأثر إنتاجها البالغ (٨,٤١) مليون برميل يومياً بالقطع، أذا وقعت مواجهة عسكرية، حيث يمر معظم إنتاجها وإنتاج الكويت والإمارات وقطر والبحرين عبر مضيق هرمز، وسوف تلجأ إيران الى إغلاق هذا المضيق في حال تحول التوتر في الأزمة النووية الإيرانية الى نزاع مسلح مع الولايات المتحدة الأمريكية، وهذا ما سيشكل تهديداً مباشراً ليس فقط لتوقف صادرات النفط من هذه المنطقة وهو ما يمثل ثلث صادرات العالم من النفط، بل سيؤدي الى إحراق مستودعاته ومحطاته بالصواريخ الإيرانية^(٤٠).

2- منعم المعمار، التسلح النووي الإيراني نظرة جيواستراتيجية في حيثياته، اوراق استراتيجية، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، العدد (٢٩)، شباط، ٢٠٠٠، ص ٢-٤.

3- علي إبراهيم حرب، معارك منذ ما قبل الاسلام حتى حروب الخليج، المصدر السابق، ص ٥٩.
* أن استخدام كلمة اسرائيل هي استجابة للموضوعية في البحث العلمي، وماعدا ذلك فإن إسرائيل هي كيان صهيوني غاصب، علماً أن هذا الكيان انضم الى الامم المتحدة على انه دولة منذ عام ١٩٤٩.

4- تطور القدرات العسكرية الإيرانية، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠٠٩/٣/١، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.ecssr.ac.html>.

5- أنتوني كورد زمان، القدرات العسكرية الإيرانية، ٢٠٠٩/٨/١. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.ecssr.ac>

1- تقرير الأمين العام السنوي، ٢٠٠٤، منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط(الوايك).

يتضح مما تقدم أن إيران اكبر قوة عسكرية في الخليج العربي، حيث نمت قدرتها بشكل ملحوظ بعد إنتهاء الحرب مع العراق، لذلك انها قادرة على القيام بهجمات ذات تأثير ستراتيجي يتناسب مع إمكاناتها وقدرتها العسكرية، حيث يمكنها مهاجمة أهداف على ساحل الخليج العربي وخليج عُمان، مستغلة في ذلك القواعد البحرية والجوية التي تمتلكها في بندر عباس، بالقرب من مضيق هرمز، ألا أن الوجود الأمريكي العسكري في هذه المنطقة جعل إيران عاجزة عن توظيف هذه الإمكانيات لصالح دورها الاقليمي.

خريطة (٣)
مواقع المنشآت والمراكز النووية في إيران



المصدر:

- ١- احمد السيد تركي، إبعاد احالة الملف النووي الايراني الى مجلس الامن، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٤، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ١٥٤.
- ٢- المواقع النووية الإيرانية، الشبكة الدولية للمعلومات الانترنت على الموقع: <http://news.bbc.UK/hi/arabic/middle-east-news>.
- ٣- بشير عبد الفتاح، امريكا وايران مواجهة ام مصالحه، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٠، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٥م، ص ١٦٧.
- ٤- رياض الراوي، البرنامج النووي الايراني واثره على منطقة الشرق الاوسط، ط١، الاوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٦م، ص ١٤١.
- ٥- سعد بختياري، أطلس كامل كيتاشناسي، جاب هدفهم- ١٣٨٠ هـ.ش تهران، ص ٩٦.

خامساً- اثر البرنامج النووي الايراني في منطقة مضيق هرمز والخليج العربي:

تختلف المواقف العربية حول أفضل السبل في التعامل مع الملف النووي الايراني بين من يؤيد التوجه الامريكي أكان ظاهراً ام باطناً، و من يميل الى الاكتفاء بالسكوت والمراقبة، و من يرى

حق الايرانيين في تطوير برنامجهم، ويرجع اختلاف المواقف العربية الى التباين في تصور مدى الاخطار التي من الممكن ان يحققها البرنامج النووي الايراني وتأثيره في المحيط الاقليمي، إذ تمتد الآثار التي يمكن ان يحدثها البرنامج النووي على منطقة مضيق هرمز والخليج العربي بشكل أكبر من باقي الدول العربية من تلك الاخطار:

تهديد الاستقرار الاقليمي في منطقة مضيق هرمز والخليج العربي:

ان امتلاك ايران لاسلحة نووية من شأنه التأثير في استقرار منطقة مضيق هرمز والخليج العربي من زاويتين:

أولاً: تكريس الخلل القائم في موازين القوى، حيث ان حقائق الجغرافيا السياسية تشير الى ان القوة الايرانية اذا ما ارادت ان تتجه فإن مسارها لن يكون الشمال او الشرق، ففي الشرق هناك القوى النووية الاسيوية الكبرى "الهند، باكستان، الصين"، وفي الشمال هناك روسيا، ومن ثم فإن إمكانية التمدد المتاحة لايران هي الغرب^(٤١).

ثانياً: إمكانية نشوب صراع عسكري بين ايران والاطراف المعنية بالقضية النووية تنعكس اثره على المنطقة، وذلك ليس مستبعداً من استراتيجيات الولايات المتحدة تجاه الملف النووي الايراني، ومن ثم فإن الرد الايراني قد يأخذ اشكالاً عديدة منها ان تقوم ايران عن طريق حزب الله بقصف عشوائي لاسرائيل مما قد يؤدي الى تصاعد العنف من اسرائيل، ومن ناحية اخرى، قد تقوم ايران بضرب القواعد الجوية والقطع البحرية الامريكية في دول الخليج العربي من خلال استخدام صواريخ أرض- أرض، وهو الامر الذي ينذر باحتمال ان تتحول المواجهة المباشرة المتوقعة بين ايران والولايات المتحدة الى حرب اقليمية تكون عواقبها عديدة منها إمكانية قيام ايران باغلاق مضيق هرمز مما يعوق تدقيق النفط الخليجي الى الدول الغربية والولايات المتحدة، ذلك انها تستهدف السفن الاجنبية الامر الذي من شأنه التأثير على حركة الملاحة في الخليج العربي، ومن ثم في استقرار الأسواق النفطية، وهو ما سوف يؤثر سلباً على اقتصاديات دول مجلس التعاون الخليجي حيث يعد النفط مصدراً مهماً للدخل القومي بالقرب من مضيق هرمز، الا ان الوجود الامريكي العسكري في المنطقة جعل ايران عاجزة عن توظيف هذه الامكانيات لصالح دورها الاقليمي^(٤٢).

الاستراتيجيات الدولية:

ثانياً- الاستراتيجيات الامريكية والغربية

إن اعتماد الولايات المتحدة الامريكية على نفط الخليج العربي ومروره عبر مضيق هرمز الى الاسواق العالمية عبر رأس الرجاء الصالح ومضيق ملقا والمضائق الاندونيسية يجعل القوة البحرية الروسية المتواجدة في هذه المناطق الشاسعة تهدد الولايات المتحدة الامريكية، ومضيق هرمز هو أكثر هذه المناطق صلاحية لهذا التهديد، ويشير الاميرال زموت (يجب ان يمر النفط المصدر من الخليج العربي عبر مضيق هرمز).

1- عائشة المري، الخيار النووي الايراني، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.elaf.com>.

1- تقرير الوكالة الدولية للطاقة الذرية ٢٠٠٧ عن: <http://www.iaea.org/arabic/2007/htm>.

إن الخليج العربي نفسه ضحلاً وإن المضيق بصورة عامة ضيق، وعليه فإن مجال المناورة للناقلات الكبيرة محدودة، وهذا يعني بأنه من السهل أن تلغم أو تسد تلك الممرات تلك وبإغراق عدد من الناقلات العملاقة في مواقع حساسة يمكن أن يعيق إلى حد كبير مرور الشاحنات من الخليج لفترة طويلة من الزمن^(٤٣)، وهذا يجعل مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية ليس ممراً دولياً عاماً فحسب، بل استراتيجياً لكونه صمام أمان دولي، وهو واحد من المواقع في العالم والتي يمكن استخدامها من قبل الدول الأخرى، والمنظمات غير الرسمية لتهديد الولايات المتحدة الأمريكية والأضرار بمصالحها الاستراتيجية في المنطقة.

ولن تكون الولايات المتحدة راغبة في اللجوء إلى القوة عند فرض حظر نفط عربي في المستقبل إذ سيكون لذلك نتائج سلبية، حيث أن العمليات العسكرية ستعرض أمن الشحنات النفطية إلى الخطر، فضلاً عن الاعتبارات القانونية والسياسية الدولية، ومن الممكن أن يؤدي التدخل العسكري إلى توقف نقل النفط عبر الخليج العربي ومضيق هرمز، لذلك حقول النفط العربية ستكون هدفاً للتدخل العسكري الأمريكي أكثر مما هي الحال مع حقول النفط الإيرانية، وإيران تعد أي تدخل عسكري أجنبي عدواني في الخليج بأنه ذريعة للحرب وستقوم بزرع المضيق بالألغام^(٤٤).

ولم يقتصر التهديد الأمريكي لمضيق هرمز على إطلاق التهديدات وصيحات التحذير باحتمال تعرض الناقلات المارة في هذا الممر الحيوي لهجوم تخريبي بل شمل أيضاً ألاتخراق العسكري الأمريكي بصورة مستمرة في منطقة الخليج العربي، وهذا يمثل بحد ذاته تهديداً خطيراً للأمن في مضيق هرمز وعموم المنطقة لأنه يعد خرقاً للأمن القومي العربي^(٤٥).

فللولايات المتحدة مصالح عدة في الخليج العربي تسعى لتحقيقها وهي:

- ١- الحصول على النفط بأسعار مستقرة ومناسبة.
 - ٢- الوصول الحر إلى أسواق دول الخليج العربي.
 - ٣- تشجيع الإصلاحات السياسية والاقتصادية وحقوق الإنسان في دول مجلس التعاون الخليجي.
 - ٤- الحيلولة دون بروز أية قوة إقليمية تهدد الوجود والمصالح الأمريكية في الخليج العربي.
 - ٥- ديمومة استقرار المنطقة، الذي يؤدي إلى ضمان أمن إسرائيل، لذلك فالولايات المتحدة تعد الخليج العربي جزءاً من الأمن القومي الأمريكي وينبغي صيانتة للحفاظ على مكانتها^(٤٦).
- ولا شك في أن وضع الولايات المتحدة في قمة الهرمية الدولية، الذي انعكس بصيغة الوجود الأمريكي في الخليج، لا بد له من أن يكون له تأثير كبير على السياسة الخارجية الإيرانية، فالتصور الأمريكي لإيران، بأنها تشكل تهديداً للولايات المتحدة والمجتمع الدولي، أن تعدها الولايات المتحدة الدولة الأكثر دعماً (للاهاب) والاحتلالات السياسية، وهي تسعى لإحباط

2- قضايا توريد النفط والغاز، قرارات امام لجنة الشؤون الداخلية، مجلس الشيوخ الأمريكي، الدورة (٩٣)، الجلسة الأولى، دائرة مطبوعات الحكومة الأمريكية، واشنطن، ١٩٧٣، ص ٧٦٤.

3- ر.م. رمضاني، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، المصدر السابق، ص ١٩٠.

1- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز واستراتيجية الأمن القومي العربي، مجلة جامعة بابل، المجلد ٦، العدد الأول، العلوم الإنسانية، ٢٠٠١، ص ١٢٦.

2- الدار العربية للدراسات والنشر، الاستراتيجية العسكرية الأمريكية في الشرق الأوسط، تقديرات استراتيجية، الدار، العدد (٥)، ١٩٩٥/٧/١، ص ١٠.

جهود التسوية عبر دعمها لحركة حماس وحزب الله ضد (اسرائيل)، فضلاً عن سعي إيران لتفويض الحكومات الصديقة للولايات المتحدة، وسعيها الحثيث من أجل الحصول على اسلحة صريحة في سياق السعي الإيراني للهيمنة على الخليج بالوسائل العسكرية، وأكثر ما يثير القلق الأمريكي هو سعي إيران للحصول على اسلحة الدمار الشامل والصواريخ الباليستية القادرة على نقل هذه الاسلحة^(٤٧).

فضلاً عن ذلك فقد اقدمت خمس زوارق إيرانية سريعة في مضيق هرمز الاستراتيجي في ٦ كانون الثاني ٢٠٠٨ بتهديد ثلاث بوارج حربية امريكية بالتدمير، حيث وجهت إيران تهديدات بوساطة جهاز اللاسلكي للبوارج الامريكية، ومنذ ذلك الحادث، بذلت الولايات المتحدة الامريكية جهوداً مضاعفة لتأكيد الخطر الذي تشكله إيران على القوات الامريكية في المضيق وفي المنطقة عموماً، وعلى امدادات النفط في الخليج، لذلك وظفت الولايات المتحدة الامريكية الحادث لدفع دول الخليج للتفكير الجدي في إقامة تحالف مضاد لإيران^(٤٨).

ولم تقتصر الازمات المحيطة بإغلاق هذا المضيق على المناوشات العسكرية وتداعيات الحروب، بل امتدت الى اشباح الكوارث الطبيعية، فسبق ان هدد اعصار جونو الذي ضرب السواحل الشرقية لسلطنة عُمان في تموز ٢٠٠٧، هذا المضيق الاستراتيجي بالاعلاق، حيث توغل في خليج عُمان مهدداً العاصمة مسقط، ومحافظة مسندم العمانية جنوبي مضيق هرمز، فضلاً الى السواحل الجنوبية لإيران التي تسيطر على شمال المضيق، حيث أثارت اسواق النفط العالمية خشية حركة الملاحة عبر مضيق هرمز بسبب سوء الاحوال الجوية^(٤٩).

القواعد الأمريكية في الخليج العربي:

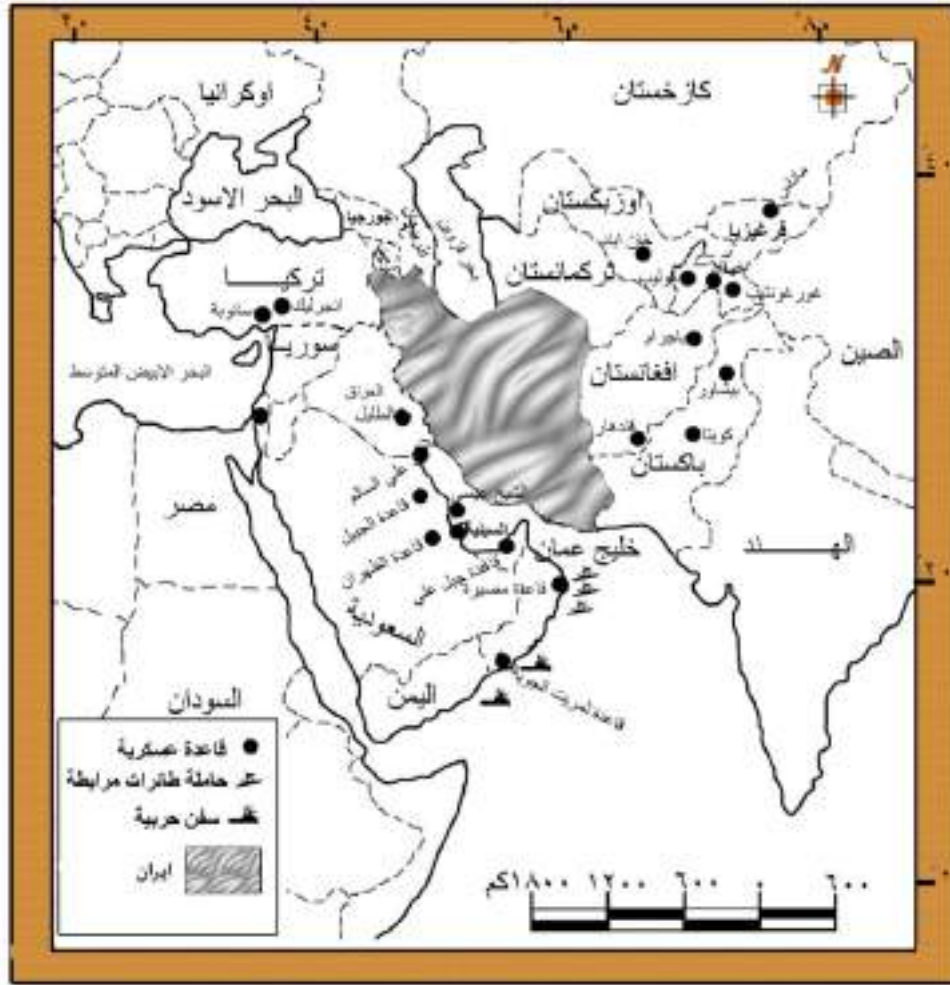
تشهد منطقة الخليج العربي الكثير من التحديات الامنية والجيوسياسية والاقتصادية والاجتماعية، ومن ابرز هذه التحديات الوجود العسكري الاجنبي، وتحديد الوجود العسكري الأمريكي في منطقة الخليج العربي، حيث يشكل الوجود الأمريكي في الخليج العربي مصدر قلق وتهديد حقيقي لمنطقة الخليج العربي وإيران، خصوصاً ان الدول محاذية لإيران، لذا إن أي تحرك عسكري أمريكي لضرب المنشآت النووية الإيرانية سيتم عبر القواعد الأمريكية المنتشرة في المحيط الاقليمي لإيران و منها القواعد المنتشرة في الخليج العربي،(خريطة ٤).

3- طلعت مسلم، قضايا ومتطلبات الامن العسكري العربي في نهاية القرن العشرين ومطلع القرن الحادي والعشرين في التحديات الشرق اوسطية الجديدة (ندوة)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٠، ص ٢٤٩-٢٥٠.

1- يوسف شلبي، الاستراتيجية الأمريكية مع إيران بعد حادث مضيق هرمز، ٢٠٠٨/١/٢٠. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.alasr.ws>.

2- ايحي نبوز، هند بداري، مضيق هرمز ومحطات من الازمات الاستراتيجية، ٢٠٠٨/١/١٠. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.egypt.com>.

خريطة (٤)
القواعد العسكرية الأمريكية في المحيط الاقليمي لايران



المصدر:

- ١- ياسين سويد، الوجود العسكري الاجنبي في الخليج واقع وخيارات، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٤، ص١٢٤-١٢٨.
- ٢- سامح راشد، العرب ونووية ايران، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٥، مركز الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦، ص١٢٣.
- ٣- حسام سويلم، القواعد العسكرية في اسيا الوسطى، مجلة السياسة الدولية العدد ١٦٤، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦، ص٨٤-٨٥.
- ٤- ماجد حمود، كمال حمود، الاطللس الجغرافي للعالم الاسلامي، دار الرضوان، حلب، ص٤.

لذلك اصبحت الولايات المتحدة معضلة الامن في النظام الاقليمي العربي وخصوصاً انها تتعامل مع الملف الامني تعاملاً عسكرياً بحتاً، وتركز على الشق العسكري مع تجاهل الابعاد السياسية والانسانية، مما جعلها في الاوان الأخير أكثر حدة في ظل تنامي نزعة وغطرسة

القوة لدى الادارة الامريكية فمنذ ١٩٩١م، حولت واشنطن النظام الاقليمي الى ثكنة عسكرية امريكية مكونة من سلسلة من القواعد والمنشآت والمطارات والموانئ، فضلاً عن ضخامة وكثافة القوات الامريكية^(٥٠). جدول (٣)، فضلاً عن ذلك شكلت عُمان "لجنة تطوير مسندم" وقد استخدمت كغطاء قامت الولايات المتحدة من خلاله بناء قواعد استراتيجية فوق بعض الجبال المطلّة على مضيق هرمز تحت عنوان إقامة مشاريع تشرف عليها تلك اللجنة، وكذلك قامت القوات الأمريكية ببناء سلسلة من القواعد في مسندم ابرزها قاعدة كبيرة في الجبلين للاتصالات والتجسس المتطور تعمل على كشف عموم المنطقة حتى العراق^(٥١).

- 1- عبد الخالق عبد الله، الولايات المتحدة ومعضلة الامن في الخليج، مجلة المستقبل العربي، العدد ٢٩٩، بيروت، ٢٠٠٤، ص ١٥.
- 2- عبد الرحمن محمد النعيمي، الصراع على الخليج العربي، بيروت، المركز العربي للطباعة والنشر، ١٩٩٢، ص ٧٥-٧٧.

جدول (٣)
حجم القوات الامريكية في الخليج العربي (٢٠٠٣)

المؤشر	العدد
عدد القوات البرية	١١٤٠٠٠ جندي
عدد القوات البحرية	١٥٠٠٠ جندي
عدد الطائرات المقاتلة	٧٧٥ طائرة
عدد الطائرات الهليكوبتر	٢٥٠ طائرة اباتشي
عدد طائرات الاستطلاع	١٠ طائرات
اجمالي القوات الامريكية	٢١٨٠٠ جندي
عدد الدبابات من نوع IM	٨١٤ دبابة
عدد الدبابات من نوع برادلي	٥٤٩ دبابة
عدد بطاريات الباتريوت	٤ بطاريات
عدد حاملات الطائرات	حاملة واحدة تضم ١١ ألف جندي
عدد صواريخ كروز	٢٥٠ صاروخاً
اجمالي عدد الدبابات	١٤٠٠ دبابة

المصدر:

عبد الخالق عبد الله، الولايات المتحدة ومعضلة الامن في الخليج، مجلة المستقبل العربي، العدد ٢٩٩، بيروت، ٢٠٠٤، ص ١٥.

وتتوزع القوات الامريكية المتواجدة في الخليج العربي على النحو الاتي:-

أ- الوجود الامريكي في السعودية: يتواجد نحو (٢٢٠) خبيراً من أفراد الجيش الامريكي يعملون ضمن مركز العمليات الجوية المشتركة بقاعدتي الظهران والجبيل.

ب- الوجود الامريكي في الكويت: يوجد نحو (٥٠) ألف جندي من افراد الجيش الامريكي متمركزين في قاعدة علي السالم ويحضون بدعم مباشر من دولة الكويت يقدر بنحو (١٧٧) مليون دولار.

ج- الوجود الامريكي في دولة الامارات العربية المتحدة: يتواجد فيها نحو (٥٧٠) عنصراً من افراد القوات الجوية الامريكية يستخدمون ميناء جبل علي كقاعدة عسكرية جوية.

د- الوجود الامريكي في قطر: يتواجد فيها نحو (٣٣٠٠) عنصراً من افراد الجيش الامريكي مزودين بطائرات (كي سي ١٠) و (كي سي ١٣٥) الخاصة بتزويد المقاتلات الحربية بالوقود، و يوجد فيها مقر القيادة المركزية للقوات الامريكية في الشرق الاوسط في السيلية، فضلاً عن وجود مركز قيادي جوي في العُديد.

هـ- الوجود الامريكي في سلطنة عُمان: يتواجد فيها نحو (٥٥٠) عنصراً من افراد الجيش الامريكي يعملون ضمن القوة الجوية الامريكية موزعين على قاعدتي

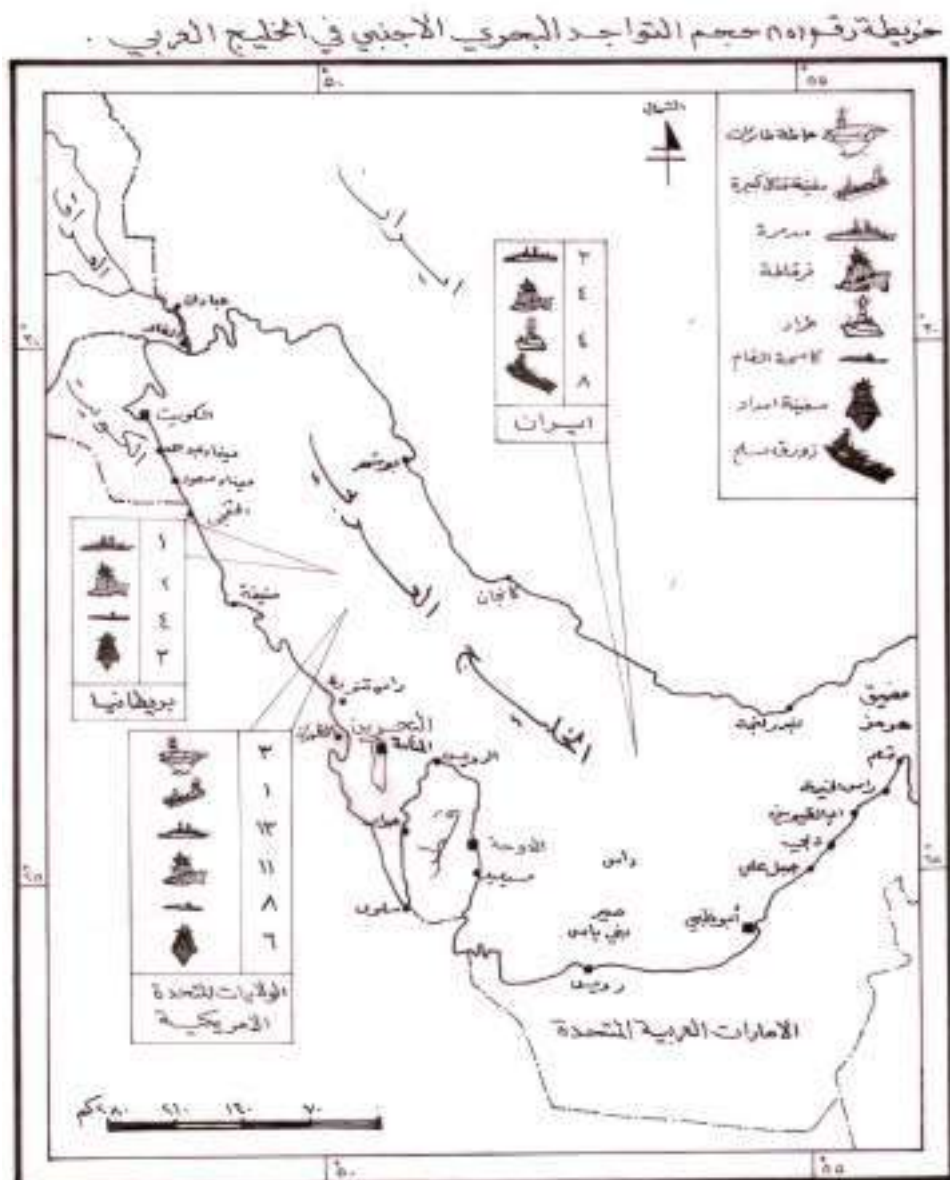
مصيرة وثمريت، فضلاً عن وجود تسهيلات عسكرية للقوات الامريكية في صعب والمثنى.

و- الوجود الامريكي في البحرين: يوجد فيها نحو (٤٥٠٠) عنصر من أفراد الجيش الأمريكى يعملون في مقر الاسطول الخامس الامريكي، فضلاً عن قاعدة الشيخ عيسى الجوية، فضلاً عن ذلك ان الدول الخليجية تتعاون لوجستياً مع القوات الامريكية وتقدم لها التسهيلات اللازمة مثل فتح الموانئ والمطارات امامها^(٥٢). خريطة (٥)، جدول (٤).

¹ - لطيف كامل كليوي جحيل الجابري، التحديات الإقليمية والدولية التي تواجه المشروع النووي الإيراني دراسة جيوبولتيكية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الاداب، جامعة القادسية، ٢٠٠٨، ص ١٧٧-١٧٩.

خريطة (٥)

حجم التواجد البحري الاجنبي في الخليج العربي



المصدر : الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) «قوائم سلطات خيل العرب» «جيم الشراجه المجرى الوطني في الخليج العربي» : <http://www.mogel.com>

المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على:

خالد بن سلطان عبد العزيز، حجم التواجد البحري الاجنبي في الخليج العربي، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.mogatel.com>.

جدول (۴)

أهم القواعد الأمريكية في الخليج العربي

القطر	اسم القاعدة	تجهيزاتها
سلطنة عُمان	مصيرة-صلالة-مسقط-ثمرت-سيب	جوية وبحرية+أسلحة ثقيلة وطائرات حديثة+أجهزة معلوماتية
السعودية	الظهران-الدمام-تبوك-جدة-خميس-مشيط-الباطن-الشرو-التيصومة الشمال-الجبيل	جوية+طائرات حديثة+قاذفات ذرية+صواريخ موجهة+صواريخ هوك+٤ طائرات إنذار مبكر (أوكس)+سفن بحرية
البحرين	الجفير-المحرق-مطار الصخير	غواصات حاملة الرؤوس النووية طراز بولارسي+ مطار جوي+بحرية (أنواع مختلفة من الأسلحة البحرية)
الامارات العربية	الشارقة-الفجيرة	جوية+بحرية+أنواع مختلفة من الأسلحة البحرية
الكويت	المطلاع-العبدلي-جزيرة فيلكا-ام المدافع-الابرق-الشعبية-مطار الكويت	جوية+بحرية+أنواع مختلفة من الأسلحة الحديثة+ قوات أمريكية نظامية

المصدر:

ظاهر عبد الزهرة، خضير الربيعي، أمريكا وعلاقتها مع الخليج العربي في عقد التسعينات، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد ٤٦، ٢٠٠٠، ص ٢٩٣.

يتضح مما تقدم، أن الهيمنة الأمريكية على الخليج العربي سياسياً وعسكرياً، وانتاجها لسياسة الاحتواء المزدوج تجاه إيران والعراق وتلويحها المستمر باستخدام القوة العسكرية، واستخدامها الفعلي إذا ما لزم الأمر، يشكل عاملاً مضافاً يدفع إيران لأتباع سياسة متوازنة على الأقل لتجنب العقاب على يد الولايات المتحدة، ان لم يكن ضمان مصالحها، فضلاً عن حجم الوجود الأمريكي في مياه الخليج والمزودة بمختلف الأسلحة الحديثة والتكنولوجيا المتطورة التي تعد بمثابة خطر حقيقي على المنطقة وإيران وعلى منشأتها النووية، ولاسيما ان الولايات المتحدة تلوح باستخدام القوة ضد إيران وتهددها بضربة استباقية لإجبارها على التخلي عن مشروعها النووي، وهذا يؤدي الى تعرض مضيق هرمز للتهديد واعاقه حركة الملاحة فيه، ومهاجمة اهداف على ساحل الخليج العربي.

اشكال التهديد الممكنة وصوره:

ان استبعاد إغلاق المضيق بحاجز صناعي لا يعني ان الملاحة فيه لم ولن تتعرض للتهديد والاعاقه بشكل او بآخر، فقد مر معنا ان سفناً تعرضت للهجوم وهي تعبر المضيق، ويمكن ان يتعرض غيرها للتهديد نفسه او غيره، وجميع هذه التهديدات انها مؤقتة وتعتمد على وسائل تستهدف السفن ذاتها.

ابرز اشكال وصور التهديدات الممكنة مايتاتي:

أ- التلغيم بواسطة الألغام:-

يمكن القول ان بث الألغام البحرية في المسطحات المائية من اكثر الوسائل خطورة واسهلها في الممارسة، وذلك بسبب استمرار اثر الألغام مدة طويلة تصل الى خمسة عشر عاماً الى جانب تأثيرها الخطير على كل من السفن والغواصات^(٥٣)، فضلاً عن ذلك سهولة زراعتها وسرعة ذلك، إذ يمكن تغطية جميع المضيق بالألغام بواسطة بعض السفن الحربية الحديثة خلال ساعات معدودة وبطريقة سرية وبتكلفة محدودة^(٥٤).

وقد قامت ايران خلال حربها مع العراق بتلغيم اجزاء من الخليج العربي والمضيق مما عرض بعض الناقلات للضرر وجعل شركات التأمين ترفع اسعارها وكذلك جعل بعض الدول الغربية ترسل كاسحات الغام للمنطقة^(٥٥)، حيث تمتلك ايران المخزون الكافي والوسائل لزراعة الألغام في المضيق، والمتغير الرئيس ليس عدد الألغام الذي تمتلكها ايران، فهذه الألغام رخيصة الثمن نسبياً، بل عدد الألغام التي يمكن نشرها قبل ان يكتشف العالم ذلك، فالتوقعات المبنية على تجارب سابقة تشير الى ان الولايات المتحدة قد تحتاج الى اكثر من شهر لاعادة فتح المضيق، اذا سمح لايران بزرع كمية، ولو قليلة من الألغام.

ب- الهجوم العسكري:-

قد تتعرض الملاحة في المضيق لهجوم عسكري أرضي أو بحري أو جوي، وتزداد احتمالية ذلك في أوقات الحرب وان كانت ممكنة الحدوث في وقت السلم، وقد حصل شيء من ذلك عندما قامت ايران بمهاجمة بعض السفن في المضيق في أثناء حربها مع العراق، ومما يساعد على مثل هذا الهجوم انتشار الجزر في المضيق إذ يسهل مهاجمة السفن العابرة من خلال هذه الجزر، ونظراً لامكانية مثل هذا الهجوم فقد استنكرت بعض الدول من داخل المنطقة وخارجها آنذاك قيام إيران بنصب بعض الصواريخ الصينية الصنع على مقربة من المضيق في جزيرة ابو موسى^(٥٦).

وهذا النوع من التهديد يمكن ان يتم عن طريق الدول المحيطة بالمضيق في حال حدوث صراع اقليمي او عن طريق قوى دولية وخاصة الولايات المتحدة التي اصبح لها تواجد في مياه الخليج منذ ازمة الخليج عام ١٩٩٠م، حيث تجوب اساطيلها هذه المياه تحت مظلة الشرعية الدولية وباسم تطبيق القرارات الدولية، فضلاً عن ذلك يمكن ان يتم الهجوم عن طريق مجموعات مسلحة في المنطقة، اذ وقع في عام ١٩٧٦ هجوم بالقنابل لناقلات كانت تعبر

⁵³ -I, Alfaggy, Strait of Hormuz, A study in Political geography, Master dissertation presented to the faculty of California stat Unuversity, Chico, 1988, P.49.

2- عبد العالم رخيوت، دور السلطنة ومساهمتها في ضمان حرية المرور لنفط الخليج العربي، عمان، ١٩٩٠، ص ١٣.

3- يحيى حلمي رجب، الخليج العربي والصراع الدولي، دار العروبة، الكويت، ١٩٩٠، ص ١٤٩-١٥٠.

1- عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، المصدر السابق، ص ١٠٥.

المضيق قامت به مجموعة مسلحة لها علاقة بجهة تحرير عمان والخليج العربي الاشتراكية الثورية^(٥٧).

وهذه تدلنا على انه يمكن ان تستهدف بعض السفن العابرة وخاصة الغربية وبالذات الامريكية، وذلك مع تنامي شعور العداء ضد امريكا في المنطقة.

ج- التهديد عن طريق دول المنطقة المحيطة:

ان استقراء تاريخ المنطقة وواقعها المعاصر يشير الى ان اهم مواطن اثاره الصراع في المنطقة هي:

- ١- التباين والخلافات بين الجانبين العربي والایراني، بناءً على ما بينهما من تباين فكري وسياسي، فاذا انضم الى هذا بعض المشكلات بين الجانبين، كمشكلة الجزر الثلاث، طنط الكبرى وطنط الصغرى وابو موسى مع الامارات العربية المتحدة، فإنه تظهر لنا مواطن التهديد لأمن المضيق والملاحة فيه، وقد تكون مشكلة الجزر الثلاث من أكثر المشكلات قبولاً للتفاعل ومن ثم لتهديد أمن المنطقة، وهذه هي السياسة التي ستتثبت السنوات القادمة مدى جدتها وقدرتها على جمع الطرفين العربي والایراني على ما فيه مصلحة المنطقة.
- ٢- الخلافات بين بعض الدول العربية الخليجية: من ابرز الخلافات كانت بين العراق وبقية الدول العربية الخليجية الاخرى والذي بلغ قمته في حرب الخليج الثانية وما اعقبه من احداث مازالت أثارها قائمة حتى اليوم، فضلاً عن ذلك هناك خلافات بدرجة اقل بين دول خليجية اخرى قد تؤثر في استقرار الخليج العربي والملاحة عبره، خاصة اذا ما أذكت فتيلها واستغلتها دول معادية لكل تقارب بين دول المنطقة وذلك لتحقيق مصالحها على حساب مصلحة المنطقة، لذلك فإن التوجه القائم اليوم داخل المنطقة وبالذات دول مجلس التعاون في حل المشكلات بالطرق السلمية، هو الطريق الامثل لتجنب المنطقة التهديدات.

المبحث الثاني: الخيارات امام دول الخليج في حال اعاقة الملاحة

في المضيق

كثيراً ما يتبادر الى الازهان ما الخيارات المتوفرة لدى الدول المستفيدة من استخدام مضيق هرمز في حال تعرض الملاحة عبره لاي من اشكال التهديد والاعاقة. في الحقيقة هناك عدة خيارات اهمها:

اولاً- الاعتماد على الانابيب لتصدير النفط

لقد انشئت في المنطقة منذ الخمسينات عدة خطوط كان في مقدمتها تلك التي تصل كلاً من شمال العراق وشرق السعودية بساحل البحر المتوسط وخط الانابيب السعودي بترولالين الذي

⁵⁷-S. Amin. Political and Strategic Issues in the Persian, Arabian Gulf, Op.C.i.t, P.52.

يصل شرق السعودية بالبحر الأحمر، وفي أثناء تهديد الملاحة في المضيق زمن الحرب العراقية الإيرانية طرحت عدة مشاريع خطوط انابيب أخرى^(٥٨) أهمها:-

أ- خط انابيب: يربط مناطق انتاج النفط بدول مجلس التعاون الخليجي بساحل البحر الأحمر، وهذا الخط يخدم دول مجلس التعاون الخليجي في تجنب جزء من صادراتها النفطية المخاطر في أثناء عبورها مضيق هرمز، لكن اعترض هذا المشروع انه باهظ التكاليف الى جانب ان طريق البحر الاحمر بطرفيه مضيق باب المندب، قناة السويس هو عرضه للتهديد أيضا وخاصة اذا كان تهديد مضيق هرمز من قبل قوة دولية، فضلاً عن ذلك أن ساحل البحر الاحمر ابعد عن الاسواق في جنوب شرق اسيا، ومع هذا يبقى الخيار قائماً امام الدول^(٥٩).

ب- خط انابيب: يربط دول مجلس التعاون بخليج عُمان والبحر العربي، و قدم المشروع من قبل عُمان الى دول مجلس التعاون حينما هددت إيران بإغلاق المضيق، وهذا الخيار الى جانب انه يُبعد صادرات النفط عن خطر التهديدات في المضيق فهو اقل كلفة من الخط الى البحر الاحمر ونقاط مصبه اقرب الى الاسواق في اليابان وجنوب شرق اسيا^(٦٠)، فهو خيار يحمل كثيراً من مقومات النجاح. فضلاً عن ذلك فإنه في ضوء التهديدات الإيرانية عكفت دول الخليج العربي على دراسة مشروع لبناء خطوط انابيب لتفادي مضيق هرمز، والتهديدات الإيرانية المحتملة بزعة الملاحة وشحنات النفط العالمية، حيث سينقل خطا الانابيب، حال بنائها نحو ٦,٥ مليون برميل في اليوم، أي ما يوازي ٤٠% من شحنات النفط اليومية عبر مضيق هرمز، حيث من المتوقع البدء به عام ٢٠٠٧، فيما تخضع خطط خط الانابيب الثاني الاكبر للمناقشة وقد يستغرق بناؤه نحو عقد، وسينقل الخط الاصغر الذي سيمتد على مدى ٢٢٤ ميلاً، النفط من حقل "حبشان" النفطي في دولة الامارات العربية الى الفجيرة التي تقع خارج مضيق عُمان، وتعتزم شركة ابو ظبي للاستثمارات النفطية الدولية بناء الخط الذي سينقل ١,٥ مليون برميل من النفط الخام يومياً، أي حوالي ٥٥% من انتاج الامارات من النفط. وسينقل خط الانابيب الثاني، الذي سيقطع عليه "خط انابيب عبر الخليج" نحو (٥) ملايين برميل نفط في اليوم من محطات خليجية مختلفة الى مخرج تصدير ربما يقام في عُمان، فضلاً الى ذلك فإن هناك خطوطاً محتملة لسير خط الانابيب، الذي قد يمتد حتى العراق، ويمر عبر الكويت والسعودية ودولة الامارات العربية المتحدة الى العاصمة العمانية مسقط، على البحر العربي ونهاية الخط في اليمن او الفجيرة^(٦١).

1- عبد الرحمن المنصوري، خطوة عملية لمواجهة التهديد الإيراني، ٢٠٠٩/٢/١٧. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.AkhbarAlKhaleej.com>.

2- حسام الدين جابر سالم، اشكالية اغلاق مضيق هرمز والموقف الخليجي، مركز الامارات للدراسات والاعلام. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.emasc.com/uae.aspl>.

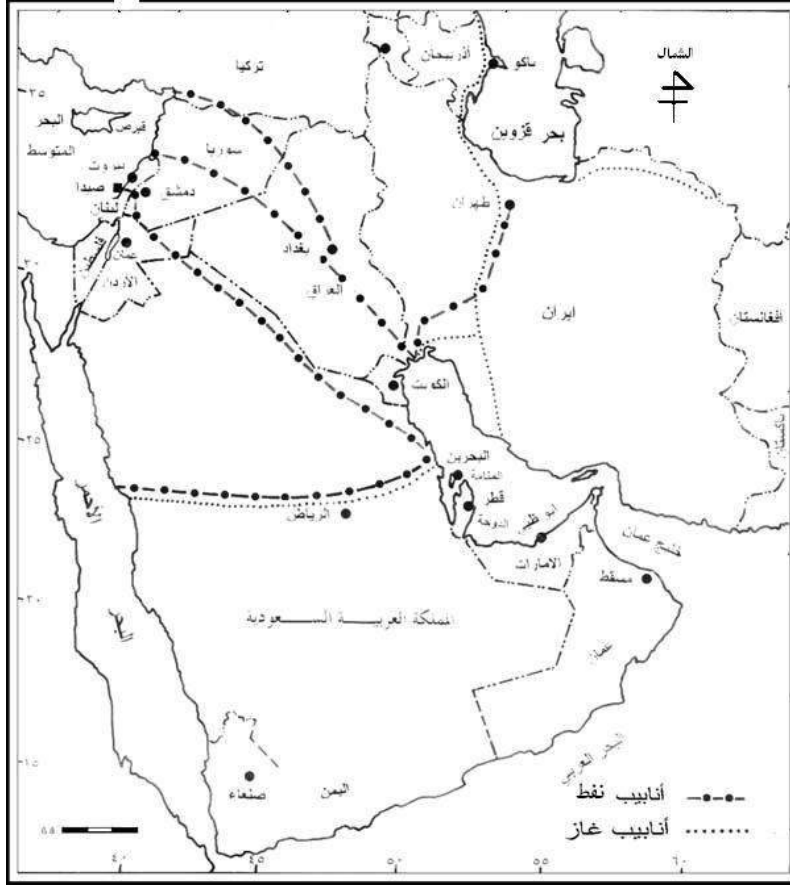
¹ - عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، المصدر السابق، ص ١١٨.

² - مشروع خليجي لبناء خطوط انابيب لنقل النفط لتفادي مضيق هرمز، ٢٠٠٧/٣/٢٠.

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.uaec.com>.

ج- خطوط انابيب ايرانية احدها يربط منطقة الانتاج الايرانية في شمال الخليج بميناء جاسك على ساحل عُمان والاخر يربط الاهواز بساحل المتوسط عبر تركيا وهذه المشروعات عند تنفيذها ستخفف من اعتماد ايران على المضيق في صادراتها النفطية^(١٢). (خريطة ٦).

خريطة (٦)
أهم أنابيب النفط في المنطقة



المصدر:

- ١- عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، اتحاد كتاب وادباء الامارات، الشارقة، ١٩٩٠، ص ١١٨.
- ٢- عبد الرحمن المنصوري، خطوة عملية لمواجهة التهديد الايراني، ٢٠٠٩/٢/١٧، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)

<http://www.AkhbarAlKhaleej.com>

يتضح مما تقدم ان بناء خط انابيب لنقل النفط يتجنب مضيق هرمز سينعكس ايجاباً على اسعار النفط كما انه سيؤدي الى استقرار اسواق النفط العالمية وسيعزز استقرار النفط الخليجي، إذ أن هذه الخطوط المقترحة الى جانب الخطوط القائمة هي من انجح الخيارات امام دول المنطقة في

- ٣- مباحثات خليجية حول تهديد ايران باغلاق مضيق هرمز، ٢٠٠٨/١١/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.mooga.com>

حال تعرض المضيق للتهديد من دون الحاجة الى المرور بالمضيق الاستراتيجي، والتحرر من الضغط الايراني في مضيق هرمز.

ثانياً- شق قناة تربط الخليج العربي بخليج عُمان عبر شبه جزيرة مسندم:

وهذا مشروع اثارته بعثة الجمعية الجغرافية البريطانية التي زارت مسندم عام ١٩٧٢، حيث اقترحت شق قناة تربط خور الشام الممتد من الخليج العربي بخور الحبلين الممتد من خليج عمان حيث يقترب الخوران من بعض عند برزخ المقلب فلا يفصل بينهما الا (٢٥٠) م وبارتفاع (٨٠) م، خريطة (٧) (٦٣). وهذا الخيار يواجه بعض الصعوبات الطبيعية منها ضحالة مياه الاخوار وخاصة خور الشام الذي يتجاوز عمقه (٣١) م في حين يصل العمق في المضيق الى (١٠٠) م، وكذلك تباين مستوى المياه في الجانبين، مما يعني اثاراً محمودة في حال فتحها. فضلاً عن ذلك أن منطقة المضيق المقترحة قريبة من مضيق هرمز، مما يعني امتداد اثار التهديدات الموجهة للمضيق اليها (٦٤).

ثالثاً- الاعتماد على موانئ ساحل خليج عُمان والمواصلات البحرية:

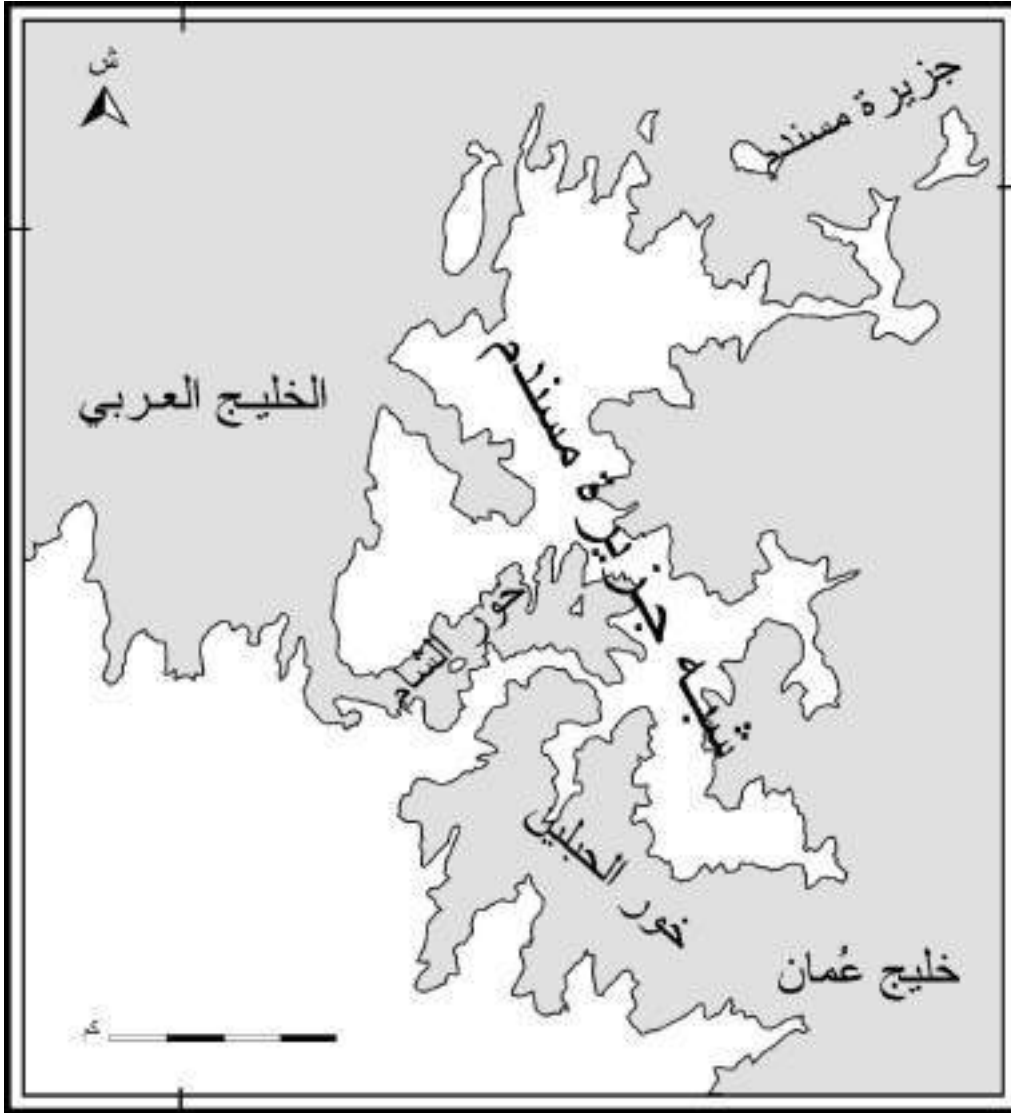
هذه الموانئ تخدم عدة دول في حال التهديد سواء في الجانب العربي او الايراني، فموانئ خورفكان والفجيرة الاماراتية على ساحل عُمان ستخدم الامارات وقطر، والموانئ الايرانية على خليج عُمان وستكون بديلاً عملياً لايران، وهذا الخيار يظهر اثره اكثر فيما يتعلق بواردات هذه الدول ويتطلب منها العمل على تطوير هذه الموانئ لتكون جاهزة عند الحاجة.

خريطة (٧)

قناة تربط الخليج العربي بخليج عُمان عبر شبه جزيرة مسندم

⁶³ -N, falcon, the Musandam Expedition, the Geographical, Journal, 1973, vol. 139, Parst1, P.13.

⁶⁴ -G, Ropinson, the Musandam Expedition, Scientific results, part1, Geographical Journal, 1979, P.104.



المصدر:

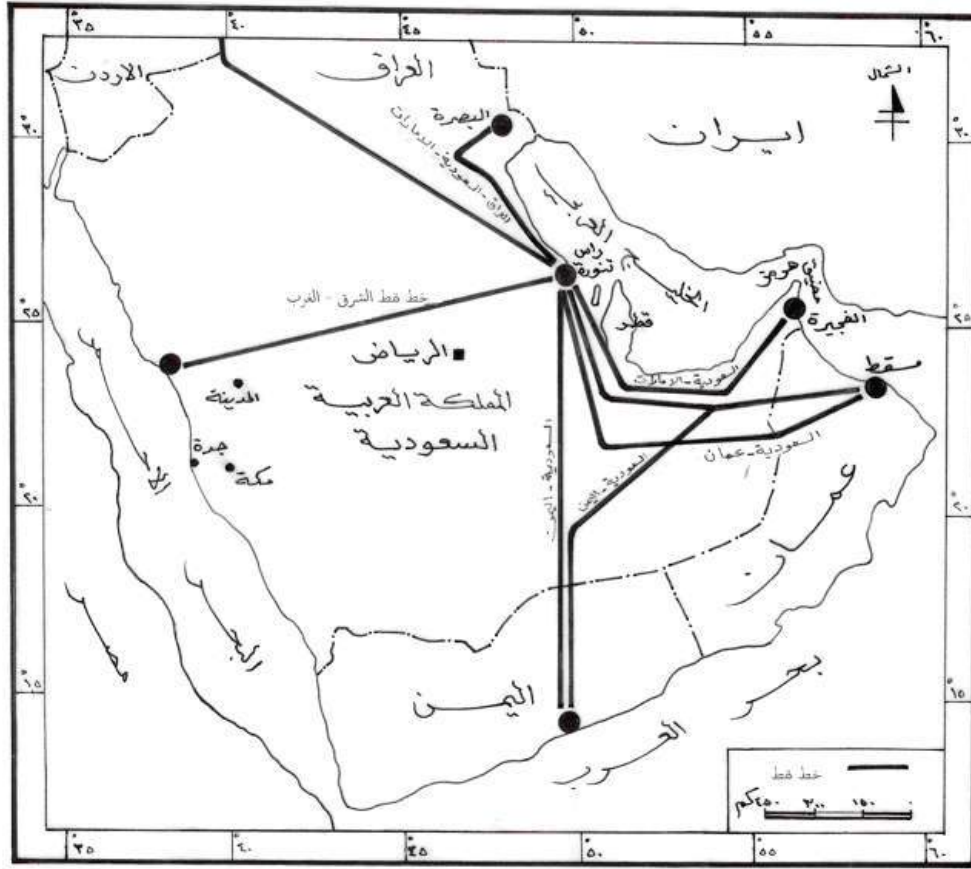
N, falcon, the Musandam Expedition, the Geographical, Journal, 1973, vol. 139, Part, P.13.

أما المواصلات البرية فهي الخيار الذي يفرض نفسه على دول رأس الخليج، الكويت والعراق، ويجعلها تتجه إلى الدول المجاورة للتصدير والاستيراد عبر أراضيها، وذلك يتطلب علاقات سياسية جيدة مع الدول المجاورة وألا يفقد دوره^(٦٥).

1- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://files.nireblog.com>.

يتضح مما تقدم أن مع هذه الخيارات تبقى الملاحاة في مضيق هرمز عرضه للإعاقة المؤقتة وخاصة بوساطة التلغيم أو الهجوم العسكري. وأمام هذا الواقع ينبغي على دول المنطقة المستفيدة من المضيق التوسع على أنابيب النفط والعمل على تهيئة موانئها على سواحل خليج عُمان والبحر العربي والبحر الأحمر. (خريطة ٨).

خريطة (٨)
البدائل المتاحة في حال أقفال مضيق هرمز



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على:
الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://files.nireblog.com/blogs/hassan2007/files/256.jpg>.

السيناريوهات لمستقبل الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز:

تشهد منطقة الخليج العربي ومنطقة مضيق هرمز الكثير من التحديات الأمنية والجيوسياسية والاقتصادية والاجتماعية، ومن أبرز هذه التحديات، الوجود العسكري الاجنبي، وتحديدًا الأمريكي في منطقة الخليج العربي، وأزمة الملف النووي الإيراني، وملف امن الطاقة واسعار النفط، ومعضلة البحث عن صيغة مستقرة للعلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي وايران، كل هذه التحديات المتداخلة وغيرها تجعل مستقبل المنطقة مفتوحاً على كل الاحتمالات.

أولاً- مستقبل الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي:

تعد المضايقات من المواقع التي ينظر إليها اليوم على أنها من اعقد المناطق الجغرافية وأخطرها على خريطة العالم السياسية والتي لها اثر خطير في العلاقات الدولية، والتي كانت ولا تزال تشكل مداخل تاريخية الى المنطقة العربية كبؤرة حضارية تلقت فيها كل المواصلات وخطوط الملاحة العالمية ما جعل منها ومنذ عصور التاريخ القديمة مسرحاً لكثير من الصراعات بين القوى الكبرى، وظلت في العصور الحديثة محط اطماع القوى الدولية بغية منها في تعزيز مواقعها السياسية والعسكرية والاقتصادية^(٦٦).

إن استشراف الوضع الاستراتيجي في أي منطقة من مناطق العالم ليس تكهناتاً أو رجماً بالغيب بل هو علم يقوم على استقراء مفردات الواقع وتحليلها والربط بينها، وذلك لاستكشاف آفاق المستقبل ورسم صورة له وما سيؤول اليه^(٦٧).

فضلاً عن ذلك فإن الاسئلة تطرح نفسها بالحاح، كيف سيكون الوضع الاستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز حتى عام ٢٠٢٥، وما المعطيات والشروط التي يمكن ان توفر فرص الامن والاستقرار والتحول الديمقراطي في المنطقة.

وفي ضوء ذلك ننطلق من قراءة التحولات الجارية في المنطقة ورصدها من اجل وضع السيناريوهات المحتملة التي يمكن ان تشهدها هذه المنطقة خلال الاعوام التي تفصلها عن عام ٢٠٢٥، مع تحديد ماهية السيناريو المرغوب فيه او المأمول، والذي يحقق طموحات وتطلعات شعوب المنطقة، وتحديد شروط ومتطلبات تحقيقه، لذا يمكن ان نحدد اهم العوامل الحاكمة لمستقبل الوضع الاستراتيجي في المنطقة خلال الاعوام المقبلة ومن ابرزها:

- ١- آفاق الازمة المالية العالمية.
- ٢- ميزان القوى في المنطقة، سواء على المستوى العسكري أم السكاني أو الاقتصادي أو العلمي، وفي هذا السياق لابد من أن نعرض بالتفصيل ومن منظور مقارن لموازن القوى بين دول مجلس التعاون الخليجي وكل من ايران واليمن والعراق، مركزين اساساً على موازين القوة العسكرية، والبشرية، فضلاً عن موازين القوى الاقتصادية والقدرات العلمية والتقنية.
- ٣- طبيعة وحدود التعاون والتنسيق بين دول مجلس التعاون الخليجي، مع التركيز على التعاون الاقتصادي والعسكري، وهذا العامل يعد من العوامل الرئيسية التي سترسم حدود دول المجلس في صياغة مستقبل المنطقة، ومدى فاعلية هذا الدور^(٦٨).
- ٤- مستقبل الطلب العالمي على النفط الخليجي ومعضلة امن الطاقة، وهذا العامل سيرسم حدود الاهتمام العالمي بقضية الامن في مضيق هرمز والخليج العربي.

1- محمد أزهري السماك، الجغرافية السياسية اسس وتطبيقات، المصدر السابق، ص ٧٧٠.

2- عبد العزيز بن عثمان بن صقر، الوضع الاستراتيجي في الخليج العربي دراسة استشرافية ٢٠٢٥، مركز الخليج للابحاث، ٢٠٠٨/٢/١١.

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.Khaleejcal.com/Arabic/portal/view/>.

1- عبد العزيز بن عثمان بن صقر، الوضع الاستراتيجي في الخليج العربي دراسة استشرافية ٢٠٢٥، مركز الخليج للابحاث، السعودية، ٢٠٠٩/٢/٥.

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://aafaqcenter.com/index.php?391>.

- ٥- التطورات الداخلية على الساحة الايرانية وتأثيرها في مستقبل الوضع الامني في المنطقة، وفي علاقة ايران بدول مجلس التعاون الخليجي، فطبيعة النظام السياسي الحاكم في ايران سوف ينعكس على دوره بوصفه مصدراً للاستقرار أو لعدم الاستقرار في المنطقة.
- ٦- أزمة الملف النووي الايراني وتداعياتها الاقليمية والدولية، وتأثيرها في أمن دول مجلس التعاون الخليجي، وأسوأ السيناريوهات المرتبطة بهذا الملف هو أن تنشب حرب جديدة بسبب الملف النووي الايراني^(٦٩).
- ٧- الوجود العسكري الامريكي في الخليج العربي، ويعد هذا من العوامل الرئيسة المرتبطة بمستقبل الدور الامريكي في المنطقة، وهو دور سيكون له تأثيراته في صياغة مستقبل المنطقة.
- ٨- مستقبل الازمة العراقية، وسوف يكون لشكل هذا المستقبل تأثيراته الكبيرة في مستقبل المنطقة برمتها، فعراق مستقر وموحد ويتحرك بفاعلية على طريق التنمية هو خلاف عراق مفكك يشكل بؤرة لتفريغ التطرف والإرهاب وتصديره.
- ٩- مستقبل العملية الاصلاحية في دول مجلس التعاون الخليجي^(٧٠).

ثانياً- سيناريوهات الوضع الاستراتيجي:

انطلاقاً من دراسة هذه العوامل توصلت الدراسة الى تحديد خمسة سيناريوهات لمستقبل الوضع الاستراتيجي في المنطقة، مع تحديد شروط تحقق كل من هذه السيناريوهات، وانعكاساته على دول مجلس التعاون الخليجي، وأخيراً السيناريو الأكثر ترجيحاً للمنطقة.

السيناريو الاول: هو سينارية الازمة الممتدة، أي استمرار الوضع الراهن في المنطقة على ما هو عليه، سواء لجهة الوضع في العراق، او لجهة النفوذ الامريكي في المنطقة، او لجهة الملف النووي الايراني، او الوضع الداخلي في ايران، او العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي.

وسيكون لهذا السيناريو اذا ما تحقق انعكاسات على دول الخليج، كاستمرار حال القلق في شأن مستقبل المنطقة، واستمرار الصراعات الطائفية في العراق، وقد أستخدمت الورقة الطائفية من قبل الارهابيين لأثارة النعرة الدينية، واستمرار اسعار النفط عند معدلات مرتفعة، واستمرار الانفاق العسكري المتزايد في دول المنطقة، وتعرض بعض دول الخليج لعمليات ارهابية^(٧١).

السيناريو الثاني (الكارثي): وهو سيناريو سيتحقق في حال توافر شروط ومعطيات من أبرزها تفكك العراق، واندلاع حرب خامسة في الخليج بسبب الملف النووي الايراني، الامر الذي سيجلب عليه تداعيات كارثية على المنطقة، بدءاً من تصدير العنف والارهاب من دول الجوار القريب والبعيد وجعل العراق ساحة لتصفية الحسابات، واستهداف المصالح

2- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): ٢٠٠٩/٥/٣٠ عن: <http://www.Aljazeera.net>.

1- عبد العزيز بن عثمان بن صقر، الوضع الاستراتيجي في الخليج العربي دراسة استشرافية ٢٠٢٥، مركز الخليج للابحاث، السعودية، ٢٠٠٨/٢/١١، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.Khaleejcal.com/arabic/portal/view/>.

2- عادل بن زيد الطريقي، سيناريو الحرب من يستطيع اغلاق مضيق هرمز، جريدة الرياض، الاربعاء، ٦ رجب، ١٤٢٩.

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.alriyadh.com>.

الأمريكية كرد فعل على الهجوم العسكري الأمريكي ضد إيران، وتحرك عناصر من الجوالي الإيرانية والخلايا النائمة التابعة لإيران الموجودة في دول الخليج العربي، فضلاً عن احتمال تعطل الملاحة في مضيق هرمز.

السيناريو الثالث: امتلاك إيران قنبلة نووية (سيناريو هيمنة إيران النووية على الخليج)، ومن أبرز تداعيات هذا السيناريو، تحول إيران إلى قوة مهيمنة على دول المنطقة، وسيطرتها على العراق، وتمسكها باستمرار احتلال الجزر الثلاث الإماراتية، وتدخّلها في الشؤون الداخلية لدول المنطقة وهو أمر يمكن أن يدفع بدول مجلس التعاون الخليجي، إلى السعي بدورها لامتلاك سلاح نووي في مواجهتها.

السيناريو الرابع: وقوع الخليج تحت هيمنة أمريكية إيرانية مشتركة، وسيكون لهذا السيناريو تداعيات عديدة أبرزها، قيام تنسيق استراتيجي بين إيران والولايات المتحدة سيكون في الغالب على حساب دول مجلس التعاون الخليجي، الأمر الذي سيجعل هذه الدول، محاصرة بمحور واشنطن- طهران، الذي لن يمنع إيران من الاستمرار في التدخل في شؤون دول المجلس الداخلية بموافقة ضمنية أمريكية^(٧٢).

السيناريو الخامس (التفاؤلي): وهو سيناريو تحقيق الأمن والاستقرار والديمقراطية والتنمية في المنطقة، ومن أبرز تداعيات هذا السيناريو، تجنب التهديدات الإقليمية، وشيوع الأمن والاستقرار على الصعيد الإقليمي والخليجي، والاهتمام أكثر بقضايا التنمية والإصلاح، وهو ما سينعكس تراجعا في الاتفاق على التسليح، وسيعزز فرص الإصلاح السياسي في دول المنطقة^(٧٣).

يتضح مما تقدم حول توقعات استمرار الوضع الراهن في المنطقة، أن السيناريو الأول هو الأكثر رجحاناً (أي سيناريو الأزمة الممتدة)، مع تزايد احتمالات التدهور في بعض المجالات، لكن دون أن تصل الأمور إلى حد السيناريو الكارثي، إلا إذا اندلعت حرب بالمصادفة. وهذا يؤشر إلى استمرار حال عدم الاستقرار في العراق لفترة من الزمن حتى وإن استمر العراق موحداً، واستمرار الخلل الاستراتيجي في بعض موازين القوى في المنطقة لمصلحة إيران، ذلك الأمر يدعو دول مجلس التعاون الخليجي إلى التنسيق في ما بينها في مجال الأمن والدفاع، وهذا هو السبيل الوحيد لتعزيز قدرتها الذاتية على حماية أمنها ومصالحها في ظل بيئة إقليمية غير مستقرة، لذلك على هذه الدول أن تتحسب لاحتمال اندلاع حرب جديدة في المنطقة. ويستدعي قيام دول مجلس التعاون الخليجي بتنسيق سياساتها في شأن التعامل مع الولايات المتحدة الأمريكية من جانب، وتعزيز علاقاتها مع القوى الدولية الكبرى، كالصين وروسيا واليابان والاتحاد الأوروبي من جانب آخر.

1- الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي، مركز الخليج للبحوث، ٢٠٠٩/٤/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.Khaleejeal.com>

2- حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية، ٢٠٠٩-٣-١١. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.auw-dam.org>

الاستنتاجات

لقد تبين من خلال الدراسة صحة فرضيتها، إذ تبين أهمية موقع مضيق هرمز من خلال الدور الكبير الذي لعبه المضيق في فترات زمنية مختلفة قديماً وحديثاً تظهر لنا جوانب الأهمية لمضيق هرمز ومدى التفاعل بين طبيعته الجغرافية وهذه الأهمية، وما يؤكد صحة هذا الاستنتاج هو بروز مضيق هرمز نقطة تحكم في الملاحة من الخليج العربي وإليه مما جعله محط أنظار القوى الأجنبية التي ظهرت في المنطقة كالبرتغاليين والبريطانيين. واتضح أيضاً ومع تطور إنتاج النفط في دول المنطقة أهميته بوصفه معبراً لجزء كبير من تجارة النفط العالمية.

أما أهم الاستنتاجات فهي كالآتي:

- ١- اتضح من خلال الدراسة ان اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي وما أحدثه من ثورة غير مسبوقة في تاريخ البشرية، قد اظهر الدور الكبير والأهمية لهذا المضيق نظراً للعدد الكبير من ناقلات النفط وصادراته التي تعبره بشكل يومي والتي يعتمد عليها اقتصاد معظم دول العالم.
- ٢- اتضح من خلال الدراسة تعرض المضيق للتهديد بالإغلاق أبان الحرب العراقية- الإيرانية، وأشارت إلى ان الإغلاق التام ولفترة زمنية طويلة أمر مستبعد نظراً لسعة المضيق، مما يعني صعوبة إقامة حاجز صناعي. ولعدم قانونية ذلك، إلى جانب ردود الفعل العالمية ضد هذا.
- ٣- وقد تبين من خلال الدراسة انه أمام هذا الواقع ينبغي على دول المنطقة المستفيدة من المضيق التوسع في الاعتماد على أنابيب النفط والعمل على تهيئة موانئها على سواحل خليج عُمان والبحر العربي والبحر الأحمر.
- ٤- كشفت الدراسة عن الأهمية الكبرى للخليج العربي ومضيق هرمز قديماً وحديثاً، فكان من الطبيعي ان تصبح هذه المنطقة محط أنظار كل القوى العالمية التي تريد الهيمنة على الممرات المائية والمناطق الإستراتيجية لضمان طرق التجارة والإمدادات النفطية.
- ٥- اتضح من خلال الدراسة ان الوجود العسكري الأمريكي في الخليج العربي تزايد بعد اندلاع الحرب العراقية- الإيرانية في أيلول ١٩٨٠، التي قدمت ذرائع إلى أميركا لإرسال مزيد من القطع البحرية إلى الخليج العربي بحجة الدفاع عن حرية الملاحة وضمان سلامة مضيق هرمز، وتأمين الإمدادات النفطية إلى الدول الصناعية.
- ٦- إن قدرة إيران على سد مضيق هرمز أمام ناقلات النفط العالمية، يعني قطع إمدادات نفط منطقة الخليج العربي التي يقدر احتياطها بأكثر من ٦٣% من احتياطي النفط العالمي، وهذا يؤدي إلى خلق مشاكل كبرى للدول الصناعية وباقي دول العالم لحاجتها المتزايدة لمصادر الطاقة، وأمر كهذا ليس سهلاً من الناحية اللوجستية، وستكون له عواقب وخيمة على الدولة المنفذة للإغلاق من الناحية الجيوسياسية، ليس لأنه مخالفة مباشرة للقانون الدولي فحسب، بل لان إغلاق المضيق سيعتد على أمن سبع دول في وقت واحد (دول الخليج العربي) وقطع طريق بحق إمدادات حيوية لأكثر من ٢٣ دولة أوروبية وآسيوية.

٧- كشفت الدراسة ان مبدأ دخول إيران للنوادي النووي في الحسابات الجيوبولتيكية الخليجية والعربية عامل تطور سلبي أكثر من كونه ايجابيا وستكون له تأثيرات في الأمن والاستقرار الإقليمي.

اتضح من خلال الدراسة ان إغلاق مضيق هرمز واستمراره مدة طويلة ستكون له انعكاسات مباشرة وخطيرة على الاقتصاديات الخليجية، فإلى جانب توقف صادرات النفط، فإن الواردات الخليجية من السلع والبضائع سوف تتوقف هي الأخرى.

المصادر

أولاً: الكتب العربية والمترجمة

- ١- الرواي، رياض، البرنامج النووي الإيراني وأثره على منطقة الشرق الأوسط، الطبعة الأولى، الاوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٦.
- ٢- السماك، محمد ازهر، الجغرافية السياسية اسس وتطبيقات، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٨.
- ٣- العزاوي، عماد صادق، القوة العسكرية الإيرانية وقدرتها على التأثير عرض وتقويم عسكري، العدد (٧١)، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، بغداد، ١٩٩٩.
- ٤- الغفلي، علي احمد، العلاقات الخليجية الامريكية (١٩٩٩-٢٠٠٠)، التقرير الاستراتيجي (١٩٩٩-٢٠٠٠)، وحدة دراسات صحيفة الخليج، ابو ظبي، ٢٠٠٠.
- ٥- القصاب، عبد الوهاب، الوجود العسكري الغربي في الوطن العربي ودول الجوار، العدد الرابع، متابعات، قسم الدراسات السياسية، بيت الحكمة، بغداد، السنة الأولى، اذار ١٩٩٨.
- ٦- النعيمي، عبد الرحمن محمد، الصراع على الخليج العربي، المركز العربي للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩٢.
- ٧- بروس، ولیم، روبرت ويندرم، اسلحة الدمار الشامل، ترجمة ونشر دار الجليل، عمان، ١٩٩٤.
- ٨- بوفر، اندريه، مدخل الى الاستراتيجية العسكرية، تعريب اكرم ديرري والهيثم الايوبي، دار الطليعة، بيروت، ١٩٦٨.
- ٩- حرب، علي ابراهيم، معارك العرب منذ ما قبل الاسلام وحتى حروب الخليج، المجلد ٢٣، الطبعة الاولى، لبنان، ٢٠٠٧.
- ١٠- رجب، يحيى حلمي، الخليج العربي والصراع الدولي، دار العروبة، الكويت، ١٩٩٠.
- ١١- رخيوت، عبد العالم، دور السلطنة ومساهماتها في ضمان حرية المرور لنفط الخليج العربي، عمان، ١٩٩٠.
- ١٢- رمضان، ر.ك، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، منشورات مركز دراسات الخليج، السلسلة الخاصة ٧٥، جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٤.
- ١٣- سويد، ياسين، الوجود العسكري الاجنبي في الخليج واقع وخيارات، مركز دراسات الوحدة العربية، الطبعة الاولى، بيروت، ٢٠٠٤.

- ١٤- طويرش، عبيد، الصراع حول مضيق هرمز، اتحاد كتاب وادباء الامارات، الشارقة، ١٩٩٠.
- ١٥- كاتزمان، كينيث، التهديدات العسكرية والسياسية الايرانية في جمال سند السويدي عداد ايران والخليج البحث عن الاستقرار، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، ١٩٩٦.
- ١٦- كوردزمان، انتوني، القدرات العسكرية الايرانية، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، ١٩٩٥.
- ١٧- متولي، محمد، محمود ابو العلا، الجغرافية السياسية، مكتبة الانجلو، القاهرة، ١٩٨٣.
- ١٨- محمود، ناطق شاكر، المشروع الامبريالي الجديد في الخليج العربي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٠.
- ١٩- مراد، خليل الياس، حرب الخليج وانعكاساتها على الامن القومي العربي، بغداد، ١٩٨٧.
- ٢٠- مسلم، طلعت، قضايا ومتطلبات الامن العسكري العربي في نهاية القرن العشرين ومطلع القرن الحادي والعشرين في التحديات الشرق اوسطية الجديدة (ندوة)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٠.
- ٢١- مقلد، اسماعيل صبري، أمن الخليج وتحديات الصراع الدولي، شركة الربيعان، الكويت، ١٩٨٤.
- ٢٢- مكريديس، روي، مناهج السياسة الخارجية في دول العالم، ترجمة حسن صعب، المكتبة الاهلية، بيروت، ١٩٦١.
- ٢٣- نعمة، كاظم هاشم، الوجيز في الاستراتيجية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٨٨.

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية

- ١- الجابري، لطيف كامل كليوي جحيل، التحديات الاقليمية والدولية التي تواجه المشروع النووي الايراني، دراسة جيوبولتيكية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الاداب، جامعة القادسية، ٢٠٠٨ (غير منشورة).

ثالثاً: الدوريات والتقارير والنشرات واخرى

- ١- القصاب، عبد الوهاب عبد الستار، عالم القوة والقوة الكونية ملاحظات حول سعي الولايات المتحدة، السعي للهيمنة على الخليج العربي، مجلة دراسات استراتيجية، العدد الثامن، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠٠.
- ٢- تركي، أحمد السيد، ابعاد احالة الملف النووي الايراني الى مجلس الامن، العدد ١٦٤، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦.

- ٣- جاسم، حسين موسى، مضيق هرمز واستراتيجية الامن القومي العربي، مجلة جامعة بابل، المجلد ٦، العدد الاول، العلوم الانسانية، ٢٠٠١.
- ٤- راشد، سامح، العرب ونوعية ايران، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٥، مركز الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦
- ٥- سلمان، ظافر ناظم، انيس محمد حسن مصطفى، التسليح العسكري الايراني في التسعينات دراسة في أثر المتغيرات الاقليمية والدولية، مجلة دراسات استراتيجية، العدد ١٦، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد.
- ٦- سويلم، حسام، القواعد العسكرية في اسيا الوسطى، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٤، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦.
- ٧- عبد الزهرة، ظاهر، خضير الربيعي، أمريكا وعلاقتها مع الخليج العربي في عقد التسعينات، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد ٤٦، ٢٠٠٠.
- ٨- عبد الفتاح، بشير، أمريكا وإيران مواجهة ام مصالح، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٠، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ٩- عبد الله، عبد الله، الولايات المتحدة ومعضلة الامن في الخليج العربي، مجلة المستقبل العربي، العدد ٢٩٩، بيروت، ٢٠٠٤.
- ١٠- فاضل، يحيى صدقة، مضيق هرمز: طبيعته واهميته الاستراتيجية الاقليمية والعالمية العالية، العدد ٩، امانة مجلس التعاون، مجلة التعاون، جمادي الاول ١٩٨٨.

رابعاً: المصادر باللغة الانكليزية

- 1- Alfaggy, I, Strait of Hormuz: A study in political geography, Master dissertation presented of the faculty of California state University, Chico, 1988.
- 2- Amin, S, Political and Strategic Issues in the Persian Arab Gulf, Ltd, Glasgow, 1984.
- 3- Falcon, N, the musandam Expedition, the Geographical, Journal, 1973.
- 4- G, Ropinson, the Musandam Expedition, Scientific results, part 1, Geographical, 1973.
- 5- Sreed har and Kapil Kuaul, Iranian Armed, forces, A status Report, strategic, Analysis Review, Institute for Dofence Studies and Analyses, New Delhic 1996.

سادساً: الانترنت (شبكة المعلومات الدولية)

- ١- ايجي نيوز، مضيق هرمز ومحطات من الازمات الاستراتيجية، ٢٠٠٨/١/١٠. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://egypty.com>.
- ٢- محمد جمال مظلوم، مضيق هرمز وبدائل المضيق، مجلة كلية الملك خالد العسكرية. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.kkmaq.gov.sa>.
- 3_ وحدة خدمات المعلومات بمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) على الموقع: <http://www.alarab.com>.
<http://www.ahram.org.eg/arab/ahram/2000/5/26>.
- 4 - الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي، مركز الخليج للابحاث، ٢٠٠٩/٤/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):
<http://www.Khaleejcal.com>
- 5 - حمد سعيد1- الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي، مركز الخليج للابحاث، ٢٠٠٩/٤/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):
<http://www.Khaleejcal.com>
- 6- حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية، ٢٠٠٩-٣-١١. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.auw-dam.org>.
- 7- عبد العزيز بن عثمان بن صقر، الوضع الاستراتيجي في الخليج العربي دراسة استشرافية ٢٠٢٥، مركز الخليج للابحاث، السعودية، ٢٠٠٨/٢/١١، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):
<http://www.Khaleejcal.com/arabic/portal/view/>.
- 8- عادل بن زيد الطريقي، سيناريو الحرب من يستطيع اغلاق مضيق هرمز، جريدة الرياض، الاربعاء، ٦ رجب، ١٤٢٩.
- ٩_ الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.alriyadh.com>
- 10 - الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): ٢٠٠٩/٥/٣٠ عن:
<http://www.Aljazeera.net>.
- 11- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://files.nireblog.com>.
- 12 - مشروع خليجي لبناء خطوط انابيب لنقل النفط لتفادي مضيق هرمز، ٢٠٠٧/٣/٢٠.
- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.uaeec.com>.
- ١٣ -مباحثات خليجية حول تهديد ايران باغلاق مضيق هرمز، ٢٠٠٨/١١/١٠، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.mooga.com>
- 14- عبد الرحمن المنصوري، خطوة عملية لمواجهة التهديد الايراني، ٢٠٠٩/٢/١٧. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.AkhbarAlKhaleej.com>

15- حسام الدين جابر سالم، اشكالية اغلاق مضيق هرمز والموقف الخليجي، مركز الامارات للدراسات والاعلام. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.emasc.com/uae.aspl>.

١٦_ خالد بن سلطان عبد العزيز، حجم التواجد البحري الاجنبي في الخليج العربي، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.moqatel.com>

١٧ - يوسف شلبي، الاستراتيجية الامريكية مع ايران بعد حادث مضيق هرمز، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.alasr.ws> ٢٠٠٨/١/٢٠

18- تقرير الوكالة الدولية للطاقة الذرية ٢٠٠٧ عن:

<http://www.aL.ahwaz.com/arabic/2007/htm>.

19 - عائشة ألمري، الخيار النووي الايراني، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.elaf.com>.

٢٠ _ المواقع النووية الايرانية، الشبكة الدولية للمعلومات الانترنت على الموقع:

<http://news.bbc.UK/hi/arbic/middle-east-news>

21- أنتوني كورد زمان، القدرات العسكرية الايرانية، ٢٠٠٩/٨/١. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.ecssr.ac.ae>

22- تقرير الأمين العام السنوي، ٢٠٠٤، منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط(الوابك).

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.oapecorg.org>

٢٣ -- تطور القدرات العسكرية الايرانية، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠٠٩/٣/١، الشبكة الدولية للمعلومات

<http://www.ecssr.ac.html>.

24- الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت):

<http://www.alahed.org/archive/2008/htm>.

25- علي المليجي، الملف النووي الايراني، ٢٠٠٩ /٣/١٤. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.Khmaq-gov-sa>

٢٦ _ مناورات مهمة السلاح، الشبكة الدولية للمعلومات الانترنت على الموقع: http://ar.rin/ru/policy/2007_809/70692904/html.

سابعاً: المصادر باللغة الفارسية

١- سعد بختياري، أطلس كامل كيتاشناسي، چاپ هفدهم، ١٣٨ هـ ش، تهران (٢٠٠١).

ثامناً: الأطالس

١- حمود، ماجد، كمال حمود، الأطلس الجغرافي للعالم الاسلامي، دار الرضوان، حلب، (د.ت).

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية

أ.م.د حسين وحيد عزيز الكعبي

جامعة بابل - كلية التربية الأساسية / قسم الجغرافيا

المستخلص :-

يُعد مضيق هرمز أحد أهم المضائق والممرات المائية في العالم، حيث يربط بين الخليج العربي من جهة، وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، ولذلك يعتبر المنفذ البحري الوحيد للدول المطلة على الخليج العربي فقط، مثل العراق والكويت والبحرين وقطر، كما أنه المنفذ الرئيس لكل من المملكة العربية السعودية التي تطل على الخليج من الشرق والبحر الأحمر من الغرب، وللاّمارات العربية المتحدة التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان، وسلطنة عُمان التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب، وإيران التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب.

وتتبع أهميته الاستراتيجية من كونه معبراً لنحو ٣٥ إلى ٤٠% من النفط المنقول بحرًا على مستوى العالم.

حيث تعبره يوميًا ما بين (٢٠) (٣٠) ناقلة تحمل ما يصل إلى (١٨) مليون برميل من النفط، ويمر من المضيق نحو ٩٠% من النفط السعودي و٩٨% من النفط العراقي و٩٩% من النفط الإماراتي و١٠٠% من النفط الكويتي والقطري. وتعتمد اليابان على المضيق في وصول ٨٥% من حاجتها من النفط، وكذلك تعتمد كل من كوريا الجنوبية والهند والصين على المضيق في وصول أكثر من ٧٠% من حاجتها من النفط، بينما تعتمد عليه الولايات المتحدة في وصول ١٨% من احتياجاتها النفطية.

***مشكلة الدراسة:**

أن دراسة أهمية موقع مضيق هرمز تتطلب اثاره سؤالاً ليكون مشكلة البحث : هل ان لمضيق هرمز لما يتميز به من موقع جغرافي أهمية في رسم السياسات الاقليمية والدولية؟

*فرضية الدراسة :

لمضيق هرمز أهمية واضحة في رسم الاستراتيجيات الدولية وقت السلم والحرب.
*هدف الدراسة :

تكمّن مسوغات الدراسة الرئيسة التي كانت الأساس لأختيار هذا الموضوع هو معرفة حجم الدور الذي أسهم فيه مضيق هرمز في رسم صورة الجغرافية السياسية للدول المطلة عليه، ومعرفة الأفعال وردود الأفعال المحتملة للظهور في حال حدوث اشكاليات متأثرة بقرارات سياسية نابعة من تضارب المصالح والمبادئ السياسية والاقتصادية.

*أهمية الدراسة :

تأتي أهمية الدراسة من أهمية الموضوع الذي يتناوله الا وهو (مضيق هرمز) الذي يحتل أهمية كبيرة في السياسات الدولية لوقوعه في منطقة الخليج العربي، ذات الأهمية العالمية وتتأكد أهمية المضيق إذا علمنا أنه عنق الزجاجة لجميع الصادرات والواردات التي تمر عبر الخليج العربي فضلاً الى مرور نسبة كبيرة من تجارة النفط عبره الى دول العالم المختلفة

المقدمة:-

شهدت العقود الثلاثة الأخيرة تحولاً جذرياً في نظريات الجغرافيا السياسية، وخاصة ما يتعلق منها بقلب العالم، وبعد أن كان ينظر للقارة الأوروبية في بداية القرن العشرين على أنها قلب العالم، أصبح الخليج العربي في نهاية القرن العشرين هو قلب العالم، هذا المسطح المائي الذي تبلغ مساحته (١٠٠,٢٣٣) كم^٢ ويتراوح عرضه بين (٣٧٠) كم في حده الأقصى و(٥٥) كم عند مضيق هرمز وعمقه لا يتجاوز (٩٠) متراً، أما طوله فمن خليج عمان وحتى شط العرب في العراق فيبلغ حوالي (٩٦٥) كم، ورغم هذه الأهمية الاستراتيجية فإنه أقرب للبحر المغلق، فليس له إلا منفذ واحد يربطه بالمحيطات الكبرى هو مضيق هرمز الذي يشكل عنق الزجاجة للخروج والدخول إلى الخليج العربي.

يعد مضيق هرمز أحد المضائق المهمة في عالم اليوم، حيث يقع في منطقة الخليج العربي ذات الأهمية التاريخية والسياسية فضلاً عن ثقلها النفطي، وقد تصاعد الاهتمام بهذا المضيق والملاحة عبره إبان الحرب العراقية- الإيرانية التي استمرت ثمانية سنوات ١٩٨٠-١٩٨٨ م، حيث صدرت بعض التهديدات الإيرانية بأغلاقه أمام الملاحة.

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ل. حسين وحيد حميد
و صدرت في المقابل بعض التصريحات والقرارات الدولية التي تحذر من اغلاقه، وكذا
صور التهديد للملاحة عبره ومصادر ذلك والخيارات الممكنة امام دول المنطقة في حال
تنفيذ مثل هذه التهديد.

ان اهمية مضيق هرمز لا تقتصر على الدول التي تعتمد في عملية استيراد البضائع
الانتاجية والاستهلاكية والسلع والخدمات المتنوعة فحسب، بل تتعداها الى الدول الخارجية
وبخاصة الدول المستهلكة لنفط المنطقة مما يعطيه اهمية اقليمية ودولية في تحقيق مصالح
مشتركة للدول المصدرة للنفط والمستهلكة له، لذلك يشكل مرور النفط من المضيق جوهر
هذه الاهمية الاقتصادية، فالخليج العربي هو منطقة شبه محصورة، والاراضي المحيطة
به تعد من اكبر مناطق احتياطي النفط في العالم.

ولهذا جاءت اهمية المضيق العالمية في العقود المتأخرة من تحكمه في نسبة كبيرة
من تجارة النفط العالمية التي تمر عبره الى اسواق النفط العالمية في جنوب شرق اسيا
وأوروبا وأمريكا وغيرها

ولاهمية البحث فقد جاء باربعة مباحث تناول المبحث الاول الاهمية الجغرافية
لمضيق هرمز، اما المبحث الثاني فقد تطرق الى اهمية الخصائص الاقتصادية للمضيق ،
واشارة المبحث الثالث الى الاهمية السياسية والاقليمية والدولية للمضيق ، في حين تناول
المبحث الرابع والآخر مضيق هرمز في ضوء المتغيرات الدولية .

المبحث الاول

الاهمية الجغرافية لمضيق هرمز

تمهيد

يعد الخليج العربي ذراعاً بحرياً للمحيط الهندي يتوغل في داخل الأرض اليابسة بحيث
يقرب المسافة البرية عبر منطقة شرق الوطن العربي بين الشرق والغرب، إذ يتألف هذا
الذراع البحري من خليجين كبيرين، خليج خارجي وهو خليج عمان، وخليج داخلي هو
الخليج العربي والذي يعد بحيرة مغلقة او بحراً داخلياً فذلك الحاجز الجبلي الذي كان عند
شبه جزيرة مسندم كان يغلق الخليج العربي ويفصله عن المحيط الهندي^(١)، ولم يتصل
هذا الخليج بالمحيط الا في عصور جيولوجية متأخرة، إذ حدثت في العصر الميوسين
حركة أرضية قوية بفعل عوامل النحت والتعرية ما أدى إلى هبوط مسندم، فتكونت بذلك
فتحة مضيق هرمز^(٢)، الذي يصل الخليجين احدهما بالآخر، وهذان الخليجان يفصلان
بين السواحل الإيرانية من جهة والسواحل العربية من جهة أخرى، وهما في الواقع امتداد

لبحر العرب الذي يعد جزءاً من المحيط الهندي، فضلاً عن ذلك فإن قاع مضيق هرمز الذي يصل الخليجين خال من أي بروز مما يجعل انسياب التيارات البحرية من الخليج العربي الى خليج عمان والعكس انسياباً سهلاً، حيث أن أعماق الأجزاء توجد بالقرب من مضيق هرمز ويزداد العمق كلما اتجهنا من رأس الخليج العربي الى مضيق هرمز، حيث ان خط أعماق المناطق يقع بالقرب من الساحل العربي^(٣)، حيث يبلغ طول مضيق هرمز عند خطه الوسطي حوالي (١٠٤) ميل بحري*، ويتراوح عرضه بين (٥٢,٥ ميلاً بحرياً) عند مدخله الجنوبي و (٢٠,٧٥ ميلاً بحرياً) عند نهايته الشمالية الشرقية بين جزيرة لاراك على الجانب الايراني وقوين على الجانب العماني^(٤)، التي تبعد (٨,٥ أميال بحرية) بين شه الجزيرة هذه والساحل الشرقي لجزيرة قشم.

*الخصائص الجغرافية لمضيق هرمز:

يعتبر الخليج العربي هو المنفذ الوحيد لخليج العربي، وأنه يربط بين جزأيه وهما خليج عمان والخليج العربي اللذان يفصلان السواحل العربية عن الايرانية، ويقع مضيق هرمز بين ايران في الشمال والشمال الغربي وعمان في الجنوب، وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام، أما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في أقصى شمال الأراضي العمانية، ويبلغ عرض الطريق الى مضيق هرمز من خليج عمان باتجاه الشمال حوالي ٣٠ ميلاً ثم يصل حوالي ٢٨ ميلاً بين شبه جزيرة مسندم والساحل الشرقي لجزيرة قشم^(٥).

أما الجزر الثلاث الواقعة في الخليج العربي والقريبة من مضيق هرمز هي جزيرة طناب الكبرى وطناب الصغرى وجزيرة أبو موسى التي تسيطر على المضيق وهي تابعة لإمارة الشارقة عند مدخل المضيق حوالي ٦٠ كم، وتبعد عن الساحل الايراني حوالي ٧٥ كم، وتبلغ مساحتها ٢٠ كم وتحيطها مياه عميقة، وهي ذات موقع استراتيجي مهم إضافة الى كونها أكبر جزر الامارة وأغناها، أما جزر طناب الكبرى تبعد عن امارة رأس الخيمة بحوالي ٢٠ كم وهي صغيرة ولا تتجاوز مساحتها ٩ كم، وفيها فانار لإرشاد السفن ليلاً، وتعتبر مواصفاتها غاية في الاهمية الاستراتيجية من حيث قلة عدد السكان والموقع المتمركز في المنطقة والمتحكم بمضيق هرمز، أما جزيرة طناب الصغرى فتبعد حوالي ٩٠ كم عن الشاطئ العربي وتعود الجزيرتان الاخيرتان الى امارة رأس الخيمة^(٦)، ويضم المضيق العديد من الجزر التابعة لكل من دولتي عمان وإيران.

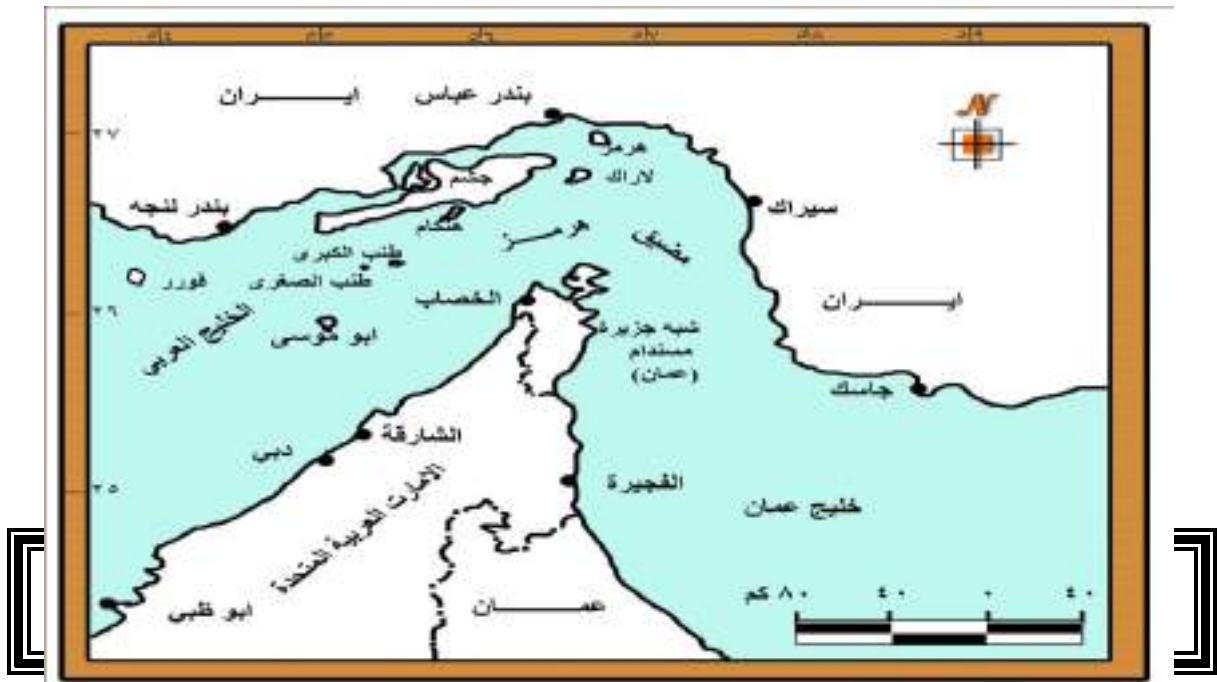
الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ل. حسين وحيد حميد الكعبي

حيث يتبع عمان جزر سلامة وبناتها مسندم، والغنم، حيث تقع في وسط المضيق الى الشمال الشرقي من شبه جزيرة مسندم وكبرى هذه الجزر (سلامة الكبرى) تبتعد عن الساحل العماني ١٢، ٨ كم، وبين هذه الجزيرة وجزيرة لاراك الإيرانية يوجد أضيق اتساع في المضيق ^(٧). أما الجزر الإيرانية فأهمها جزر قشم، هنجام، هرمز، وأكبر هذه الجزر، جزيرة قشم ^(٨). أما جزيرة هنجام فتقع الى الجنوب من جزيرة هرمز والى الشمال الشرقي منها تقع جزيرة لاراك في وسط المضيق، وفي شمال المضيق تقع جزيرة هرمز ^(٩) والى جانب هذه الجزر توجد جزر أخرى قريبة من المضيق ولها أهميتها في التحكم في الملاحة، أهمها الجزر المتنازع عليها بين إيران والامارات، طناب الكبرى والصغرى وأبو موسى، وكذلك جزيرتي فارور وسرى الإيرانية. ^(١٠) خريطة رقم (٢)، علاوة على ذلك تتمتع تلك الجزر المتنازع عليها بين إيران والامارات بموقع قريب نسبياً من حقول النفط والغاز البحرية التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة، ويقع حقل مبارك للنفط ضمن المياه الإقليمية لجزيرة أبو موسى، كما يقع حقل نفط فتح وراشد على مقربة من جزيرة من جزيرة أبو موسى، وكذلك الحال بالنسبة الى حقول الغاز التابعة لاماراتي الشارقة وأم القيوين، ويقع حقل نفط البيج وحقول غاز بخا وبخا الغربي وصالح على مقربة من جزيرتي طناب الكبرى وطناب الصغرى ^(١١).

فضلا عن ذلك يعد مضيق هرمز المنفذ الوحيد لبحر شبه مغلق وهو الخليج العربي ويكون بمثابة الجسر الذي تنتقل عبره بضائع الشرق الى الغرب وبهذا يعد بوابة الخليج الوحيدة نحو العالم.

خريطة رقم (١)

الجزر التي تتوسط المضيق



المصدر:

١- يحيى صدقة فاضل، مضيق هرمز: طبيعته وأهميته الاستراتيجية الإقليمية والعالمية، العدد ٩، أمانة مجلس التعاون، ١٩٨٨، ص ٥٥.

٢- محمد متولي، جغرافية الخليج العربي وخليج عمان ودول شرق الجزيرة العربية، الكويت، الطبعة الثالثة، ١٩٩٣، ص ١٧.

٣- <http://world.atlas.com/webiage/countrys/asia/Igeol.or.htm>

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

يقع مضيق هرمز جنوب غرب آسيا بين دائرتي عرض (٢٥° ٣٦' - ٢٧° ١١') شمالاً، وقوسي طول (٥٣° ٥٥' - ٥٧° ١٨') شرقاً ، وينحصر بين خطين احدهما يميزه من الخليج العربي ويمتد من رأس الشيخ مسعود في شبه جزيرة مسندم العُمانية الى الغرب من جزيرة هنجام الإيرانية مروراً بجزيرة قشم حتى الساحل الإيراني لمسافة (٢٨ ميلاً بحرياً)، والخط الآخر يميزه من خليج عُمان ويمتد من رأس دبا على ساحل الإمارات الى دماجة على الساحل الإيراني لمسافة (٥٢ ميلاً بحرياً) اذ يشكل الحدود الشمالية لخليج عُمان او المدخل الجنوبي للمضيق من المياه الدولية، اذ بحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحاً للملاحة طول العام، حيث للعوامل المناخية اثرها في ان يكون مضيق هرمز ممراً مائياً عالمياً لنقل السلع التجارية من الشرق الى الغرب. (١٢)

ويحد مضيق هرمز ايران من الشمال والشمال الغربي ومن الجنوب سلطنة عُمان، وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام وتتألف شواطئه الجنوبية من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في أقصى الشمال من الاراضي العُمانية^(١٣). ان الذي يميز ايران من عُمان وأقطار المنطقة الأخرى خاصيتان إضافيتان، وهما، إن ايران هي القطر الوحيد الذي تمتد سواحلها على طول الجانب الشرقي من الخليج العربي، وفي الوقت نفسه تتاخم روسيا^(١٤).

وخلاصة القول ان مضيق هرمز تجاوره دولتان هما ايران وهي الدولة الوحيدة غير العربية التي تطل على الخليج العربي ومضيق هرمز، وعُمان وهما القطران الساحليان الوحيدان اللذان تحاذي سواحلهما البحر العربي والخليج العربي.

التعريف القانوني لمضيق هرمز:

يشكل مضيق هرمز عنق الزجاجة الضيق للخليج العربي ويربط بين جزأيه وهما خليج عمان "خليج خارجي" والخليج العربي "خليج داخلي".

من الناحية القانونية يجب ان يكون المضيق الدولي محدود الاتساع ،أي لا يزيد اتساعه على ضعف مساحة البحر الاقليمي للدولة او الدول المطلة عليه .

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي سنة ١٩٣٠ ان المضيق الذي يزيد عرضه على عرض البحر الاقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للملاحة الدولية، الا ان هناك استثناء لتلك الحالة فيما اذا كان مدخل المضيق او أي نقطة فيه اقل من ضعف عرض البحر الاقليمي وتوافر في مكان اخر منه قطاع من البحر العالي^(١٥).

ما من الناحية الجغرافية فالمضيق عبارة عن مياه تفصل بين إقليمين وتصل بحرين، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط:-
الاول:- ان تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الارض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت البحيرتان واتصلت الارض، وان يتم تكوينه بطريقة طبيعية ،وقد تكون مياه تفصل تفصل بين إقليمين وتصل بحرين كقناة السويس.

الثاني:- أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي.(١٦)
وقد اضاف الفقيه الفرنسي "شارل روسو" شرطاً آخر مؤداه عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه. واصفا المضائق من وجهة النظر الجغرافية بأنها (كل ممرات بحرية محصورة بين جزأين من الارض مهما كانت التسميات المستعملة : مضائق ، ممرات ،قنوات ، مجار مائية).

ويرى الفقيه الفرنسي "جيلبير جيدل " ان المضيق من الناحية الجغرافية (ممر بحري محصور بين جزأين من الارض مهما كانت طبيعة هذه الارض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي)^(١٧).

فضلا الى ذلك أن المضيق من الناحية القانونية هو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزئين من المجالات البحرية، ومن غيران يشترط عودة هذه المجالات الى بحر واحد أو بحرين ،ولا اذا كان الممر قائماً بين جزيرة واقليم او بين جزيرتين او مجموعة من الجزر^(١٨).

وتقع القناة الملاحية بشكل كامل ضمن المياه الاقليمية لسلطنة عمان ولا يقع أي جزء منها في المياه الاقليمية لايران ، وتقوم السلطات العمانية بادارة حركة العبور وتنظيمها

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ل. حسين وحيد حميد الكعبي
من خلال موقع رادار خاص اعلى نقطة من شبه جزيرة رأس مسندم يتولى عملية مراقبة وتنظيم حركة المرور عبر المضيق (١٩).

اما الملاحة في مضيق هرمز فيعترضها بعض الصعوبات بسبب عواصف المد التي تكون قوية في بعض الاحيان عبر المضيق اضافة الى هبوب رياح قوية حدوث تغيرات مفاجئة في الجو ، اذ تهب رياح الشمال صيفاً ورياح ناشي شتاء..

يبلغ عرض القناة الملاحية في مضيق هرمز نحو ٦ أميال (٩,٦ كم). ويحدد مسار القناة الملاحية بناء على اعتبارات فنية تمثل عادة المجرى الاعمق والانسب للملاحة ضمن مياه المضيق، وتوزع الاميال الستة المخصصة للقناة الملاحية الى ثلاثة اقسام متساوية، عرض كل منها ميلين (٢ ميل) بناء على النظام الدولي المعتمد باسم " نظام العزل المروري " حيث يتم تحديد قناة مخصصة للدخول الى مياه الخليج وقناة مخصصة للخروج من منطقة الخليج ، وقناة ثالثة تتوسط وتفصل بين مسار الدخول والخروج لعزل او فصل مسير السفن ومنع حوادث الاصطدام وتنظيم مسيرة الاتجاه الملاحي (٢٠).

انواع المرور المقرر في المضيق الدولي

اجمع الفقه الدولي على وجوب فتح المضائق امام الملاحة الدولية ، وكانت الفكرة انه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليين يجب ان لا تمنع السفن التجارية من المرور فيه، كما اكد القضاء والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بشأن المضائق عدم جواز اغلاق المضائق في وجه الملاحة الدولية (٢١).

قرر القانون الدولي في المادة العاشرة الفقرة الثالثة من مشروعه سنة ١٨٩٤ أن المضائق التي تستخدم كممر من بحر حر الى بحر حر آخر لا يجوز اغلاقها، وتم وضع نظامين للمرور في المضائق الدولية :

نظام المرور البريء: الذي لا يجوز وقفه والذي يطبق في المضائق التي تصل البحر الاقليمي لدولة أجنبية بالبحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة ويشمل الملاحة عبر البحر الاقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية ، وأن يكون المرور متواصلاً وسريعاً مع أماكن التوقف والرسو اذا كان هناك ما يستدعي ذلك ، ويكون المرور بريئاً اذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وتلتزم كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتنع عن اي تهديد باستعمال القوة او استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية وأي مناورة او تدريب بأي نوع من أنواع الاسلحة وأي عمل يستهدف جمع المعلومات ويؤدي الى الاضرار بدفاع الدولة الساحلية او امنها ، او اي عمل

يستهدف المساس بالدولة الساحلية ،وعن اطلاق اي جهاز عسكري او انزاله او تحميله عليها ،وعن اي عمل من اعمال صيد الاسماك ، وعن اي عمل يستهدف التدخل في شبكات المواصلات^(٢٢)، أما الدول الساحلية فتلتزم بما يأتي:-

١- عدم فرض الرسوم على مجرد مرور السفن في المياه الإقليمية الا اذا كان مقابل خدمات، وعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون اثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء.

٢- على الدول الساحلية ان تعلن عن كل الاخطار الملاحية التي تعلم بوجودها داخل بحرها الاقليمي، وعدم التحيز شكلاً أو فعلاً ضد أي دولة أو ضد سفن تحمل بضائع الى دولة ما أو منها.

ان المرور البريء لا يجوز وقفه أو منعه أو عرقلته بأي شكل من الاشكال حسب ما جاء في بنود القانون الدولي^(٢٣).

٣- نظام المرور العابر: عرفت الفقرة الثانية من المادة ٣٨ من الاتفاقية المرور العابر بأنه ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق، حيث يعتبر نظام المرور العابر من الانظمة التي استحدثتها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ولم يكن من الانظمة الملاحية المعروفة من قبل، وقد استخدمت المشروعات التي ناقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي سادت مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية^(٢٤)، وبموجب هذا النظام تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز سواء كانت تجارية أم غير تجارية أم حربية بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب ، بمعنى أن المرور العابر هو ان تمارس السفن والطائرات حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق^(٢٥).

الحركة التجارية في المضيق:

يتمتع مضيق هرمز كونه همزة وصل تحكم في مدخل الخليج، حيث يشكل أهمية كبرى للملاحة الدولية حيث يعد الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي وبحار العالم، لذلك يعد حلقة الوصل بين القارات الثلاث آسيا وأفريقيا و أوروبا ، ثم أن موقعه يشكل منطقة فصل بين منطقتين ، جزيرة العرب والإقليم الإيراني، ثم انه بحكم موقعه المداري، تجعل منه ظروفه المناخية مضيقاً صالحاً للملاحة طول العام، لذلك اكسبه موقعه

الجغرافي أهمية سوقية عالمية كبيرة، والذي شكل ضرورة النظر إليه من منظور استراتيجي واحد لما فيه من توحيد قومي واقتصادي وجيوستراتيجي. تصدر معظم دول الخليج العربي نفطها عبر مضيق هرمز، فضلاً عن تجارة الحاويات التي تنقل السلع التامة الصنع الى دول الخليج ٢٠%، ويعبر المضيق سنوياً حمولات تزن أكثر من مليارين ونصف المليار طن سنوياً، وشكلت ٢٢% شحنات السلع الأولية مثل الحبوب وخام الحديد والاسمنت، و٢٧% من الشحنات العابرة تنقل الخام على ظهر ناقلات النفط حيث ترتفع النسبة الى ٥٠% لدى احتساب المشتقات النفطية والغاز الطبيعي وغاز النفط المسال^(٢٦).

ونظراً الى ان مياه الخليج العربي تعد بحراً شبه مغلق لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربي (العراق، الكويت، قطر، البحرين)، التي تعد أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنة بغيرها مثل إيران وعمان والمملكة العربية السعودية والامارات التي لها منافذ بحرية خارج مياه الخليج، ومن ثم ان صلتها البحرية بالعالم الخارجي لا يمكن ان تقوم الا عبر مياه مضيق هرمز، لذلك خصص ممران (ذهاباً وإياباً) للملاحة في المضيق وفقاً للخصائص الهيدروغرافية المحددة من قبل (المنظمة الدولية للملاحة البحرية)^(٢٧).

المبحث الثاني

الخصائص الاقتصادية

تعد الخصائص الاقتصادية عنصراً رئيساً من عناصر قوة الدولة، إذ لا يمكن أن ندرس التركيب السياسي للدولة ارضاً وسكاناً من دون أن نتناول عنصراً مهماً ألا وهو الخصائص الاقتصادية، إذ أن بناء القوة السياسية لأي كيان لا بد من أن يكون معتمداً على أساس اقتصادي يحقق لأجزائها تكاملاً ويكون في الوقت ذاته عنصراً مهماً من عناصر القوة الذاتية^(٢٨)، فطبيعة الوضع الاقتصادي للدولة هي التي تحدد مدى الخيارات المتاحة أمام صانع القرار السياسي الخارجي.

اقتصاديات منطقة مضيق هرمز:

لم تقتصر الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز على كونه ممراً تجارياً مهماً، بل أسهم بنصيب وافر بفضل ثرواته الذاتية في دعم الثروة الاقتصادية إذ ان قاع هذا البحر الهادئ كان المصدر الرئيس في العالم لاستخراج اللؤلؤ، فمنه تزود أقطار الشرق والغرب باللآلي والجواهر النفيسة، ومن الواضح ان اللؤلؤ كان يستخرج من بحار عديدة في العالم

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ا. حسين وحيد عزيز الكعبي

الأ أن الجيد منه كان يتوافر بكثرة في منطقة مضيق هرمز^(٢٩)، وليس هناك ثمة شك في أن الأهمية الاقتصادية وخاصة بعد اكتشاف النفط، هي من أعطت كل هذه الأهمية الدولية والعالمية للمنطقة كونه يتمتع بموقع استراتيجي وجيوسياسي حيوي وحساس للمنافذ المائية، و يتمتع بمقدرات اقتصادية و نفطية ومالية هائلة، والحياة الاقتصادية هي أساس الحياة الاجتماعية والسياسية، فلا يمكن أن يقوم تقدم اجتماعي من دون ازدهار اقتصادي^(٣٠). وتسهم الثروة السمكية أيضاً في مضيق هرمز بنصيب كبير في الإنتاج القومي للدول المطلة على الخليج العربي، فكان الاقتصاد يعتمد بصورة خاصة على الصيد فمصادر الأسماك من المصادر الرئيسة للثروة، حيث تزخر مياه مضيق هرمز بأنواع عديدة من الأسماك في مقدمتها الروبيان الذي يمتاز بحجمه الكبير، وزودت مصائده بوسائل فنية حديثة مكنته من النهوض بصناعته وتسويقه الى الدول الأوروبية والولايات المتحدة^(٣١).

*** النفط -**

احتل الخليج العربي ومضيق هرمز في العصر الحاضر مكانة اقتصادية واستراتيجية عالمية كبيرة، وذلك بعد اكتشاف النفط فيه وإنتاجه بكميات كبيرة. فمنذ ان اكتشف النفط اخذ مكانه يتعزز بين مصادر الطاقة المختلفة وسيبقى أساسياً الى ان ينفذ وذلك لان النفط أرخص مصادر الطاقة والا قدر على الاستجابة لجميع أوجه استعمالاتها، إذ يحتل النفط المرتبة الاولى في تلبية الحاجات البشرية للطاقة كما يشكل حوالي ٩٥% من الطاقة المستعملة في وسائل النقل، فضلاً عن ذلك فإن النفط يشكل اساساً لصناعات عديدة تتجاوز الثلاثة الاف منتج^(٣٢).

النفط مادة كيميائية تستخرج من باطن الأرض ويعد من أهم مصادر الطاقة بوصفه ثروة طبيعية محددة غير قابلة للتجدد، ويشكل عصب العمليات الاقتصادية وسلعة نادرة اعطت العالم العربي بعداً استراتيجياً وثقلاً سياسياً، اذ يتميز النفط العربي بجودته وغزارة انتاجه مع قرب الآبار النفطية من السطح مما يسهل عملية استخراج^(٣٣)، لذا فهو أشبه حالاً بالدم الذي يجري في جسم الانسان بالنسبة للدول والوحدات السياسية^(٣٤).

وحوض الخليج العربي حوض نفطي* سواء للدول الخمس (الكويت، قطر، البحرين، الامارات، عُمان) ام الدول التي تطل عليه كالمملكة العربية السعودية والعراق وايران او الجزر اللاتي تقع عند مدخل مضيق هرمز، إذ تمتد حقول النفط على اليابسة قريبة من ساحل الخليج او تمتد في مياهه وتسمى الحقول المغمورة، لهذا كان حوض الخليج العربي ارضاً ومياهها منتجاً للنفط^(٣٥)

تتركز الحقول المنتجة للنفط في منطقة الخليج العربي في السهول الساحلية القريبة من الساحل او في السهول المطلة على طول الساحل العربي للخليج، أو أنها تتركز في المياه الإقليمية أو البحرية ومن ملاحظة صورة التوزيع الجغرافي لحقول النفط في منطقة الخليج العربي يتضح توزيع الحقول النفطية المنتجة يأخذ شكل قوس يكاد يكون متصل الأجزاء يمتد نحو الجنوب الشرقي الى عمان، لذلك السيف، وبذلك احتلت منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز أهمية كبيرة في سياسات الدول الاستعمارية وأعطتها أهمية خاصة وحاولت بشتى الوسائل أحكام سيطرتها عليها، كذلك أدى اكتشاف النفط واتساع إنتاجه الى زيادة عائداته، وبذلك خرجت بلدان المنطقة من حالة الفقر الى حالة الرخاء.

*** موانئ النفط:**

وهي موانئ حديثة المنشأ دعت الى قيامها الحاجة الى تصدير المنتجات النفطية التي يتم استخراجها من حوض الخليج العربي .

يصدر من هذه الموانئ معظم النفط المستخرج من منطقة الخليج العربي ، ومن اهمها في السعودية ميناء سعود وميناء رأس تنورة اللذان يعتبران من أهم موانئ السعودية ، وفي الكويت ميناء الاحمدي وميناء الشويخ الذي يستقبل السفن المحيطية الضخمة ، وفي البحرين ميناء سترة ، وفي قطر ميناء أم سعيد، وفي العراق ميناء الفاو وخور العمية وميناء البكر، وفي عمان ميناء فحل ، وفي دبي ميناء فاتح الواقع في عرض البحر ، وأنشئ في أمانة دبي ميناء راشد الذي يستقبل السفن المحيطية الضخمة ويعتبر من احدث وأكبر موانئ المنطقة ، أما في ايران فهناك ميناء خرج وميناء بندر شاه اضافة الى ميناء عبادان حيث اكبر مصفاة للنفط في العالم^(٣٦).

المبحث الثالث

الاهمية السياسية الاقليمية والدولية لمضيق هرمز

تمهيد

لسنا بحاجة لتأكيد أهمية منطقة الخليج العربي بالنسبة الى العالم اجمع ، فقد شهدت هذه المنطقة منذ القدم صراعاً شرساً هدفه الاستيلاء عليها من قبل القوى العظمى الطامعة في خيراتها الغنية وموقعها الاستراتيجي الخطير باعتبارها حلقة وصل بين الشرق والغرب، حيث تعود أهمية الخليج العربي في القديم والحديث لاسباب عدة، يأتي في مقدمتها:

١- موقعه المتوسط في العالم القديم بين اسيا في الشرق واوربا في الغرب، وبين المنطقة المدارية الغنية بمواردها في جنوب اسيا ومناطق الاستهلاك في اوربا.

٢- قيام بعض الحضارات القديمة حوله، كحضارة السومريين والبابليين والاشوريين في العراق.

٣- تفوقه على طريق البحر الأحمر في ربط الشرق بالغرب.

٤- ضخامة انتاج الدول المطلة عليه من النفط وضخامة كميات احتياطها منه.

٥- ان التأثير في سياسات الدول المطلة عليه يعني التأثير في سياسة الطاقة في العالم الامر الذي افضى الى صراعات استراتيجية في منطقه.

كل هذه العوامل مجتمعة شكلت الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للخليج ومن ثم أهمية مدخله الوحيد لمضيق هرمز^(٣٧).

فضلاً عن ذلك شكلت بحيرة الخليج خنجراً أو نتوءاً قادراً على النيل من الأمن القومي العربي، وإن من يسيطر على هذه المنطقة تفتح أمامه مسالك التحكم في الجسد العربي، إن من يمتلك التأثير في الخليج يؤثر في الوطن العربي، ومن يؤثر في منطقة الخليج العربي يؤثر في روسيا بفعل اقتراب العمق الجغرافي، ويؤثر في أوربا الغربية واليابان بفعل حجم ونوعية مصالحها فيه^(٣٨).

أدى اكتشاف النفط واتساع انتاجه الى زيادة عائداته وبذلك خرجت بلدان المنطقة من حالة الفقر الى حالة الرخاء، واخذت هذه الدول تتطور تطوراً سريعاً في مجالات الحياة كافة .

ومن هنا يعدّ مضيق هرمز أحد أهم المضائق والممرات المائية في العالم ، حيث يربط بين الخليج من جهة ، وخليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى ،ولذلك يعتبر المنفذ الوحيد للدول المطلة على الخليج العربي فقط مثل العراق والكويت والبحرين وقطر، كما انه المنفذ الرئيس لكل من المملكة العربية السعودية التي تطل على الخليج العربي من الشرق والبحر الاحمر من الغرب وللامارات العربية المتحدة التي تطل على الخليج وخليج عمان ، وسلطنة عمان التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب ، وايران التي تطل على الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب ، فضلاً الى ذلك يعبره أكثر من ٤٠% من نفط العالم بمعدل ٢٠٠-٣٠٠ ناقلة نفط يومياً ، أي ناقلة كل ٦ دقائق في ساعات الذروة ويذهب هذا النفط باتجاه الشرق الى اسيا (اليابان، الصين ، الهند) ^(٣٩).

*مضيق هرمز معبر للنفط:

تأتي الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في منظور الجغرافية السياسية من الأهمية الاستراتيجية والنفطية لمنطقة الخليج العربي بشكل عام .

يشكل مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية فيما يتعلق بمرور النفط ، وهو في نظر القانون الدولي جزء من اعالي البحار^(٣٤بدف)، ويمر من خلال المضيق مايقرب من ١٦,٥ الى ١٧ مليون برميل نفط يومياً، اي مايشكل ٢٠% من امدادات النفط الخام في العالم، ٩٣% من هذه الصادرات النفطية يتم نقلها عبر ناقلات النفط^(٤٠).

لذا احتل الخليج العربي في العصر الحاضر مكانة اقتصادية واستراتيجية عالمية كبيرة، وذلك بعد اكتشاف النفط فيه وإنتاجه بكميات كبيرة. وقبل الحديث عن أهمية

المضيق على أنه معبر للنفط، سنقسم دول المنطقة المطلة على هذا الخليج على فئات بحسب اعتمادها على المضيق في التصدير والاستيراد وكالاتي:

أولاً: الدول التي تعتمد اعتماداً كلياً على المضيق ، بحيث يعد الممر البحري الوحيد لها وهذه الدول هي ، العراق ، الكويت ، البحرين ، قطر ، والتي لا تمتلك أي واجهات بحرية ، غير سواحل الخليج العربي ومن ثم فتتأثر تأثراً كبيراً بكل ما يحدث للمضيق

ثانياً: الدول التي تعتمد اعتماداً كبيراً على المضيق في معظم صادراتها وجزء كبير من وارداتها، ولكنها تمتلك واجهات أخرى وهي متفاوتة فيما بينها وهذه تشمل، السعودية، إيران، الإمارات العربية المتحدة، فالسعودية تملك واجهة بحرية طويلة في الغرب على البحر الاحمر، ولكن منطقة النفط تقع في الشرق وكذلك ميناء الدمام الذي يرتبط بالرياض بخط حديدي الى جانب موانئ تصدير مهمة مثل الجبل ورأس تنورة ومع تطوير السعودية لموانئها على البحر الاحمر ومد خط انابيب بترولالين من المنطقة الشرقية الى "ينبع" على البحر الاحمر فإن اعتمادها على المضيق قل بشكل كبير

اما ايران فإن واجهتها البحرية هي الواجهة الواقعة على الخليج العربي، اما واجهاتها الاخرى على بحر قزوين او خليج عُمان، وبحر العرب فإنها لا تقارن بهذه الواجهة نظراً لان بحر قزوين بحر مغلق لا يصلها بالبحار الأخرى ومن ثم فلا يربطها بطرق الملاحة العالمية، أما واجهتها على خليج عُمان وبحر العرب فإنها متطرفة في موقعها حيث تقع في أقصى الطرف الجنوبي الشرقي بعيدة عن مناطق التركيز السكاني والنشاط الاقتصادي في الشمال والشمال الغربي والغرب حيث توجد اهم المدن مثل طهران وعبادان واهواز وقم وتبريز، ولهذا نجد اهم الموانئ على الخليج العربي كموانئ تصدير النفط في عبادان وجزيرة خرج، وقد اعتمدت الدولة بشكل كبير على مضيق هرمز في صادراتها ووارداتها، اما دولة الإمارات فإن واجهتها البحرية الطويلة هي تلك الواقعة على الخليج العربي حيث الموانئ الرئيسية دبي، ابو 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 النقل السكاني والاقتصادي على ساحل الخليج العربي^(٤٢).

ثالثاً: الدول البعيدة عن تحكم المضيق بصادراتها ووارداتها وهي دولة عُمان التي تقع واجهاتها البحرية الطويلة على خليج عُمان في الشرق والبحر العربي في الجنوب، حيث تقوم موانئها الرئيسية، مسقط، مطرح، صحار، صلالة، وهذه الدولة الخليجية الوحيدة التي

تتحكم في المضيق ولا يتحكم فيها، وذلك لبعد أراضيها عن المضيق من جانب وإشرافها عليه من خلال منطقة شبه جزيرة مسندم التابعة لها من جانب آخر^(٤٣).

*أهمية المضيق للدول المطلة على الخليج العربي وإيران:

يوصف مضيق هرمز بأنه "الممر الدولي للنفط" ولكونه ممراً رئيساً يربط منطقة تملك أكبر احتياطي وإنتاج للنفط في العالم بالأسواق العالمية فقد أصبح المضيق محوراً لنقلات النفط في العالم، ولهذا إن مصالح العديد من الدول، كبيرة كانت أم صغيرة، فقيرة أم غنية، ديمقراطية أو دكتاتورية، غربية أو غير غربية، في المرور بالمضيق تلتقي عند هذه النقطة الاستراتيجية بين الخليج العربي والمحيط الهندي^(٤٤).

إن أهمية مضيق هرمز لا تقتصر على الدول التي تعتمد في عملية استيراد البضائع الانتاجية والاستهلاكية والسلع والخدمات المتنوعة فحسب، بل تتعداها إلى الدول الخارجية وبخاصة الدول المستهلكة لنفط المنطقة مما يعطيه أهمية إقليمية ودولية في تحقيق مصالح مشتركة للدول المصدرة للنفط والمستهلكة له، لذلك يشكل مرور النفط من المضيق جوهر هذه الأهمية الاقتصادية، فالخليج العربي هو منطقة شبه محصورة، والأراضي المحيطة به تعد من أكبر مناطق احتياطي النفط في العالم.

ولهذا جاءت أهمية المضيق العالمية في العقود المتأخرة من تحكمه في نسبة كبيرة من تجارة النفط العالمية التي تمر عبره إلى أسواق النفط العالمية في جنوب شرق آسيا وأوروبا وأمريكا وغيرها.

ففي عام ١٩٧١ كان يمر عبره (٧) مليون برميل من النفط يومياً مشحونة في حوالي ٤٨ ناقلة نفط^(٤٥).

وفي عام ١٩٧٣ كانت كمية النفط التي تعبر المضيق حوالي (١٨,٥) مليون برميل يومياً يتجه حوالي نصفها إلى غرب أوروبا، إذ كانت تعتمد دول ذلك الإقليم آنذاك ٧٠% من حاجتها من النفط على دول الخليج.

ويتجه أكثر من أربعة ملايين برميل يومياً إلى اليابان التي تعتمد في ٩٠% مما تستورده من النفط على دول الخليج العربي، وفي الفترة نفسها كانت الولايات المتحدة تعتمد في ١٧% من نفطها المستورد على دول الخليج، إذ ارتفعت هذه النسبة إلى ٣٠% عام ١٩٧٨.

وعموماً كان ثلثا كمية النفط الداخلة في التجارة العالمية تمر عبر المضيق في العام نفسه^(٤٦).

وفي الثمانينات من القرن العشرين قلت هذه الكمية وانخفضت نسبة النفط التي تمر عبر المضيق بسبب الحرب العراقية الإيرانية، وكذلك بسبب إنشاء خطوط انابيب النفط في كل من السعودية والعراق، اذ انشئ خط بترولالين السعودي الذي يربط منطقة الانتاج في شرق المملكة السعودية بمدينة ينبع الصناعية على ساحل البحر الاحمر، وانشئت كذلك خطوط الانابيب العراقية التي تصل الى البحر المتوسط عبر تركيا، فضلاً عن ذلك فقد استمرت النسبة الكبيرة من صادرات المنطقة من النفط تمر عبر المضيق^(٤٧). في عام ١٩٨٧ بلغ انتاج المنطقة من النفط الخام ١٢,٤ مليون برميل يومياً تم تصدير ٨٠% منه الى خارج المنطقة، اكثر من ٧٠% تم نقله بوساطة ناقلات النفط عبر المضيق، والنسبة المتبقية نقلت بوساطة الانابيب او الناقلات البرية، حيث معظم النفط الذي عبر المضيق جاء من السعودية والبالغ نسبته ٣٨% تليها ايران ٢٥%، الامارات ٢٠,٦%، والكويت ٦,٧%.

وفي عام ١٩٨٨ ازدادت كمية النفط الصادرة من المنطقة عبر الانابيب الى ٦,٤ مليون برميل يومياً ومن ثم قلت الكمية التي عبرت المضيق ذلك العام.

وفي عام ١٩٩٣ عبر المضيق (٥٤٣١) حاملة (٤٨٠٩) مليون برميل الى انحاء العالم، بحسب التوزيع التالي، (١٥٦٧) ناقلة أي (٢٨,٨%) من جملة الناقلات الى اليابان، (٦١٥) ناقلة (١١,٣%) الى جنوب شرق اسيا، (٥٨٦) ناقلة (١٠,٧%) الى الصين والشرق الاقصى، (٢٧٧) ناقلة الى الولايات المتحدة والباقي الى جهات اخرى، ومع استمرار انتاج النفط في دول المنطقة استمرت اهمية المضيق معبراً لتجارته في السنوات التالية، حيث احتياطي منطقة الخليج العربي من النفط عام ١٩٩٣ بلغ (٦٥,١%) من الاحتياطي العالمي للنفط، ويخترن الخليج العربي المورد الاكبر ما يقارب (٦٧٥) بليون برميل من النفط، و يتوقع ان يزداد اعتماد العالم على نفط الخليج العربي لتصل نسبة الواردات الى اكثر من الضعف فيما بين عام ١٩٩٧ - ٢٠٢٠ من (١٦,٣ - ٣٦,٤) مليون برميل في اليوم، إذ تعد السعودية أكبر مورد للطاقة، فهي تمتلك حوالي ٢٥% من اجمالي الاحتياطي العالمي، ولديها حوالي (٢٦٤) بليون برميل أي ما يوازي أكثر من نفط اميركا الشمالية وامريكا الجنوبية واوربا وروسيا^(٤٨). وتتضاعف صادرات النفط عبر المضيق الى ما يتراوح (٣٠ - ٣٤) مليون برميل يومياً بحلول عام ٢٠٢٠^(٤٩).

فضلاً عن ذلك تتوقع وكالة الطاقة الدولية زيادة نسبة الاستهلاك العالمي من الطاقة بمعدل ٧١% خلال المدة ٢٠٠٣ - ٢٠٣٠، اذ ان امريكا تستورد حالياً نحو ٦٠%

من استهلاكها النفطي، وحسب تنبؤات وكالة الطاقة الدولية فإن الاعتماد الأميركي على واردات النفط الخارجي سيزيد إلى ٦٢% بحلول عام ٢٠٣٠^(٥٠).

فالنفط هو المصدر الأول للطاقة والعالم يستهلك أكثر من (٧٠) مليون برميل من النفط يومياً ودول النظام الاقليمي تنتج حالياً (٣٠) مليون برميل يومياً وسيصل انتاجها إلى حوالي (٤٥) مليون برميل عام ٢٠٢٠^(٥١).

ان العراق بوصفه من الدول العربية المطلة على الخليج العربي فإنه يعد مضيق هرمز المنفذ الوحيد والممر المهم للمصالح العراقية في اعالي البحار^(٥٢)، وتزداد الاهمية بالنظر الى التاريخ الاقتصادي المعروف لمنطقة الخليج، والذي لم يكن له أن يقوم ويزدهر الا من خلال مياه المضيق وحرية العبور فيه من دون عوائق، ونظراً لارتباط اقتصاديات العراق بالنفط، فإن أي احتمال باغلاق المضيق لأي سبب سوف يلقي بظلاله على ٩٨% من الصادرات النفطية العراقية.

ويعد المضيق الذي يقع قبالة الساحل الإيراني في مدخل الخليج العربي أهم ممر مائي في العالم نظراً للحجم الهائل من صادرات النفط التي تعبره يومياً^(٥٣). حيث تتمركز معظم مناطق انتاج النفط في العالم بالقرب من المضائق البحرية، لذلك تشكل صمامات لامدادات العالم والدول الصناعية تحديداً بالطاقة، وكثيراً ما يتسبب ذلك في نشوب صراعات بين الدول للهيمنة على هذه الممرات البحرية، لضمان عدم تعرض مصالحها للتوقف في حال السيطرة عليها^(٥٤)، وتمتلك ايران (١٣) حقلاً بحرياً في مياه الخليج العربي من أصل (٤٠) حقلاً منتجة في البلاد، إذ تسهم الحقول البحرية بنحو (٩٠٠) ألف برميل من طاقة انتاج ايران التي تبلغ (٤,٢) ملايين برميل يومياً^(٥٥).

وتضخ ايران نحو اربعة ملايين برميل نفط يومياً بنسبة ٩٠%، وهي ثاني اكبر منتج للنفط في منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك)، ويفوق انتاجها ٤% من معروض النفط العالمي حيث تصدر (٢,٥) مليون برميل يومياً ثم اصبح (٤) مليون برميل في عام ٢٠٠٧. فالخليج العربي يمثل منفذ ايران لتصدير النفط الى الاسواق العالمية، والحصول على الموارد المالية اللازمة للتنمية حيث تركز أهم حقول النفط الإيرانية على الخليج العربي وخصوصاً في اقليم عربستان (خوزستان)، ويعد الخليج العربي هو الطريق الذي تمر عبره تجارة ايران الى الاسواق العالمية^(٥٦). علماً ان ايران تعد ثاني اكبر مصدر للنفط الى الصين، حيث تؤمن نحو ١٤% من النفط الصيني المستورد من الخارج. اما صادراتها الى اليابان فقد بلغت نحو (٥٣٦,٦٠٠) برميل نفط/ يومياً، ثم وصلت الى

(٨٢٢,١٠٠) برميل نفط/ يومياً في عام ٢٠٠٥، أما صادرات إيران الى دول اوربا في عام ٢٠٠١ بلغت نحو (٨٤٨,٣٠٠) برميل نفط يومياً، ثم زادت الى (١,٠٦١,٢٠٠) برميل نفط/ يومياً في عام ٢٠٠٥، حيث بلغت مجموع صادراتها النفطية في عام ٢٠٠٥ نحو (٢,٣٩٤,٥٠٠) برميل نفط/ يومياً^(٥٧)، وبذلك فهي تلبي نحو (١١%) من حاجة السوق الاوربية من النفط^(٥٨)، وبذلك فإن الخليج العربي ومضيق هرمز من وجهة النظر الايرانية يعد المنفذ البحري الوحيد الذي لا غنى عنه، وذلك بالرغم من اتساعها الكبير تعد شبه مغلقة وليس لها ساحل تنفذ منه الى العالم الخارجي سوى الجبهة التي تطل على مياه الخليج العربي، حيث انها ارض مغلقة تماماً إذ تطوقها حلقة محكمة من السلاسل الجبلية، والتي تحد من اتصالها بالعالم الخارجي، وكذلك الحال للشمال حيث تطل على ارض يابسة. الا انها في جزء منها تطل على بحر قزوين ، وهو ايضاً مغلق ومن شأنه ان يحد الاتصال بالعالم الخارجي.

يتضح مما سبق أهمية مضيق هرمز لايران، حيث يحتل أهمية بالغة بحكم موقعه الجغرافي الاستراتيجي الفريد، فضلاً عن أهميته لكونه يسيطر على محيط نفطي لا حدود له، والذي يعد الباب الذي تخرج منه صادرات النفط الايراني للعالم الصناعي، ذلك جعل مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية ليس ممراً دولياً عاماً فحسب، بل ستراتيجياً لكونه صمام امان دولي، وهو واحد من المواقع في العالم التي يمكن استخدامها من قبل ايران لتهديد الملاحة في المنطقة.

الاهمية الجيوبوليتيكية الدولية لمضيق هرمز

يعد مضيق هرمز احد اهم الممرات المائية في العالم واكثرها حركة للسفن ، وقد شكل منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً هاماً اسهم في تطور التجارة الدولية مما جعله عرضة لاطماع الدول الاجنبية ومحوراً للصراع والتنافس بين دولة من جهة وبين الدول الاستعمارية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة اخرى .

أن استيرادات الولايات المتحدة من نفط الخليج العربي في تزايد مستمر، وقد بدأ هذا التزايد منذ حرب ١٩٧٣ بين العرب والكيان الصهيوني، حيث شهدت أسواق النفط اضطرابات بسبب احداث دولية كبرى ، منها حرب ١٩٦٧، وحرب ١٩٧٣، وقيام الثورة الاسلامية في ايران ١٩٧٩، واندلاع الحرب الايرانية العراقية العام ١٩٨٠، وحرب الخليج الثانية عام ١٩٩١، ووقف تصدير نفط العراق، و ٢٠٠٣ الحرب الامريكية على العراق^(٥٩)، حيث كانت امريكا في عام ١٩٧٣ تستورد بين ١٥ - ١٧% من وارداتها

النفطية من منطقة الخليج العربي عبر مضيق هرمز، حيث كان يمر يومياً أكثر من (٩٠٠٠٠٠) برميل من مضيق هرمز الى الساحل الشرقي من الولايات المتحدة، و(٣٤٠٠٠٠) برميل الى ساحلها الغربي، وتقوم السعودية بتزويد معظم ما تحتاجه الولايات المتحدة من نفط الخليج، وبذلك بلغ ما زودته السعودية من نفطها للولايات المتحدة عام ١٩٧٥، ٢٠% من حاجاتها، وفي عام ١٩٧٨ زادت هذه النسبة الى ٢٥%^(٦٠)، وبلغت ٢٠% في عام ١٩٨١، وقد انخفضت هذه النسبة في عامي ١٩٨٢-١٩٨٣ الى متوسط قدره ١١,٥%، بسبب التباطؤ الاقتصادي في الولايات المتحدة فضلاً عن سياسة التخزين النفطي الأمريكي، والاتجاه نحو ترشيد الطاقة، ووصلت في عام ١٩٨٤ الى حوالي ٨,٩٥% من مجموع قيمة المستوردات النفطية الأمريكية^(٦١)، وارتفعت استيرادات الولايات المتحدة من نفط الخليج العربي من (٥٠%) من استهلاكها في الثمانينات الى (٥٩%) عام ١٩٩٤، وانخفض في المرحلة نفسها من (١٠,٥) مليون برميل يومياً عام ١٩٨٥ الى (٧,٦) مليون برميل يومياً عام ١٩٨٩، والى (٦,٥) مليون برميل يومياً عام ١٩٩٤^(٦٢).

* أهمية المضيق لدول الاتحاد الأوروبي:

من خلال مراقبة تطور السياسات الأوروبية في منطقة الخليج العربي، يلاحظ ان هناك عنصرين أساسيين يدفعان أوروبا الى الاهتمام بالأمن الملاحي في الخليج العربي هي:-^(٦٣)

- العنصر الأول ، يتعلق باعتماد أوروبا شبه الكامل على نفط الخليج العربي الذي يتم نقله بواسطة حاملات النفط عبر مضيق هرمز.
- العنصر الثاني، ملاحي وفني، حيث يمر يومياً من مضيق هرمز أكثر من ٦٠ - ٧٠ ناقلة نفط، أي بمعدل ناقلة كل ٦ دقائق ، وهذا ما يؤكد الأهمية الجيو-اقتصادية الكبرى والجيو-سياسية والأمنية للخليج العربي في حياة الدول الصناعية، فالاحتياطي الخليجي من النفط كان وسيبقى الى امد بعيد من القرن الحادي والعشرين، سلعة استراتيجية تلعب أثراً مهماً في توجيه دفة السياسات الخارجية لدول الاتحاد الأوروبي وغيرها من القوى الدولية^(٦٤)، إذ تستورد دول الاتحاد الأوروبي أكثر من ٣٠ مليون برميل نفط من منطقة الخليج العربي والذي يمر عبر مضيق هرمز. ويمثل الاتحاد الاوربي سوقاً مهماً لتصدير النفط الخليجي، ذلك بأن النفط في حد ذاته مادة استراتيجية غير قابلة للتعويض او الاستبدال او

التجديد، وتتصاعد حاجة الدول الأوروبية إليها مع كل تقدم في مجالات الحياة، وأوروبا لا تملك الا نسبة تقل عن ٥%، وطبقاً لوكالة معلومات الطاقة الأمريكية فإن النفط المنتج في الخليج العربي ٤/٣ ينتظر أن يشكل نسبة اكبر من الإنتاج العالمي مقارنة بالنسبة التي يشكلها اليوم^(٦٥)، ويرى المحللون أن هذه النسبة ستستمر في التزايد في العقود التالية، وبهذا الصدد كتب البريطاني "ديموند اوشي" عن أهمية المنطقة قائلاً: (إن شريان الحياة الرئيس لنا وسيظل الخليج العربي يسيطر على استراتيجيتنا الدولية فهو يتوسط خطوطنا الرئيسية الى الشرق، ويحوي على الموانئ والمراكز البحرية، ومحطات الوقود اللازمة لأساطيلنا وبواخرنا وطائراتنا^(٦٦)).

أهمية المضيق لدول آسيا:-

تحتل اليابان اليوم موقعا مهماً ومؤثراً في الاقتصاد الدولي حتى أصبحت غالبية دول العالم وأكثرها تطوراً بالتنسيق معها في الكثير من المجالات الاقتصادية، ومساحتها لاتزيد عن ٠,٢٥% من مساحة العالم وتعد اليابان أكثر الدول الآسيوية استيراداً للنفط وتعتمد على الطاقة المستوردة بنسبة ٩٠% مما تستهلكه من مصادرها، ويشكل النفط ٥٢% منها، وتعد اليابان رابع اكبر مستهلك للطاقة في العالم بعد الولايات المتحدة والصين وروسيا، ولكنها ثاني اكبر مستورد للنفط تحديداً بعد الولايات المتحدة، وهي اكبر اقتصاديات آسيا حالياً، وتشترى اليابان ثلاثة أرباع نفطها المستورد من دول الخليج (كالامارات، والسعودية، والكويت، وقطر، وإيران)، إذ تستورد ٥,٤ مليون برميل^(٦٥) عبر مضيق هرمز، حيث يمر (٣٥%) من النفط الذي تسورده عبر المضيق أي ٨٥% من حاجاتها^(٦٧).

أما الهند وهي البلد الأكبر مساحة والأكثر سكاناً فهي تمتلك نقلاً جيوبولتيكياً مهماً بين دول المحيط الهندي الذي سمي باسمها وتستمد عمقها منه^(٦٦)، حيث تحصل على ١٢% من احتياجها من النفط من الخليج العربي بما يلبي (٣٤%) من حاجاتها وتستورد حالياً (٣,٢) مليون برميل يومياً.

أما الصين فهي ثاني اكبر دولة آسيوية وثالث اكبر دولة في العالم من حيث استهلاك النفط، تحصل على (٨%) من النفط عبر المضيق بما يلبي (٣٤%) من حاجاتها، وتشير التوقعات الى أن الصين ستصبح اكبر مستهلك للنفط في آسيا بحدود عام ٢٠١٥، حيث يتوقع أن يصل الاستهلاك المحلي فيها من النفط الى (٢٩٣٢) مليون برميل

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ل. حسين وحيد حميد
في تلك السنة، مما يعني لجوءها الى استيراد ما بين (١٤٦٦ - ٢١٩٩) مليون برميل سنوياً^(٦٨).

أما كوريا الجنوبية فتحصل على (١٤%) ، وتلبي (٧٢%) من حاجاتها النفطية، وسنغافورة (٧%)، وتايوان (٥%)، وتايلاند (٣%)، بحسب وحدة لويدز لمعلومات الشحن البحري عبر المضيق^(٦٩).

ويتضح مما تقدم الأهمية الدولية لمضيق هرمز على انه ممر دولي للنفط المنقول بحراً والذي شكل ممراً استراتيجياً تجارياً رابحاً منذ القدم نظراً لاحتياطي النفط الكبير في المنطقة والذي يشحن الى الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي وكذلك باتجاه الشرق الى آسيا (اليابان، الصين، الهند)، من هنا فإن ثمة مصلحة واضحة لعدد كبير من الدول المتباعدة، كبيرة وصغيرة، فقيرة وغنية، ديمقراطية واستبدادية، في انسياب حركة الملاحة في مضيق هرمز من الخليج العربي الى المحيط الهندي ومن ثم الى مرافئ العالم المختلفة.

المبحث الرابع

مضيق هرمز في ضوء المتغيرات الدولية

يأتي التهديد الإيراني بإغلاق المضيق في ضوء أهميته الإستراتيجية لدوره في التأثير على التجارة العالمية، خاصة تجارة النفط. حيث يقع في الخليج العربي فاصلاً بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، فالمضيق هو نقطة الدخول والخروج من الخليج العربي، وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر. تطل عليه من الشمال إيران ومن الجنوب سلطنة عمان. ويعد المضيق في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار. ويعبر المضيق ٩٠% من نفط المنطقة، نحو ١٧ مليون برميل يومياً، ومن المتوقع أن تصل الكمية إلى نحو ٣٠ مليون برميل يومياً في عام ٢٠٢٠. كما تصدر قطر عبر المضيق ٣٥ مليون طن من الغاز المسال. وتمنح معاهدة جنيف الموقعة من قبل إيران الدول المطلة على المضيق الحق في غلق المضيق مؤقتاً أو دائماً إذا شعرت بخطر يمس سيادتها جراء عبور الناقلات البحرية التجارية أو العسكرية. وتتنظر إيران لسيطرتها على المضيق كأحد أشكال المقدرات القومية الخاصة بالدولة والتي تسعى لتوظيفها لتحقيق أهداف سياستها الخارجية. حيث تُشير النظرية إلى أن الموقع الجغرافي كأحد أشكال المقدرات القومية له تأثيره على السياسة الخارجية، والمقدرات القومية هي حجم الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة للدولة مضافاً إليها مستوى التحديث والتطور التكنولوجي.

وتشير نظرية المقدرات القومية إلى أن هناك تأثيراً لما تمتلكه الدول المختلفة من مقدرات قومية، على سياستها الخارجية. ففرص نجاح أو فشل السياسة الخارجية لدولة ما ترتبط بعدة عوامل من بينها المقدرات القومية المتاحة لتلك الدولة. فتوافر المقدرات القومية لدولة ما من شأنه التأثير على قدرة الأخيرة على إتباع سياسة خارجية نشطة، ولتحديد سياستها الداخلية والخارجية من خلال تحديد البدائل المتاحة أمام صانع قرار السياسة الخارجية والتي عليه الاختيار فيما بينها، وكذلك مواجهة مشكلاتها الداخلية والخارجية بطريقة أكثر فعالية. يُضاف لذلك أن المقدرات القومية هي التي تحدد الوضع النسبي للدول في إطار النظام الدولي، وتوزيع المقدرات هو الذي يحدد هيكل هذا النظام. إضافة إلى تأثير المقدرات على الصراع والتعاون الدوليين. إلا أن تأثير المقدرات القومية على تحقيق أهداف السياسة الخارجية ليس حتمياً. فهناك بعض القيود التي قد تحول دون ترجمة المقدرات القومية إلى نفوذ في مجال السياسة الخارجية. في مقدمتها الإدراك، ويقصد بذلك إدراك الدولة لحجم قوتها الحقيقي دون مبالغة وإدراك الآخرين لتوافر النفوذ لدى تلك الدولة. وهذا العنصر يفسر عدم تأثر سوق النفط العالمي بالتهديدات الإيرانية، فالأخيرة لم تؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط بشكل كبير كما كان متوقعاً. فسوق النفط هو سوق خاص لا تحكمه اعتبارات العرض والطلب في الأمد القصير بقدر ما تحكمه الاعتبارات الخاصة بالشائعات والتوترات السياسية وغيرها في حين أن العرض والطلب يكون تأثيره على سوق النفط في الأمد الطويل. لكن التهديد الإيراني لم يؤدي لهذا التأثير ويرجع ذلك إلى إدراك الدول الأخرى لعدم جدية التهديدات الإيرانية وأن التهديد الإيراني مجرد شكل من أشكال استعراض القوى وأن القيادة الإيرانية لن تقدم على خطوة من شأنها تهديد مصير الثورة الإسلامية. فالتهديد الإيراني هو تهديد نفسي في ضوء إدراكها وتوقعها أن سوق النفط العالمي يتأثر بالشائعات أكثر منه العرض والطلب في الأمد القصير^(٧٠).

يُضاف لذلك أن القوة علاقة نسبية ومتبادلة فقد تستطيع الدولة ممارسة القوة تجاه دولة ما وقد لا يمكنها ذلك تجاه دولة أخرى. كما أن القوة ترتبط بالقضية موضع الاهتمام، إذ يمكن للدولة أن تمارس القوة تجاه قضية معينة وقد لا تستطيع ذات الدولة ممارسة القوة تجاه قضية أخرى، كما أنه يرتبط بالوقت ففي فترة ما يمكن لدولة ما استخدام القوة وفي وقت آخر لا يمكنها ذلك. نسبية علاقة القوة تفسر عدم إقدام إيران على هذه الخطوة فإيران تدرك أن إقدامها على خطوة إغلاق المضيق ستشكل نقطة انطلاق حرب في المنطقة ستتضرر منها إيران بشكل كبير، ورغم التهديد والوعيد الإيراني طوال الوقت فهي لا ترغب في الوقت الحالي في إشعال حرب في المنطقة.

كما أن السياق المحيط يُشكل أحد المعوقات التي تعوق إيران عن تنفيذ تهديدها، فتأثير الخصائص القومية على السياسة الخارجية هو تأثير نسبي يتوقف على الخصائص القومية للدول الأخرى. فإيران تدرك جيداً أن سوق النفط العالمي لا يُعاني من نقص في الوقت الحالي وإنما يُعاني من وفرة وأن هناك قدرة فائضة لدى المملكة العربية السعودية يمكنها استخدامها لتحل محل الصادرات الإيرانية إذا ما توقفت بالكامل. مثلما حدث في الأزمة الليبية الأخيرة. فالصادرات الإيرانية من النفط تبلغ ٢,٢ مليون برميل يومياً، وتعلن المملكة أن لديها قدرة فائضة تبلغ ٢ مليون برميل يومياً، إلا أن الولايات المتحدة تُعلن أن تلك القدرة أكبر من ذلك وقد تصل إلى ٤ مليون برميل يومياً أي ٨٠% من القدرة الفائضة عالمياً والبالغة ٥ مليون برميل يومياً. وعلى مدار العقود الماضية لعبت السعودية دوراً محورياً في استقرار سوق الطاقة العالمي خلال دورها في موازنة العرض والطلب العالمي باستخدام قدرتها الفائضة. وإذا ما واجه سوق النفط العالمي أي نقص ستتحرك المملكة لسد العجز لضمان عدم ارتفاع الأسعار وعدم تضرر الاقتصاديات الغربية.

لكن رغم وجود عوامل عديدة تعوق إيران عن تنفيذ تهديداتها إلا أن دول المنطقة عليها التفكير جدياً في البدائل الأخرى المطروحة حالياً لنقل النفط. وعدم التعويل كثيراً على عدم جدية التهديدات الإيرانية، فإيران إذا ما واجهت تهديداً خطيراً لأمنها ستلجأ بالفعل لتنفيذ تهديداتها.

حيث هدد المسؤولون الإيرانيون بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من الاوقات خاصة ابان الحرب الايرانية - العراقية في الثمانينيات ،وكان للتهديدات الايرانية ردود فعل عنيفة عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا المرفأ البحري الدولي الذي لا غنى عنه للملاحة في الخليج العربي ، واليوم وفي ظل الازمات الكثيرة المحتملة في المنطقة .

وخصوصاً الازمة النووية بين ايران والغرب ، تبرز قضية مضيق هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية والنفطية والاستراتيجية ، تسهم في خلق (٧١) ..

الاثار الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز

تأثير اغلاق مضيق هرمز على دول المنطقة

- العراق أنموذجاً-

لا تتجاوز الطاقة التصديرية للعراق اليوم اكثر من ٢,٢ مليون برميل نفط يومياً من خلال ميناء جيهان ومينائي البصرة وخور العمية وذلك تبعا للنشرة التي تصدرها وزارة

النفط، كانت اعلى طاقة تصديرية لها عام ٦٩ برميل في شهر مايو ٢٠١١ منها ٥٣,٥ من مينائي البصرة وخور العمية، و١٥,٥ من ميناء جيهان، اي بما يزيد قليلاً عن ٢,٢ مليون برميل يومياً، فقد كان مجموع ما تم تصديره من يناير الى نهاية نوفمبر ٢٠١١ كان ٧,٥٧٠ مليون برميل من نفط البصرة وقد بلغ اعلى مستوى الصادرات في يناير ٥٤ مليون برميل وادنى مستوى لها في مارس ٨,٤٧ مليون برميل، كان مجموع ما تم تصديره من يناير الى نهاية نوفمبر ٢٠١١ كان ٣,١٥٣ مليون برميل من نفط كركوك، بلغ اعلى مستوى له في يونيو ٤,١٦، وادنى مستوى في سبتمبر ١,١٠ مليون برميل، اي ان ما صدره العراق من مينائي البصرة وخور العمية كان ٢,٧٣% من اجمالي الصادرات النفطية العراقية في العام ٢٠١١، في مقابل نسبة ٨,٢٦% من خط كركوك-جيهان، وكان معدل التصدير ٧,١ مليون برميل يومياً عبر البصرة، في مقابل ٩,٤٥٨ الف برميل يومياً عبر كركوك جيهان بضمنها ما بين ٧٠ الى ١٠٠ الف برميل من ابار اقليم كردستان.

لقد اعتمد العراق تاريخياً على دول الجوار في تصدير النفط بسبب محدودية المنافذ البحرية، مساحة وعمقا، فضلاً عن الامكانيات المتاحة حالياً عبر البصرة وميناء جيهان التركي كان هناك خط الموصل - K3 - ميناء حيفا الذي افتتح عام ١٩٣٥ وتوقف العمل ثم كركوك - ميناء بانياس / ميناء طرابلس الذي افتتح عام ١٩٥٢، وتوقف العمل به عام ١٩٨٢، ثم اعيد العمل به نهاية به نهاية التسعينات، ثم توقف العمل به عام ٢٠٠٣، اما الخط الثالث فكان الخط المار بالمملكة العربية السعودية الذي تم تنفيذه على مراحل بدأ من العام ١٩٨٤، والذي تصل طاقته القصوى الى ٦,١ مليون برميل يومياً، ولكن السعودية قامت في العالم ٢٠٠١ بمصادرة هذا الخط.^(٧٢)

البدايل المتاحة في حال اقفال مضيق هرمز

ان البدايل المتاحة لتعويض خط البصرة في حال غلق مضيق هرمز تبدو محدودة للغاية، فخط كركوك - جيهان تبلغ طاقته التصديرية القصوى ٦,١ مليون برميل يومياً سواء من خلال اعادة تصدير نفط البصرة عبر الخط الاستراتيجي ام عبر خط كركوك - جيهان.

اما خط الانابيب المار بسوريا فانه متوقف عن العمل منذ ٢٠٠٣، والطاقة القصوى لهذا الخط في حالة اعادة تأهيله يمكن أن تصل الى ٣٠٠ الف برميل يومياً،

ولكن الأوضاع التي تمر بها سوريا في ظل عجز الدولة السورية عن حماية خطوط نقل الطاقة التي تعرضت لأكثر من تفجير متعمد آخرها شهر فبراير ٢٠١٢ (٧٣)

امام هذه المشكلة تسعى دول الخليج الى ايجاد ممرات امنة لصادراتها ووارداتها تعوض خسائرها في المضيق ، وتمكنها من الاستغناء عنها اذا دعت الضرورة الى ذلك . ان تهديد ايران باغلاق مضيق هرمز قد اصبح بمثابة تهديد تستعمله طهران لاسيما في مواجهة الولايات المتحدة الامريكية . واهم تلك البدائل :-هي

١- خط شمال شرق الجزيرة - البحر الاحمر -انشأته المملكة العربية السعودية عام ١٩٨٢ خلال الحرب العراقية الايرانية وقامت بتوسيعته عام ١٩٩٢، ويربط المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الاحمر بطول ١٢٠٠ كم ، وتبلغ طاقته الاستيعابية ٥،٤ مليون برميل يوميا .

٢- انشاء خط انابيب ضخ بين امارتي الشارقة والفجيرة بطول (١٠٠) كم يمكن من خلاله نقل النفط بالسفن من موانئ الدول المصدرة الى امارة الشارقة ، حيث يتم تفريغه ونقله عبر الانابيب الى ساحل امارة الفجيرة على خليج عمان ، ومن ثم تحميله بالسفن مرة اخرى الى جهته دون المرور بمضيق هرمز .

٣- انشاء منفذ بحري على بحر العرب عبر اراضي الجمهورية اليمنية او سلطنة عمان .

انشاء منفذ بحري على خليج عمان عبر اراضي دولة الامارات العربية المتحدة، وغالبية هذه البدائل تقلل كلفة رسوم الشحن والتأمين ، كما يمكن لهذه البدائل جميعها استقبال ناقلات النفط العملاقة .

- شق قناة تربط الخليج العربي بخليج عُمان عبر شبه جزيرة مسندم:

وهذا مشروع اثارته بعثة الجمعية الجغرافية البريطانية التي زارت مسندم عام ١٩٧٢، حيث اقترحت شق قناة تربط خور الشام الممتد من الخليج العربي بخور الحبلى الممتد من خليج عمان حيث يقترب الخوران من بعض عند برزخ المقلب فلا يفصل بينهما الا (٢٥٠) م وبارتفاع (٨٠) م (٧٤).

وهذا الخيار يواجه بعض الصعوبات الطبيعية منها ضحالة مياه الاخوار وخاصة خور الشام الذي يتجاوز عمقه (٣١) م في حين يصل العمق في المضيق الى (١٠٠) م، وكذلك تباين مستوى المياه في الجانبين، مما يعني اثاراً محمودة في حال فتحها.

١- فضلاً عن ذلك أن منطقة المضيق المقترحة قريبة من مضيق هرمز، مما يعني امتداد آثار التهديدات الموجهة للمضيق إليها^(٧٥).

إدارة الأزمة من منظور الأولويات الاستراتيجية

قد لا تفكر إيران في إغلاق مضيق هرمز، من منطلق أنها تستفيد منه بدرجة كبيرة، أو تجنباً للإشكاليات القانونية المرتبطة بهذا الإغلاق، ولكنها يمكنها أن تعوق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الإجراءات الرقابية والتفتيشية للناقلات النفطية، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط.

وبالتالي فالتحدي قائم أمام دول الخليج العربية، في حالتي الإغلاق والتعطيل، ومن هنا فالتفكير العملي يتطلب سرعة وجدية تنفيذ أي من البدائل الاستراتيجية التي سبقت الإشارة إليها، مع ترتيبها وفقاً لدرجة الأولوية من حيث سرعة التنفيذ وتكاليفه وفعاليتها في نقل صدارات هذه الدول، مع توفير الإرادة السياسية الضرورية للتنفيذ وتجاوز الخلافات الضيقة والمصالح الوطنية، والنظر إلى هذه المشروعات الاستراتيجية على أنها الاطار الأكثر أهمية لوضع فكرة الوحدة الخليجية موضع التطبيق الفعلي، استناداً لأن النفط وصادراته هو عصب الحياة في هذه الدول، وأي تهديد له هو تهديد لوجودها واستقرارها.

الافاق المستقبلية لمضيق هرمز في ضوء المتغيرات الدولية

إن استشراف الوضع الاستراتيجي في أي منطقة من مناطق العالم ليس تكهناتاً او رجماً بالغيب بل هو علم يقوم على استقراء مفردات الواقع وتحليلها والربط بينها، وذلك لاستكشاف آفاق المستقبل ورسم صورة له وما سيؤول اليه^(٧٦).

فضلاً عن ذلك فإن الاسئلة تطرح نفسها بالحاح، كيف سيكون الوضع الاستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز حتى عام ٢٠٢٥؟ وما المعطيات والشروط التي يمكن ان توفر فرص الامن والاستقرار والتحول الديمقراطي في المنطقة؟

وفي ضوء ذلك ننطلق من قراءة التحولات الجارية في المنطقة ورصدها من اجل وضع السيناريوهات المحتملة التي يمكن ان تشهدها هذه المنطقة خلال الاعوام التي تفصلها عن عام ٢٠٢٥، مع تحديد ماهية السيناريو المرغوب فيه او المأمول، والذي يحقق طموحات وتطلعات، لذا يمكن ان نحدد اهم العوامل الحاكمة لمستقبل الوضع الاستراتيجي في المنطقة خلال الاعوام المقبلة ومن ابرزها:

١- ميزان القوى في المنطقة، سواء على المستوى العسكري أم السكاني أم الاقتصادي أم العلمي، وفي هذا السياق لابد من أن نعرض بالتفصيل ومن منظور مقارن لموازن القوى بين دول مجلس التعاون الخليجي وكل من ايران واليمن والعراق، مركزين اساساً على موازين القوة العسكرية، والبشرية، فضلاً عن موازين القوى الاقتصادية والقدرات العلمية والتقنية، فضلاً الى افاق الازمة المالية العالمية.

٢- مستقبل الطلب العالمي على النفط الخليجي ومعضلة امن الطاقة، وهذا العامل سيرسم حدود الاهتمام العالمي بقضية الامن في مضيق هرمز والخليج العربي.

٣- التطورات الداخلية على الساحة الايرانية وتأثيرها في مستقبل الوضع الامني في المنطقة، وفي علاقة ايران بدول مجلس التعاون الخليجي، فطبيعة النظام السياسي الحاكم في ايران سوف ينعكس على دوره بوصفه مصدراً للاستقرار أو لعدم الاستقرار في المنطقة.

٦- أزمة الملف النووي الايراني وتداعياتها الاقليمية والدولية، وتأثيرها في أمن دول مجلس التعاون الخليجي، وأسوأ السيناريوهات المرتبطة بهذا الملف هو أن تنشب حرب جديدة بسبب الملف النووي الايراني

٧- الوجود العسكري الامريكي في الخليج العربي، ويعد هذا من العوامل الرئيسة المرتبطة بمستقبل الدور الامريكي في المنطقة، وهو دور سيكون له تأثيراته في صياغة مستقبل المنطقة ٨- مستقبل الازمة العراقية، وسوف يكون لشكل هذا المستقبل تأثيراته الكبيرة في مستقبل المنطقة برمتها، فعراق مستقر وموحد ويتحرك بفاعلية على طريق التنمية هو خلاف عراق مفكك يشكل بؤرة لتفريغ التطرف والإرهاب وتصديره. (٧٧).

سيناريوهات الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز

ان افتراض عدم حدوث اي تغير في السياسة القائمة والسائدة الحالية ، الامر الذي سيؤدي الى زيادة العرض والطلب على النفط بصورة متصلة وبنسبة نمو في حدود ٣,١% الامر الذي سيرفع حجم الاستهلاك من ٨٤ مليون برميل يوميا في عام ٢٠٠٥ الى ١١٦ مليوناً عام ٢٠٣٠، ووفقاً لهذا السيناريو ،فأن معظم هذا الطلب سيأتي من الدول النامية وكذلك الصين والدول الاسيوية الاخرى، اما سيناريو الازمة الممتدة، أي استمرار الوضع الراهن في المنطقة على ما هو عليه، سواء لجهة الوضع في العراق، او لجهة النفوذ الامريكي في المنطقة، او لجهة الملف النووي الايراني، او الوضع الداخلي في

ايران، او العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي، فضلا الى السيناريو الكارثي وهو سيناريو سيتحقق في حال توافر شروط ومعطيات من أبرزها تفكك العراق، واندلاع حرب خامسة في الخليج بسبب الملف النووي الايراني، الامر الذي سيجعل عليه تداعيات كارثية على المنطقة، بدءاً من تصدير العنف والارهاب من دول الجوار القريب والبعيد وجعل العراق ساحة لتصفية الحسابات ، واستهداف المصالح الامريكية كرد فعل على الهجوم العسكري الامريكي ضد ايران.

الاستنتاجات:-

تبين من خلال الدراسة أهمية موقع مضيق هرمز من خلال الدور الكبير الذي لعبه المضيق في فترات زمنية مختلفة تظهر لنا جوانب الاهمية لمضيق هرمز ومدى التفاعل بين طبيعته الجغرافية وهذه الاهمية، وما يؤكد صحة هذا الاستنتاج هو بروز مضيق هرمز نقطة تحكم في الملاحة من الخليج العربي وإليه مما جعله محط انظار القوى الاجنبية التي ظهرت في المنطقة . واتضح ايضاً ومع تطور انتاج النفط في دول المنطقة أهميته بوصفه معبراً لجزء كبير من تجارة النفط العالمية .مع اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي وما احدثه من ثورة غير مسبوقة في تاريخ البشرية، قد اظهر الدور الكبير والاهمية لهذا المضيق نظراً للعدد الكبير من ناقلات النفط وصادراته التي تعبره بشكل يومي والتي يعتمد عليها اقتصاد معظم دول العالم. وتبين من خلال الدراسة تعرض المضيق للتهديد بالاعلاق ابان الحرب العراقية- الايرانية، وأشارت الى ان الاعلاق التام ولفترة زمنية طويلة امر مستبعد نظراً لسعة المضيق، مما يعني صعوبة اقامة حاجز صناعي. ولعدم قانونية ذلك، الى جانب ردود الفعل العالمية ضدها انه أمام هذا الواقع ينبغي على دول المنطقة المستفيدة من المضيق التوسع في الاعتماد على انابيب النفط والعمل على تهيئة موانئها على سواحل خليج عُمان والبحر العربي والبحر الاحمر، واعلاق مضيق هرمز واستمراره مدة طويلة ستكون له انعكاسات مباشرة وخطيرة على الاقتصاديات الخليجية، فالى جانب توقف صادرات النفط، فإن الواردات الخليجية من السلع والبضائع سوف تتوقف هي الاخرى.

الهوامش:-

- ١- محمد متولي، حوض الخليج العربي، القاهرة، مكتبة الانجلو العربية، الجزء الاول، ١٩٧٥، ص٢٣.
- ٢- محمد رشيد الفيل، الاهمية الاستراتيجية للخليج العربي ذات السلال الكويت، ١٩٨٨، ص٤٢، ٤١.
- ٣- محمد رشيد الفيل، المصدر نفسه.

- الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.أ. حسين وحيد عزيز الكعبي
- ٤- ر.ك. رمضان، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، السلسلة الخامسة ٧٥، ١٩٨٤، ص ١٣٢
- ٥- وزارة الاعلام، سلطنة عمان، ٢٠٠٥، ص ٣٦
- ٦- سعدون شلال ظاهر، دور السكان في الوزن السياسي للعراق، اطروحة دكتوراه مقدمة الى قسم الجغرافية-كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٦، (غير منشورة) ص ٣٠
- ٧- عبد العزيز بن راشد المطيردي، مضيق هرمز أهميته وتهديد الملاحة عبره، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت). <http://docsk.ksu..>
<http://www.marefa.org>.
- ٨- سالم سعدون المبادر، جزر الخليج العربي دراسة في الجغرافية الاقليمية، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨١، ص ٤٢-٤٣
- ٩- خالد بن سلطان عبد العزيز، الاحتلال الايراني للجزر، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.moqatel.com>.
- ١٠- Ramazani R١٠، the persian Gulf and the strait Hormuz، Noordhaff، Sijthoff، 1979، p10.
- ١٠- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز وأستراتيجية الامن القومي العربي، مجاة جامعة بابل، العلوم الانسانية، المجلد ٦، العدد ١، ٢٠٠١، ص ١٢٣
- ١١- سعدون شلال ظاهر، المصدر نفسه.
- ١٢- فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، الطبعة الاولى، بغداد، ١٩٨٠، ص ١٦٤
- ١٣- عبد الوهاب عبد الستار القصاب، المحيط الهندي وتأثيره في السياسة الدولية والاقليمية، بيت الحجة، بغداد، ٢٠٠٠، ص ٦
- ١٤- فخري رشيد مهنا. المصدر نفسه.
- ١٥- محمد الحاج محمود، النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، بحوث ومناقشات، الندوة الفكرية، مركز دراسات الوحدة العربية، العراق ط ٢، ١٩٨٥، ص ٢٦٥
- ١٦- Gilbert Charles gidel، Le dublic de la mer، VolIII، paris، lesedition، 1934، p77، ١٤
- ١٧- عبد الحق الذهبي، اشكالية تعريف المضيق بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة، موقع الحوار المتمدن، ع ١٥٨١، ١٤/٦/٢٠٠٦
- ١٨- عبد العزيز محمد سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩
- ١٩- عادل عبد الله المسدي، النظام القانوني لمضيق هرمز في ضوء احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢
- ٢٠- محمد مختار اللبابيدي، مستقبل الطاقة عربياً وعالمياً، دراسة مقدمة لمؤتمر الطاقة العربي السابع، القاهرة ١١-١٤ مايو، ٢٠٠٢
- ٢١- نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز ضرورة الملاحة فيه واهميته للملاحة العربية، ص ٥٥

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.أ. حسين وحيد عزيز الكعبي

- ٢٢- عبد الله شاكر الطائي ، مضيق هرمز وتأثير احتمال اغلقه على الاقتصاد الدولي ، دراسة منشورة ، صحيفة القدس ، ٢٠٠٦، ٩/٤، ص ٥٥
- ٢٣- ابراهيم العاني ، قانون البحار ، الجزء الاول ، المبادئ العامة ، الملاحة البحرية ، الصيد البحري ، ط ١ ، دار الفكر العربي ، القاهرة ١٩٨٥، ص ٥٥
- ٢٤- المادة ٣٨ من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام ١٩٨٢
- ٢٥- قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم ٢٩٧٨ الصادر بتاريخ ١٣/٩/١٩٧٢
- ٢٦- حسام سويلم ، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الايراني -الامريكي، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية ، مجلة مختارات ايرانية ، العدد ٨٢ ، مايو ٢٠٠٧، ص ٣٣
- ٢٧- محمد جمال مظلوم ، مضيق هرمز وبدائل المضيق ، مجلة الملك خالد العسكرية ، تقارير، ٢٠٠٩، ٣/١، ص ٤٧
- ٢٨- محمد محمود ابراهيم الديب، الجغرافية البشرية ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٨، ص ٤٧
- ٢٩- حسين علي المسري ، العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي ، دار الحداثة، الحمراء، ط ١، ١٩٨٢، ص ٢٣٩
- ٣٠- ياسر قطيشان ، واقع الجغرافية السياسية في الخليج العربي ، الشبكة الدولية للمعلومات، الانترنت <http://www.Maqttoob.com>.
- ٣١- عادل محمد خضير البياتي، الخليج العربي ومضيق هرمز في ظل القانون الدولي ، مجلة دراسات للآجيال، العدد الرابع والخامس، السنة الخامسة، بغداد ١٩٨٣، ص ٢٤٢
- ٣٢- عدنان البياتي، ارتفاع اسعار النفط، مجلة اخبار النفط والصناعة، الامارات العربية المتحدة، ع ٤٣٠، السنة السابعة والثلاثون ، تموز ٢٠٠٦، ص ٣١-٣٣
- ٣٣- كامــــل وزنة، الصــــراع علــــى نفط الشــــبكة الدوليــــة للمعلومات(الانترنت): <http://www.Kamelwazne.org>.
- ٣٤- عبد المنعم عبد الوهاب، صبري فارس الهيبي، الجغرافية السياسية، الطبعة الاولى، اصدرات بيت الحكمة ، بغداد، ص ١١٠
- ٣٥- محمد متولي، محمود أبو العلا، جغرافية الخليج العربي وخليج عمان ودول شرقي الجزيرة العربية الطبعة الثالثة ، مكتبة الفلاح ، الكويت ، ١٩٩٣، ص ٢٣٣.
- 36-usDepartment of Energy EiA, "Iran," Country Analysis brief, April 22, 1997, electronic communication accessed at www.eia.doe.gov/emeu.cabs/iran.html.
- ٣٧- صلاح العقاد، التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٣٦
- ٣٨- طلال صالح بنان، امن الخليج العربي الابعاد الاستراتيجية والمخاطر المحتملة، صحيفة عكاظ، ع ١٨٠١، ٢٣/٥/٢٠٠٦. الشبكة الدولية للمعلومات(الانترنت): <http://www.okaz.com>.

- ٣٩- طلال صالح بنان، المصدر نفسه.
- ٤٠- زاهر الخطيب، مضيق هرمز ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://swideg.jeeran.com>.
- ٤١- حسام الدين جابر سالم، إشكالية إغلاق مضيق هرمز والموقف الخليجي المبهم، مركز الامارات للدراسات والاعلام، ٢٨ حزيران ٢٠١٢، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.uaeec.com>.
- ٤٢- الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز، مركز الامارات للدراسات، <http://www.emase.com>.
- ٤٣- محمد متولي، حوض الخليج العربي، المصدر نفسه، ص ٤٩٤.
- ٤٤- تغريد رامي هاشم مضيق هرمز دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة الكوفة، ٢٠٠٩، ص ١٢٢.
- 45-Ramazain, R the Persian Gulf and strait of hormuz, Sijthoff & Noordhaff, 1979, pp11-13.
- 56-Smalt, Gus, the strategic role of strait of hormuz in World Oil trade, in Arab Oil gass, April 1988, p.p 35-36.
- ٤٧- كامل وزنة، الصراع على النفط، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.Kamelwazne.org>.
- ٤٨- أيحي نوز، مضيق هرمز ومحطات من الازمات الاستراتيجية، ١٠-٦-٢٠١٢، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.egypt.com>.
- ٤٩- برادلي بومان، مستقبل وجود الولايات المتحدة العسكري في المنطقة، واشنطن، ايلاف، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.Pukonline.com>.
- ٥٠- عبد الخالق عبد الله، الولايات المتحدة ومعضلة الامن في الخليج العربي، مجلة المستقبل العربي، العدد ٢٩٩، بيروت، ٢٠٠٤، ص ١٨.
- ٥١- عبد الوهاب عبد الستار القصاب، المحيط الهندي وتأثيره في السياسات الدولية والإقليمية، المصدر السابق، ص ٦٩.
- ٥٢- مضيق هرمز وإيران ومخاطر تكتنف إمدادات النفط، الاقتصاد، ٢٥-٤-٢٠١٢، الشبكة الدولية للمعلومات: <http://www.akbaralarab.net>.
- ٥٣- هناء احمد، اقتصاد العالم يمر من مضيق هرمز، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.islamonline.net>.
- ٥٤- ايران تهدد مجددا بإغلاق مضيق هرمز في حالة مهاجمتها، الاقتصاد والأعمال، ٥-٦-٢٠١٢، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://Ajazeera.net>.
- ٥٥- المصدر نفسه.
- ٥٦- رائد صالح علي، سياسة ايران الخارجية حيال منطقة الخليج العربي خلال عقد التسعينات وفاقها المستقبلية، المصدر السابق، ص ٦٩.

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ل. حسين وحيد عزيز الكعبي

- ٥٧- سمير زكي البيسوني، كيف تدير إيران علاقتها مع القوى الكبرى، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٦٤، مؤسسة الاهرام، ٢٠٠٦، ص ١١٣
- ٥٨- السيد عوض عثمان، العلاقات الايرانية-الالمانية: رؤية في المدخلات والمخرجات، مختارات ايرانية، العدد ٩، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٥٧
- ٥٩- السيد عوض عثمان، المصدر نفسه، ص ٥٧
- ٦٠- عبد المنعم السيد علي، الولايات المتحدة الامريكية وعلاقتها الاقتصادية مع اقطار الخليج العربي (سلسلة الخليج العربي والعالم)، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، ١٩٨٧، ص ٧٧
- ٦١- تغريد رامز هاشم مضيق هرمز، مصدر سابق، ص ١٢٤
- ٦٢- ر.ك. رمضان، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، المصدر السابق، ص ٣٠
- ٦٣- محسن خليل، الخليج النظام الامني للشرق الاوسط، مجلة ام المعارك، مركز ابحاث ام المعارك، العدد الرابع، تسلسل ١، ١٩٩٥، ص ٣٥
- ٦٤- كامل وزنة، الصراع على النفط، المصدر السابق.
- ٦٥- تغريد رامز هاشم مضيق هرمز، مصدر سابق، ص ١٤٨
- ٦٦- محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة الحرب، مركز سبأ للدراسات الاستراتيجية، الشبكة الدولية للمعلومات، (الانترنت)، <http://www.shebacss.com>
- ٦٧- صبري فارس الهيئي، الخليج العربي دراسة في الجغرافية السياسية، بغداد، وزارة الثقافة والاعلام، ١٩٨١، ص ٩١-٢٠.
- ٦٨- صهيب جاسم، الدول الاسيوية المستورد الاول للنفط العربي، ١٠-٦-٢٠١٢، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)، <http://www.islamonline.net>
- ٦٩- عبد الوهاب عبد الستار القصاب، المحيط الهندي وتأثيره في السياسة الدولية، المصدر السابق، ص ١٩٣
- ٧٠- خديجة محمد عرفة، الصين وأمن الطاقة رؤية مستقبلية، مجلة السياسة الدولية، ع ١٦٤، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٥٦.
- ٧١- مضيق هرمز بين الاهمية الاستراتيجية وخطر النزاعات الدولية، المصدر السابق.
- ٧٢- محمد عبد الغني سعودي (الوطن العربي) ، القاهرة مكتبة الانجلو المصرية، ٢٠٠٢، ص ١٦٩-١٧١،
- ٧٣- عصام عبد الشافي ، مضيق هرمز وضرورة البحث عن بدائل استراتيجية الاقليمية ، جريدة الوطن ، ٦ فبراير ٢٠١١..
- ٧٤- N,falcon the Musandam Expedition, the G.ropinson, themusandam expedition, scinific,scientificresults,parti,Geographical,Journal,1979,p104.
- 75- Expedition,scienfic,scienticricresults,parti,Geographical,journal,1979,p104.

The geographical location of the Strait of Hormuz and its impact on international policy-making

Abstract

The Strait of Hormuz, one of the most important straits and waterways in the world, linking the Persian Gulf on the one hand, and the Gulf of Oman and the Arabian Sea and the Indian Ocean on the other hand, therefore, is the only sea port of the countries bordering the Persian Gulf only, such as Iraq, Kuwait, Bahrain, Qatar, as that port President of both the Kingdom of Saudi Arabia, which overlooks the Gulf from the east and the Red Sea to the west, and the United Arab Emirates, which overlooks the Arabian Gulf and the Gulf of Oman, and Oman, which overlooks the Arabian Gulf and the Gulf of Oman and the Arabian Sea, and Iran, which overlooks the Arabian Gulf and the Gulf of Oman and the Arabian Sea Stems from its strategic importance as a conduit for about 35 to 40% of the oil transported by sea in the world .

Where crossed daily between (20) (30) tanker carrying up to 18 million barrels of oil, and the passing of the strait about 90% of Saudi Arabia's oil and 98% of Iraq's oil and 99% of the UAE's oil and 100% of the Kuwaiti oil and country . Japan depends on the strait in the arrival of 85% of its oil, as well as adopt all of South Korea, India and China on the strait in the arrival of more than 70% of its oil, while dependent upon the United States in the arrival of 18% of its oil needs .

الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي مضيق هرمز أنموذجاً

المدرس: د. فيان أحمد محمد

قسم الجغرافية / كلية التربية للبنات / جامعة بغداد

المقدمة

تُعد منطقة الخليج العربي محوراً أساسياً من محاور الصراع الاستعماري سياسياً واقتصادياً في الشرق الأوسط، ولقد تنازعت عليها القوى الاستعمارية الدولية الطامعة منذ القدم لإمتيازها بموقع استراتيجي مهم ولخطرها العسكري المتزايد ولموانئها البحرية والجوية المؤدية إلى عدة بقاع من العالم ، فضلاً عن ثروتها النفطية الهائلة ومخزونها الاحتياطي الكبير اللذين لعبا دوراً خطيراً بالمنطقة العربية.

ويعد الخليج العربي من أهم البحار الداخلية في العالم ولا يوجد بحر داخلي يضاهيه من ناحية الأهمية التي يتمتع بها، وبذلك سعت كل الدول الاوربية وكذلك إيران بالوسائل والطرق شتى للسيطرة على هذا الممر المائي ، متذرعه بمختلف المبررات والحجج، حتى نراها اليوم تتدخل في مسألة ضمان أمن الخليج وضمان حرية الملاحة في منفذه الوحيد (مضيق هرمز) وهي مشاريع لا تستند إلى قانون دولي ، إذ تعد مواقف سياسية ذات أهداف استعمارية لأن القانون الدولي للملاحة في الخليج وضع الأسس لضمان أمنه وحرية الملاحة فيه.

ويُعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، وقد قام بدور دولي وأقليمي مهم منذ القدم فقد أسهم بتطوير التجارة الدولية ولم تكن الملاحة فيه وقتها خاضعة لمعاهدات دولية، بل كانت تخضع لنظام الترانزيت الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما أن مرورها يكون سريعاً ومن دون توقف، فهو يمثل عنق زجاجة

في مدخل الخليج العربي والمنفذ الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج العربي بإستثناء المملكة العربية السعودية والأمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان.

١. مشكلة البحث:

تُعدُّ عملية تهديد إغلاق المضيق مشكلة استراتيجية لها تأثير في إمدادات النفط العالمية وفي اقتصاد الدول المصدرة والمستوردة له مما يسبب خلق أزمات اقتصادية ناجمة عن قلة العرض في كميات النفط وتأخر وصولها ، فضلاً عن ارتفاع أسعار النفط الذي يشكل مشكلة كبيرة للدول المستوردة للنفط وللدول المنتجة من حيث توفير كميات اللازمة له. وتكمن مشكلة البحث بوضع التساؤلات الآتية:

١. هل سيتعرض أمن الطاقة العالمي للمخاطر في حال إغلاق مضيق هرمز، ماهي النتائج المترتبة عليها؟

٢. هل توجد ممرات آمنة لنقل النفط بعيداً عن مضيق هرمز، وما هو الوضع المستقبلي لدول منطقة الخليج العربي؟

٢. فرضية البحث:

١. تتمتع منطقة الخليج العربي بأهمية بالغة إذ تُعدُّ محوراً سياسياً من محاور الصراع.

٢. تتمتع مضيق هرمز بموقع جغرافي سياسي واستراتيجي مهم عبر مختلف الأزمنة.

٣. أهمية سلامته أمن الطاقة العالمي وضمان تدفق النفط.

٣. أهمية البحث:

١. أهمية منطقة الخليج العربي الجيو - سياسية والجيو - اقتصادية.

٢. أهمية مضيق هرمز يعدُّ أحد أهم نقاط الاختناق العالمية وسلامته مطلب أساس لضمان أمن الطاقة العالمية.

٣. أهمية الضرر الناجم عن قلة العرض من النفط بالنسبة للدول المنتجة والمصدرة له.

منهجية البحث: أعتمد البحث على المنهج الوصفي والتأريخي والتحليلي بتحليل الحقائق والخرائط والجداول التي وردت بالبحث، ونحن نعلم بأن لدراسة التاريخ أهمية بالغة لفهم الحقائق الحالية.

هيكلية البحث: ينقسم البحث إلى محاور عدة هي:

المحور الأول: التعريف بأمن الطاقة العالمي.

المحور الثاني: التعريف بالمضيق وأهميته الاستراتيجية.

المحور الثالث: مضيق هرمز وأهميته الاستراتيجية ونظام المرور فيه.

المحور الرابع: أهمية الخليج العربي الاستراتيجية.

المحور الخامس: التهديدات الايرانية لإغلاق مضيق هرمز.

المحور السادس: الآثار الناجمة من إغلاق المضيق إقليمياً وعالمياً.

المحور السابع: البدائل المقترحة في حال إغلاق المضيق.

المحور الثامن: الرؤى المستقبلية لمسار أمن الطاقة العالمي.

المحور الأول: أمن الطاقة العالمي

أضحى مفهوم أمن الطاقة أحد المفاهيم الأمنية التي ظهرت عقب الحرب الباردة، إذ يُعد من المحددات التقليدية الأخرى كالحفاظ على مكانة الدولة وتأمين حدودها، إذ تشكل السياسة الخارجية للدولة لاسيما القوة الصناعة ، فالصراع بين الدول الكبرى [الولايات المتحدة الأمريكية والصين وروسيا] والدول الصناعة الأخرى أصبح حول مصادر الطاقة والسيطرة عليها.

وبقي مفهوم أمن الطاقة يستخدم ليصف استقرار وتواصل الامدادات النفطية من مناطق التصدير إلى مناطق الاستهلاك ، فهو يربط السياسة بالاقتصاد العالمي^(١). فالنفط يتميز عن الموارد الأخرى بدوره المحوري في الاقتصاد العالمي، وقدرته على أشعال قتال واسع النطاق لا يمكن لأي مجتمع على درجة عالية من التصنيع ان يبقى على قيد الحياة من دون الامدادات النفطية، ولذلك فأن أي تهديد يواجهه التوافر المستمر لهذا المورد المهم سوف يسبب خلق أزمة اقتصادية عالمية لجميع الدول المنتجة والمصدرة والمستهلكة للنفط ، الأمر الذي يستدعي استعمال القوة العسكرية، وهذا محتمل الحدوث بالمناطق المنتجة للنفط ، منها الشرق الأوسط وحوض بحر قزوين، كما حدث أبان الحرب العالمية الثانية فبعض الصراعات نجمت بسبب محاولات قوى المحور السيطرة على أمدادات النفط الموجودة في مناطق يسيطر عليها الخصم، والسعي وراء عائدات نفطية أكبر^(٢).

ونظراً للطلب المتزايد غير المنقطع لإمدادات النفط، مما أدى إلى التعزيز المتزايد للقوات العسكرية في الشرق الأوسط والمناطق الأخرى المنتجة للنفط فقد أنشأت الولايات المتحدة الأمريكية بنية عسكرية أساسية دائمة في منطقة الخليج العربي وركزت معدات حربية كافية لدعم حملة عسكرية كبرى، كما قامت روسيا بنشر قواتها شمال القوقاز وحوض بحر قزوين، وعززت الصين وجودها البحري في بحر الصين الجنوبي، ولكون النفط معرض للنضوب كونه مادة غير قابلة للتجدد وفي وقت ما بالمستقبل لن تكون الأمدادات النفطية المتاحة كافية لتلبية الطلب المرتفع ومن ثم سيواجه العالم عجزاً مهماً وسيكون التنافس على الامدادات المتبقية

من النفط شرساً وينظر إلى أي محاولة انقطاع طويل أو مؤقت في التدفق العالمي للنفط من قبل الدولة المعتمدة على الاستيراد على أنه تهديداً لأمنها وسلامتها^(٣).

وعدها قضية يمكن حلها بالطريقة العسكرية، وأن ندرة إمدادات النفط تؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط مسببة بذلك ضائقة شديدة للدول التي لا تمتلك وسيلة لأمتصاص التكاليف الإضافية وبالنتيجة يحدث اضطراب داخلي.

لذلك فإن الوجود الأمريكي في الشرق الأوسط وبالتحديد (مناطق إنتاج النفط) محكوم بأعبارات عسكرية تقليدية لمنع أي قوة معادية لها من السيطرة على النفط، لاسيما روسيا، وعند استنزاف الحقول القديمة، فإن المنافسة العالمية على النفط ستتركز على تلك المناطق القليلة في العالم التي لا تزال تحوي مخزونات مهمة من النفط وستكتسب هذه المناطق أهمية استراتيجية زائدة مثلما تكتسب طرق الترانزيت. ومن خلال النظر إلى خريطة توزيع حقول النفط، نجد أن التركيز العالمي للنفط يتواجد في مناطق محددة، وهذا يعني أن التوافر العالمي للنفط مرتبط ارتباطاً محكماً بالشروط السياسية والاجتماعية والاقتصادية ضمن مجموعة صغيرة من البلدان وعند تفجر أية حرب أو اضطراب سياسي في هذه البلد يتسبب في خلل بالتدفق العالمي للنفط ومن المرجح أن تمر دول العالم بضائقة اقتصادية خطيرة، وقد أتضح ذلك جلياً في عامي ١٩٧٣-١٩٧٤ عندما أحدث حظر النفط العربي حالة نقص وقود واسعة النطاق وتسبب في خلق ركود اقتصادي وتكررت الحالة في ١٩٧٩-١٩٨٠ بعيد الثورة في إيران وأن مثل هذه الصدمات يمكن أن تحدث مرة أخرى بالمستقبل كما حدث في ٢٠١٢ من تهديد إيران لآغلاق مضيق هرمز الأمر الذي يعرض الامدادات النفطية للخطر^(٤). وهو نتيجة محتومة تتحكم به عوامل منها:

١. جغرافية انتاج وتوزيع النفط.

٢. العلاقة المستقبلية بين العرض والطلب.

٣. البنية السياسية والاستراتيجية في خلق القرارات.

وإن المركز الاساس لكل هذه الاضطراب هو الشرق الاوسط بسبب وجود عدد كبير من الدول خصوصاً في منطقة الخليج من كبار منتجي النفط واغلب دول المنطقة تعاني من حالة اضطراب داخلي منها طائفية ومذهبية. ومنها ما بين الدول حول ملكية النفط وتوزيع عائداتها.

وإن الاعتماد الكلي على النفط كمصدر للطاقة ومن دون البحث على البديل سيعرض البلدان المستوردة للنفط ان تكون مجبرة على الاعتماد على نفس الدول الموردة لها بالخليج العربي والدول الاخرى الموردة للنفط وبذلك فإن الخطر الذي يهدد أمن الطاقة في مناطق الانتاج ينعكس على الدول المستهلكة له (الدول الصناعية) وبالحقيقة توجد نقاط عدة تمر فيها الشحنات النفطية وهي نقاط رئيسة وأي خطر يهدد تلك النقاط فإنه ينعكس على دول العالم كافة.

ينقل النفط العالمي عبر ست معرصة لعدة مخاطر منها الاغلاق ومنها القرصنة ومخاطر الحوادث الناجمة عن الانسكابات النفطية ويبلغ مجموع ما ينقل من السوائل الهيدروكربونية (نفط + غاز مسال) ٧٢,١ مليون برميل/ يومياً لعام ٢٠١٠ منها ٢٣% ينتج من منطقة الخليج العربي يمر من مضيق هرمز بمجموع ١٩,٣٠ مليون برميل نفط يومياً. وقد أصبح تأمين النقل الآمن للنفط من خلال هذه المناطق مسألة قلق متزايد للبلدان المستوردة الكبرى.

وإن أهم هذه النقاط هي مضيق هرمز حيث يشحن من خلاله يومياً ١٩.٣٠ (م/ب/يو) لاحظ الجدول (١) لاحظ خريطة (١).

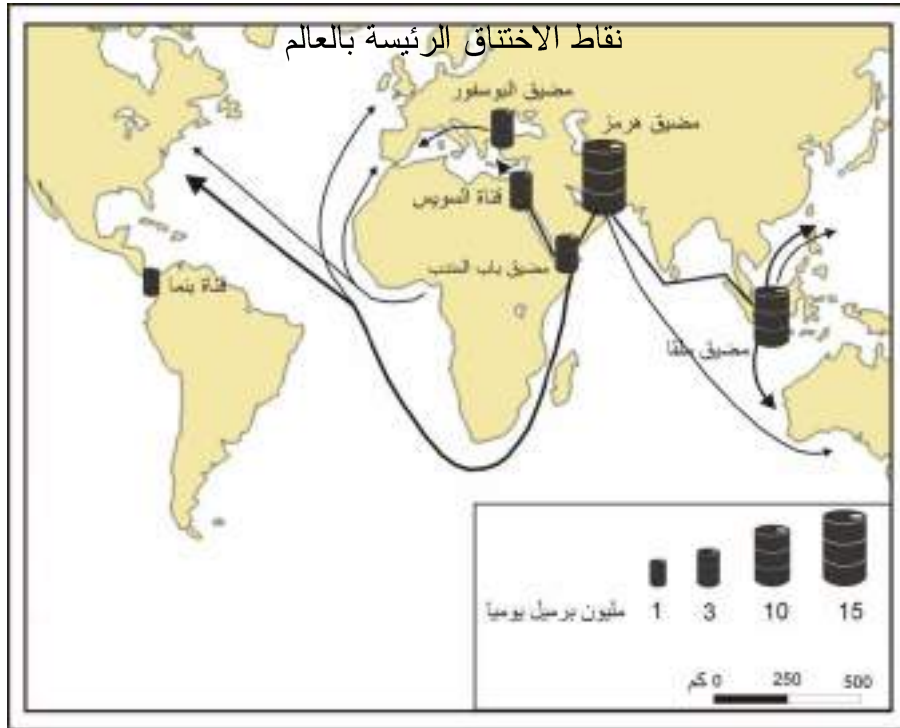
جدول (١) نقاط الاختناق ترانزيت النفط العالمي

نقطة الاختناق	الموقع الجغرافي	حجم التدفق النفطي ٢٠١١	الملاحظات المهمة
١. مضيق هرمز	عند مدخل الخليج العربي بين إيران وعمان	١٩,٣٠ مليون برميل/ يومياً	موقع صدامات متكرر بالماضي وان اغلاقه يخلق أزمة عالمية
٢. مضيق ملقا	بين ماليزيا وجزيرة سومطرة الاندونسية يربط المحيط الهندي ببحر الصين الجنوبي	١٥ مليون برميل/ يومياً	إغلاقه يمنع تدفق النفط من الخليج إلى دول شرق آسيا الصناعية
٣. باب المندب	عند مدخل البحر الاحمر بين اليمن وارتيريا	٣,٤ مليون برميل/ يومياً	إغلاقه يمنع ناقلات النفط القادمة من الخليج العربي إلى قناة السويس وخط انابيب Sumed
٤. قناة السويس وخط انابيب Sumed	شمال شرقي مصر، يربط البحر الاحمر بالبحر المتوسط	٨,٣ مليون برميل/ يومياً	إغلاقها يهدد الامدادات النفط القادمة من الخليج المتجهة صوب أوروبا
٥. المضائق التركية	الحدود بين تركيا الاوربية- والآسيوية يصل البحر المتوسط بالأسود.	٩,٢ مليون برميل/ يومياً	يتدفق من خلاله نفط قزوين وهو بحر رئيس لتصدر النفط الروسي
٦. قناة بنما	بنما الوسطى : يربط المحيط الاطلسي المحيط الهادي	٨,٠ الف برميل/ يومياً	إغلاقه يقطع تدفق النفط بين المحيطين

المصدر: World Oil Transit Chokepoints, eiaus Energy Information Administration, August, 22/2012, P2.

من الجدول (١) يتضح لنا ضخامة حجم النفط المتدفق من خلال مضيق هرمز بسبب وقوع اكبر منتجين للنفط بهذه المنطقة.

خريطة (١)



المصدر: World Oil Transit Chokepoints, eiaus Energy Information Administration, August, 22/2012, P2.

المحور الثاني: التعريف بالمضيق وأهميته الاستراتيجية

يُعرف المضيق من الناحية اللغوية: ما ضاق من الأماكن والأشياء، أما من الناحية الجغرافية يقصد به: ممر مائي طبيعي يربط بين بحرين، على أن لا يكون قد تكون صناعياً، ويكون بعرض محدد يفصل جزئين من اليابس أو القارة أو الجزيرة أو يربط بين جزئين من البحر^(٥). وبذلك فإن المياه لا تعتبر مضيقاً بالمعنى الجغرافي إلا إذا توفرت فيها ما يأتي^(٦):

١. أن يكون جزءاً من أعالي البحر.
٢. أن يكون مجراه طبيعياً، أي لا يكون قد تكون بطريقة صناعية.
٣. أن يكون محدد الاتساع، فالمضيق لا يكون مضيقاً إلا إذا كانت فتحته ضيقة.
٤. أن يفصل بين منطقتين من الأرض ويصل بين مسطحين مائيين ، وعلى هذا الأساس يمكن أن تحدد المضيق على وفق عدة مقاييس رئيسية:

أولاً: المعيار الجغرافي وحسب ما تم وصفه

ثانياً: المعيار القانوني: يقصد به تحديد طبيعة المياه التي يتكون منها إذ ينبغي إلا يزيد عرض المضيق عن ضعف عرض البحر الاقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه.

فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض ويتوفر فيه جزء من البحر العالي على امتداده، لا يُعد من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها وإنما ينطبق عليه نظام أعالي البحار شرط أن يكون صالحاً للملاحة الاعتيادية الأمنية أو قد تكون الملاحة مؤقتة أو بصورة دائمة عبر البحر الاقليمي.

ثالثاً: المعيار الغائي (الوظيفي): يقصد به الأساس من استخدام المضيق (للملاحة الدولي) بغض النظر عن كثافة وحجم الشحن أو أهمية تلك الملاحة، إذ يشترط بأن تكون الملاحة فيه دولية بغض النظر عن كثافتها أو أهميتها، وطبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق والبحار التي تصل فيها، إذ أن المضائق التي لا تستخدم للملاحة لا توصف بكونها مضائق دولية وإنما مضائق وطنية وداخلية، إلا أن درجة تحديد الاستعمال كافية لعد مضيقاً ما (دولياً) فمن الناحية القانونية عرف بأنه: ممر مائي يصل بين جزئين من أعالي البحار ويستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء^(٧).

وبذلك احتلت المضائق البحرية دوراً مهماً في المواصلات الدولية، إذ تعد حلقة وصل رئيسة بين مختلف البحار، وتختلف أهميتها بحسب موقعها الجغرافي وأهميته البحار التي تصل بينها، وهناك عدة معايير تحدد من خلالها أهمية المضيق هي^(٨):

١. إن سعة البحار التي يربط بينها المضيق قد لا تؤثر في أهميته، فأهمية مضيق يربط بين محيطين كـ (ماجلان) تقل كثيراً عن أهمية مضيق يربط بين بحر ومحيط كمضيق كالية وجبل طارق على سبيل المثال.

٢. حجم المرور في المضيق عامل مهم في تحديد أهميته، وهذا بدوره يعتمد على جملة من العوامل منها العوامل الاقتصادية، فالأهمية الاقتصادية للبحار والدول المحيطة بها تكون عاملاً حاسماً في تحديد تلك الأهمية كما أن

- المضيق الذي يشكل المنفذ الوحيد لبحر ما مع بقية البحار يكون ذا أهمية خاصة (كمضيق هرمز).
٣. تعتمد أهمية كل من المضائق والممرات المائية على مقدار استعماله وأهميته ومدى صلاحيته للمرور.
٤. موقعه الجغرافي، لموقع المضيق الجغرافي أهمية مثل (هرمز) قربه من أهم مناطق إنتاج النفط بالعالم، وللمضيق أهمية استراتيجية خاصة إذ يوفر للدولة الساحلية أمكانية مراقبة حركة المرور عبر المضيق.
- وإن تحديد وضع المضيق دولياً يعتمد على الموازنة بين المصلحة المشتركة بين الدولة الشاطئية والمصلحة البحرية للجماعة الدولية في عبور ذلك المضيق، فأن مصلحة التجارة الدولية البحرية هي العامل الحاسم في تحديد الوضع القانوني الدولي للمضيق ولا يعني هذا أن يكون المضيق لازماً للملاحة البحرية ولا غنى عنه للتجارة الدولية وإنما الاستخدام الفعلي للمضيق في شؤون الملاحة الدولية وقدرته على الشحن وحجم الملاحة فيه كلها تحدد أهميته^(٩).

المحور الثالث: مضيق هرمز وأهميته الاستراتيجية ونظام المرور فيه

يُعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن، إذ يمر من خلاله ما يقدر (١٩,٣٠) مليون برميل يومياً) يقع في منطقة الخليج العربي فاصلاً ما بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى تطل عليه من الشمال إيران (محافظة بندر عباس) ومن الجنوب سلطنة عُمان (محافظة مسندم)، انظر خريطة (٢) التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه لأن أن ممر السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية^(١٠). ومن وجهة نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه طالما لا يضر ذلك سلامة الدولة الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها إذ أوضحت الاتفاقية الدولية لقانون البحار عام (١٩٨٢م) إن جميع السفن العابرة للمضائق الدولية سواء كانت مدنية أم عسكرية لها حق المرور العابر من دون تمييز أو عراقيل، كما أعطت الاتفاقية الدول المطلة على المضيق (إيران وعُمان) الحق بتنظيم المرور العابر خلاله بما يضمن أمنها وسلامتها^(١١).

وتُعد مياه الخليج العربي بحراً شبه مغلق لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربي [العراق- الكويت- قطر - البحرين] التي تُعد أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنة بـ (إيران والمملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة)، التي تمتلك منافذ بحرية خارج مياه الخليج العربي، ومن ثم فإن صلتها البحرية بالعالم الخارجي لا يمكن أن تقوم إلا عبر مياه مضيق هرمز، وقد تم تخصيص ممرين ممر الزهاب والإياب بعرض ٢ ميل بحري ومنطقة فاصلة بينهما بنفس العرض.

وقد تم تحديد مسار الملاحة بالمضيق على وفق الخصائص الهيدروغرافية التي حددتها المنظمة الدولية للملاحة البحرية^(١٢).

خريطة (٢)

موقع مضيق هرمز



وتمر من خلاله الناقلات العملاقة إذ تستخدم الممر الملاحي العميق، إذ تمر نحو أكثر من (٨٠ سفينة يومياً) إذ يسمح عمق المياه بمرور ناقلات النفط العملاقة قرب السواحل العمانية. بينما الممر الأقل عمقاً يكون قرب السواحل الإيرانية.

يمتاز المضيق بوجود الجزر الصغيرة منها مأهول بالسكان وآخر غير مأهول: قشم الإيرانية ولارك، وجزيرة هرمز، فضلاً عن الجزر العربية الثلاث المتنازع عليها بين إيران والامارات العربية المتحدة (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى)^(١٣).

تعرض الملاحة في المضيق بعض الصعوبات منها: عواصف المد والجزر والتيارات البحرية القوية التي يصل تيارها بين (٠.٤-٠.٨) عقدة في فصل الشتاء و(٠.٦-١.٧) عقدة في فصل الصيف كما يؤثر الغبار على حركة الملاحة فيه الذي يحد من الرؤية^(١٤).

وتأتي الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز من منظور الجغرافية السياسية من الأهمية التي احتلتها منطقة الخليج العربي لما تتمتع به من ثروات نفطية هائلة

شغلت سياسات الدول الصناعية الكبرى، إذ تقبع على جانبه الشمالي مراكز النفط الإيرانية ومعامل تكرير النفط (البحرين) التي تكرر ثلثي إنتاج السعودية من النفط وكلها تمر عبر مضيق هرمز^(١٥). فضلاً عن أهميته التجارية وكونه حلقة وصل بين منطقة الخليج العربي ودول العالم لاسيما الدول الصناعية الكبرى، وبذلك فإن أي محاولة لتهديد أمنه واستقراره يؤثر في اقتصاد دول المنطقة المطلة عليه ودعت الضرورة للبحث عن حلول بديلة لكي تجتاز الشحنات النفطية ذلك المضيق وهذا بسبب الأزمات السياسية التي أثارها في المراحل الزمنية السابقة منذ إعلان بريطانيا انسحابها من الخليج العربي ١٩٦٨ والذي تم بالفعل سنة ١٩٧١، وترك فراغاً أمنياً في الخليج العربي وبدأت إيران اهتمامها بالخليج وقضاياها وأمنه محاولة منها ملأ ذلك الفراغ كونها أكبر دولة مطلة عليه فقامت في عهد الشاه باحتلال الجزر العربية الثلاث ١٩٧٣ وأقامت قواعد عسكرية للسيطرة على حركة السفن في جنوب غرب المضيق إلى جانب سيطرتها عليه من الشمال بواسطة القاعدة البحرية في بندر عباس^(١٦).

وتأتي أهمية مضيق هرمز من خلال ضخامة حجم التجارة المارة من خلاله، إذ شحن من خلاله أكثر من (١٩,٣٠ مليون برميل نفط يومياً) لعام ٢٠١١ إلى مختلف دول العالم الصناعية الكبرى ولاسيما شرق وجنوب آسيا وأوروبا وفي مقدمة هذه الدول اليابان والصين وباكستان وكذلك أغلب الدول الأوروبية الصناعية والولايات المتحدة الأمريكية لما يمتاز به النفط العربي من خصائص، ويشحن من خلاله أيضاً (٣.٥ بليون م^٣) من الغاز ويزود ٤٠% من احتياجات النفط المنقولة بحرياً وتجتازه (٢٠-٣٠ ناقله نفط) أي بمعدل ناقله كل ست دقائق^(١٧).

وتتمر من خلاله ٢٠% من حجم التجارة العالمية ويصدر أكثر من ٨٥% من النفط الخام إلى الأسواق العالمية لاسيما الدول الآسيوية وتصدر من خلال ٧٠% من نفط إيران متجهاً نحو الصين و ٧٠% من النفط العربي يصدر إلى اليابان وتصدر قطر لوحدها ما يقرب ٢ تريليون م^٣ من الغاز المسال وهو يمثل ٢٠% من التجارة العالمية للغاز^(١٧)

نظام الملاحة في مضيق هرمز

يعد مضيق هرمز من أهم نقاط الأختناق الاستراتيجية يمكن اعتماد سوق الطاقة الدولية وان أي خطر يهدده سواءاً كان أغلاقه كلياً أم مؤقتاً يمكن ان يزيد تكاليف الطاقة الأجمالية فضلاً عن أزدیاد الضغط على بعض نقاط الأختناق الأخرى، مما يعرضها لمخاطر القرصنة والهجمات والاضطرابات السياسية سواء كانت حروباً أم أعمالاً عدائية أم حوادث وخيمة نتيجة اللانسكابات النفطية فوق المياه^(١٨). لذلك فأن تنظيم الملاحة الدولية أمرٌ ضروريٌ لتجنب تصادم السفن مع بعضها أو الارتطام بالصخور، فالأمر يحتاج إلى موازنة دقيقة لضمان أمن الطاقة العالمي^(١٩).

ولكون مضيق هرمز يفصل بين أقليم دولتين هما (عُمان وإيران) لذلك تُعد مياه المضيق بحراً إقليمياً لكلاهما، إذ يبلغ عرض المضيق (٢١ ميلاً بحرياً)^(٢٠) لكل منها ١٠.٥ ميل بحري وتمارس كلاهما سيادتها للجانب المجاور لإقليمها ويبلغ عرض القناة الملاحية في المضيق ٦ ميلاً بحرياً، ويحدد مسار القناة الملاحية بناءً على اعتبارات تمثل عمق المجرى الأعظم والأنسب للملاحة ضمن مياه المضيق وتوزع الأميال الست إلى ثلاثة اقسام متساوية (٢+٢+٢ ميل بحري) بناءً على النظام الدولي المعتمد باسم نظام المرور [Traffic Separation Scheme]، إذ تم تحديد ممر مخصصة لدخول المضيق والثالثة للخروج والثانية تتوسط القناتين تفصل بينهما للتحديد مسار الدخول والخروج، لعزل وفصل مسيره السفن ومنع حوادث الاصطدام وتنظيم الحركة الملاحية بالمضيق^(٢١). ينظر خريطة (٣)

ويمثل ممر الدخول المواد المصنعة ، وهو طريق استثماري والآخر ممر الخروج يحمل مصادر الطاقة وهو طريق أستنزافي للموارد المحلية. وقد أتضحت الأهمية لدولية لهذه المنطقة بجعل كل دول المنطقة المصدرة للنفط والدول المستهلكة له في أطار مصالح مشتركة لضمان أمن وأستقرار المنطقة العربية وبالتحديد أمن المضيق

والحفاظ على حرية الملاحة فيه وبذلك احتلت قضية أغلاقه أهمية جيوبوليتيكية بحكم موقعه المميز^(٢٢)

خريطة (٣)

ممر الناقلات البحرية عبر هرمز



المصدر: Stratfor , Global Security

وبذلك فإن مضيق هرمز يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية (١٩٨٢) وليس لنظام المرور البريء وخلال مناقشة الاحكام القانونية للمضائق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار ، إذ أكدت الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية إلى اعتبار المضيق الموصل بين جزئين من أعالي البحار مضيقاً دولياً ، إذ نصت الفقرة الرابعة من المادة السابعة عشر من مشروع المرور الذي أعدته لجنة القانون الدولي ١٩٥٦ من القانون الدولي على ان لا يمنع المرور البحري للسفن الاجنبية بالمضائق باعتبار أن الملاحة فيه دولية بين أعالي البحار لذلك أقر مؤتمر جنيف ١٩٥٨: الصفة الدولية للمضيق التي تصل بين جزئين من البحار العالية في الفقرة الرابعة من المادة التاسعة عشر حيث أقر مؤتمر قانون البحار الثالث لقانون البحار الصفة الدولية للمضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار^(٢٢).

ويقصد به: ان تبقى هذه المضائق مفتوحة لجميع السفن بما فيها السفن الحربية وحرية الطيران والتحليق فوقه ، وكانت الدول المتشاطئة لهذه المضائق تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية وإخضاعها لنظام المرور البري، وبذلك فإن الممرات المائية تخضع لقانون ينص على حرية حركة السفن بأن تسير من دون توقف ومستمر (أي من دون عرقلة حركة السفن التجارية)^(٢٣).

أما موقف دول الخليج العربي بشأن مضيق هرمز في مؤتمر قانون البحار الثالث فقد تبلور باتجاهين هما:

الاول: ضرورة المرور بالمضيق وتكون (عُمان وإيران) الحق في عرقلة الملاحة في حالة كون المرور غير بري، كونهما دولتان متشاطئتان للمضيق.

الثاني: جعل المرور عابر وتكون حرية الملاحة فيه مفتوحة ومن دون إعاقة من قبل الدول المتشاطئة^(٢٤).

مما سبق يتضح ان المرور العابر هو "ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل وبموجبه تتمتع كافة السفن والطائرات بالمرور السريع من دون تمييز سواء كانت تجارية ام لا، أو حربية، بمعنى ان المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاقق وتمارس السفن والطائرات حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع بالمضيق ويحق لها دخول المياه الإقليمية للدول المتشاطئة شرط ان لا يمس ذلك المرور سيادة وأمن تلك الدول^(٢٥). وذلك كون ان المضائق الدولية تربط بين جزء من اعالي البحار أو المنطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من اعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة^(٢٦).

وقد أقر المؤتمر الثالث لقانون البحار شروط واجبات يجب ان تتبعها السفن والطائرات في المرور العابر للمضائق الدولية ضمنها مضيق هرمز هي^(٢٧):

١. ان تسير السفن والطائرات من دون أبطاء في حركتها خلال المضيق.
 ٢. عدم استخدام القوة واستعمالها ضد الدول المتشاطئة للمضيق.
 ٣. عدم السماح للسفن البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي المرور بالمضيق.
- أما واجبات الدول المتشاطئة هي:

١. يتوجب على إيران وسلطنة عُمان ان تعين ممرات بحرية للملاحة. تتطابق مع الانظمة الدولية.
٢. تنظيم حركة المرور البحري لعدم حدوث اصطدام وانسكابات النفطية.
٣. ان تقوم الدول المتشاطئة بإعلان في حالة وقوع خطر يهدد الملاحة.

المحور الرابع: أهمية الخليج العربي الاستراتيجية

يُعد تحليل أهمية الموقع الجغرافي من خلال عرض الخصائص الجغرافية لهذه المنطقة عاملاً مهماً كون أن العامل الجيوبوليتيكي لا يمكن أن يقف بمعزل عن التأثير في إطار الحركة السياسية للقوى الدولية ومن ثم التأثير في طبيعة ونوعية القرار السياسي، فلا يمكن لأية دولة أن تدخل في أي قضية لحسمها إلا بمعرفة وتدخل العامل الجيوبوليتيكي في تحديد استعمال قوتها، كما أن العوامل الجيوبوليتيكية نفسها تُعد عاملاً من عوامل الصراع كالنزاع على مصادر الثروة الطبيعية والمعدنية، وفقاً لذلك فإن منطقة الخليج العربي تمثل أحد أهم محاور الاستراتيجية الدولية لما تتميز به من موقع جيوبوليتيكي وجيوستراتيجي مهم يجعل من يسيطر عليها اللاعب الحاسم في مسارات توازن القوى^(٢٨).

إن منطقة الخليج العربي تتصف بخصائص جغرافية تكاد تكون منفردة من حيث الاعتبار الجغرافية وأهميتها في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة بكل ما تعنيه من قابلية على التوظيف الاستراتيجي وقدرة معنية على الاستقطاب الدولي في ظل عالم تتحكم فيه أضواء الصراع ودوافع السيطرة^(٢٩).

يقع الخليج العربي بين شبه الجزيرة العربية غرباً وإيران شرقاً ومضيق هرمز وخليج عُمان جنوباً والعراق شمالاً، إذ يمتد لمسافة (٣٠٠ كم) من شط العرب حتى راس مسندم بتساع يتراوح بين (٤٧-٨٠ كم) في أوسع نقطة عند مضيق هرمز بعمق (١٠٠ م) قرب جزيرة هرمز، جعل هذا الموقع الجغرافي المميز منطقة الخليج العربي ذات أهمية حيوية على صعيد الحركة الملاحية والجوية والبحرية^(٣٠)

ويرتبط موقع الخليج العربي بأهمية استراتيجية أخرى كونه وحدة سياسية واستراتيجية مترابطة مع مناطق أخرى، إذ يرتبط جيوبوليتيكي بالبحر الأحمر الذي يُعد ممراً مائياً يربطه بالعالم الاوربي، كما أن موقعه يُعد نقطة سيطرة على مناطق

الصراع الدولي الاوربي والاقليمي الساخنة في الخليج العربي وافريقية ، إذ يربط الجزيرة العربية بالبحر الأحمر مكوناً شريطاً مائياً، ويمتلك البحر الاحمر موانئ مهمة على شواطئه [الأردن-مصر-السودان-السعودية واليمن- الصومال- جيبوتي] وتسهم تلك الموانئ في دعم حركة التجارة الخاصة وفي حركة الملاحة الدولية^(٣١).

وعبر كل من قناة السويس في الشمال وباب المندب في الجنوب تتصل قارتا افريقية وآسيا كما يتصل كل من البحر المتوسط والمحيط الهندي ويضفي هذا الشكل من الموقع أهمية بالغة على البحر الاحمر وكذلك الخليج العربي، فإنتاج النفط في الخليج العربي أحدث تطوراً مهماً في الوضع الاستراتيجي من طرف الخليج العربي تجاه البحر الاحمر وأصبحت منافذ البحر الأحمر تتحكم في طريق النفط القادم من الخليج العربي إلى أوربا والعالم الصناعي الغربي وأصبح النفط يمر باتجاهين:

الأول: يأخذ المنحى الشمالي باتجاه قناة السويس ومنها إلى أوربا.

الثاني: يتجه جنوباً عبر مضيق موزمبيق الفاصل بين جزيرة مدغشقر، ودولة موزمبيق ويمر بجوار جزر القمر ثم يتجه إلى راس الرجاء الصالح في جنوب افريقية وبعدها يتجه شمالاً على طول سواحل انغولا وغرب افريقية ، وفي كلا الاتجاهين يصبح البحر الاحمر بحكم وقوع قناة السويس في شماله وبحكم قربه من مضيق باب المندب بالقرن الافريقي مسرحاً لناقلات النفط الضخمة التي تحمل معها أهم ثروة "النفط"^(٣٢).

وتمتد منطقة الخليج إلى أقصى عمق في منطقة جنوب غرب آسيا التي تعتبر هضبة مستطيلة لها ذراع شرقي وهو الخليج العربي، أما الذراع الغربي فيعتبر البحر الاحمر أحد أركانه الاساسية وفقاً لذلك فأن منطقة الخليج تمتد حتى دائرة عرض (٣٠°) بخط طول (٥٠°) مما يجعل المنطقة قريبة من المحيط الهندي، وتتسع في وسط روسيا الاوربية وتضم أهم التجمعات السكانية والصناعات الثقيلة في روسيا الآسيوية.

كما إن المسافة التي تفصل شط العرب عن جنوب بحر قزوين التي يتواجد فيها النفط الروسي لا يتجاوز (٩٠٠) ميل.

كما تُعد منطقة الخليج بديلاً ومكماً لقناة السويس لمد أي جسر جوي يربطه بآسيا ومنطقة الشرق الأقصى والبحر المتوسط، هذا يعني إمكانية ربط خطوط برية من السواحل جنوب لشبه الجزيرة العربية لربط المحيط الهندي.

ابتداءً من بحر العرب والبحر المتوسط الشرقي، ويمتد على سوريا وتركيا مما يساعد على إيجاد فرص بديلة للطريق البحري وهذا له أهمية عسكرية^(٣٣).

وهذا يعني إن الخليج العربي يكتسب أهمية سياسية جغرافية تتعدى كون المنطقة ذات ارتباط إقليمي طبيعي يصل جغرافياً وسياسياً المسطحات المائية والمضايق، فمضيق هرمز الذي يربطه بخليج عُمان والبحر العربي ثم المحيط الهندي جعله يكتسب أهمية كونه حلقة اتصالات طبيعية وحضارية، وقد أكتسب المضيق أهمية استراتيجية بعد اكتشاف النفط الذي يمثل عصب الحياة الاقتصادية للعالم المعاصر، إذ تمر من خلاله ٨٠ سفينة باليوم أي كمعدل سفينة واحدة لكل ٦ دقائق . ومن الجدير بالذكر ان ما يقرب ١٩,٣٠ مليون برميل نفط ينقل من خلاله وإن ما يقرب ٨٦% من حجم الانتاج العالمي يعتمد على المضيق بالتجارة الدولية، وهذا يدل على الأهمية الاستراتيجية التي أكتسبها الخليج العربي كونه ممراً لجميع الطرق التي تربط بين الشرق والغرب، وقد أصبح الخليج العربي محوراً أساسياً وهو بمثابة المجال الحيوي للمنطقة العربية فلا يمكن ضمان أمن المنطقة العربية في ظل تحكم اجنبي على المنطقة والسيطرة عليها، الذي يعني السيطرة على الطرق الملاحية، فتعدد خلجانه تساعد السفن الحربية على الاختباء ، كما تمثل مياهه الدافئة وشواطئه المحمية خير موقع لحماية السفن التجارية والحربية لذلك فهو قادر على حماية الغواصات الحاملة للصواريخ العابرة القارات التي تُعد العنصر الاساس في القتال والمحتمل الحدوث^(٣٤).

وللخليج العربي أهمية كبرى بالنسبة لدول آسيا الوسطى في ظل ما يمتاز به من إمكانية إيواء السفن وحماية الأساطيل.

كما أن لموقع الخليج الاستراتيجي أسهم في توفير الحماية والدفاع عن غرب أوربا عبر تطويق حلف شمال الاطلسي عن طريق التقدم نحو المغرب العربي

وتزداد أهميته الجيوبولتيكية ارتباطه بالمحيط الهندي ووجود الجزر التي تمثل قواعد عسكرية يمكن من خلالها التحكم في حركة المرور داخل وخارج المضيق.

وقد ازدادت أهمية الخليج العربي بعد اكتشاف النفط في اغلب دول الخليج العربي وقيام موانئ لا نتاج النفط (البحرين) (عبدان) ومنها لتصدير النفط (البصرة، الفاو، ينبع) الأمر الذي أدى إلى انتشار موانئ عدة منها للسلع والبضائع ومنها للنفط ونتيجة ازدياد النفط الامر الذي أدى إلى ارتفاع المستوى المعيشي لهذه الدول لاسيما ان عدد سكانها محدود مقارنة بالدول العربية الأخرى^(٣٥). ينظر خريطة (٤)

وقد ازدادت كمية الانتاج النفطي لمنطقة الخليج العربي حيث يصدر منها نسبة (٢٣%) من مجموع الانتاج العالمي والبالغ (٧٢.١) مليون برميل يوميا. وهذا ما يوضح أهمية الخليج العربي ودول الخليج العربي بسبب ضخامة الامدادات النفطية المصدر إلى الدول الصناعية الكبرى ودول العالم الأخرى، وفيما يأتي جدول يوضح كمية الانتاج بالعالم.

خريطة (٤)

موانئ النفط في دول الخليج العربي



المصدر: جمال سالم عبد الكريم النعاس ، الابعاد الجيوستراتيجية لاجلاق مضيق هرمز دراسة في

الجغرافية السياسية جامعة عمر المختار، كلية الآداب ، ٢٠١١ ، ص١٣.

جدول (٢) كمية الانتاج النفطي العالمي لعام ٢٠١٠

الدول	حجم الانتاج (م/ب/يو)	النسبة المئوية
دول منطقة الخليج العربي	١٩,٨	٢٧%
كومنولث الدول المستقلة	١٣,١٩	١٨.٣%
دول غير العربية	١٠,٩٥	١٥.٢%
امريكا الشمالية	١٠,٠٩	١٤%
دول العالم الاخرى	١٨,٠٩	٢٥,١%
العالم أجمع	٧٢,١	١٠٠

المصدر: منظمة الاقطار العربية المصدر للنفط (أوبك) ، تقرير الامين العام السنوي ٣٧ لعام ٢٠١٠، الكويت، دولة الكويت، ٢٠١٠، ص ١٧٠ .

من الجدير بالملاحظة أن مساهمة دول الخليج العربي في الانتاج العالمي للنفط بلغت (٢٣%) تعتبر نسبة ضئيلة إذا ما قورنت بالاحتياطي النفطي والبالغة (٥٦,٤%) من الاحتياطي العالمي وهي نسبة كبيرة وإن الزيادة بالانتاج محدودة وتأتي كل من السعودية والعراق والكويت والامارات على التوالي من حيث حجم الانتاج النفطي أنظر الجدول (٣)

جدول (٣) توزيع انتاج الدول العربية من النفط خلال عام ٢٠١٠

الدول	حجم الانتاج (م/ب/يو)	النسبة المئوية
السعودية	٨,١٣	٤١,٢٦
العراق	٢,٣٤	١١,٨٧
الكويت	٢,٣١	١١,٧٢
الامارات	٢,٣	١١,٦٧
ليبيا	١,٤٩	٥,٦
الجزائر	١,٣٠٠	٦,٥٩
باقي الدول العربية	١,٨٣	٩,٢٨

المصدر: منظمة الاقطار العربية المصدر للنفط (أوبك) ، تقرير الامين العام السنوي ٣٧ لعام ٢٠١٠، الكويت، دولة الكويت، ٢٠١٠، ص ١٧٠ .

من خلال الجدول نلاحظ ان هناك اربع دول تجاوز انتاجها مليوني برميل/يومياً وعند مطابقة بيانات الاحتياطي النفطي لهذه الدول نجد انها تتصدر الدول ايضاً بضخامة انتاجها نفطها، كما يعكس شدة الطلب العالمي على نفط المنطقة العربية بسبب ضخامة الانتاج.

ويعكس زيادة الانتاج النفطي ضخامة الاحتياطي النفطي بالعالم والمنطقة العربية والذي ازداد بشكل كبير منذ احصاءات ١٩٧٨ وحتى الآن، فقد وصل نسبة الاحتياطي النفطي العربي ٥٦,٤% من مجموع احتياطي العالمي، وجدول (٤) يوضح حجم الاحتياطي العالمي لكل من النفط والغاز المسال.

جدول (٤) الاحتياطي العالمي لكل من الغاز والنفط لعام ٢٠١٠

الدول	الاحتياطي النفطي مليار برميل	النسبة المئوية	الاحتياطي للغاز تريليون م ^٣	النسبة المئوية
اعضاء منظمة أوبك الدول العربية	٦٧٠,٤٤	٥٦,٤	٥٢,٦٧	٢٨
كومنولث الدول المستقلة	٩٨,٦٦	٨,٣	٦٢,٠٧	٣٣
اوبك غير العربية	٢٩٠,٠٥	٢٤,٤	٣٩,٥٤	٢١
امريكا الشمالية	٣٥,٦٦	٣	٩,٤١	٥
دول العالم الاخرى	٩٣,٩	٩	٢٤,٤٧	١٣
العالم أجمع	١١٨٨,٧١	١٠٠	١٨٨,٣	١٠٠

* من عمل الباحثة اعتماداً على النسبة المئوية المذكورة في تقرير الامين العام ٣٧ لعام ٢٠١٠ ، الكويت ، دولة الكويت، لعام ٢٠١٠، ص ١٦٥ و ١٦

وعليه تبدو أهمية منطقة الخليج العربي من ضخامة الاحتياطي العالمي والبالغ مجموعه (٦٧٠,٤٤) مليار برميل أي بنسبة ٥٦,٤% أي أكثر من ثلثي الاحتياط النفطي . وهذا يفسر لنا سبب اهتمام الدول الصناعية بمنطقة الخليج العربي ولكون النفط قابل للنضوب تؤكد المصادر الجيولوجية إن آخر قطرة نفط تستخرج من منطقة الخليج العربي، وبسبب الحظر على صادرات النفط الايرانية قابلة زيادة في الطلب على الامدادات النفطية العربية وارتفاع اسعار النفط مما خلق ضغطاً على دول الخليج العربي من حيث سد الحاجة المحلية وتلبية السوق العالمي. وفي حالة لو

نفذت ايران تهديداتها بشأن مضيق هرمز الامر الذي سيؤثر في الامدادات النفطية العربية للعالم الصناعي وسيواجه العالم خطر اقتصادي إلا في حالة واحدة وهو تنفيذ خطة بديلة لا يجاد الطرق البديلة والأمانة لتصدير النفط العربي، وكذلك بالنسبة للغاز فقد بلغت نسبة الاحتياطي من الغاز ٢٨% وتعد قطر الدولة الخليجية رقم واحد في صادراتها من الغاز المسيل.

وفيما لو ازداد الخطر الايراني بالمضيق وهددت سلامته وأمن الطاقة العالمي الأمر الذي يخلق فجوة في كمية العرض والطلب، برغم ان الفجوة موجودة أصلاً إلا أنها تكون قليلة الحدة، فجدول (٥) يوضح الموازنة بين العرض والطلب على النفط لعام ٢٠١٢ مليون يومياً.

جدول (٥) الموازنة بين العرض والطلب على النفط لعام ٢٠١٢ (م/ب/يو)

الطلب	طلب الدول الصناعية باقي دول العالم	٤١ ٥٤,٨
	اجمالي الطلب العالمي	٩٢,٨
العرض	امدادات اوبك نفط خام غاز مسال امدادات خارج اوبك عوائد تكرير النفط	٣١ ٣٠,٨ ٦,٣٥ ٣,٢ ٢,٤
	اجمالي العرض العالمي	٩٢.٧

المصدر: منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط، الادارة الاقتصادية، التقرير السنوي حول التطورات النفطية في الاسواق العالمية والاقطار ، يناير ٢٠١٣.

www.OAPECORG.ORG

تظهر البيانات اعلاه لمستويات العرض والطلب العالمي على النفط الخام لعام ٢٠١٢ عجزاً بمقدار (٠.١) أي (١٠٠ ألف برميل) نفط يومياً. وفي حال ازدياد هذه

الفجوة وهذا النقص العرض والطلب نتيجة قلة المعروض من النفط قابلها ارتفاع الأسعار، حيث توجد دول لا تمتلك وسيلة لكي تمتص القيمة المضافة على الانتاج النفطي، وكذلك نتيجة تخوف دول الخليج من الحد من تصدير النفط فيما لو نفذت خطتها بإغلاق المضيق، رداً على العقوبات الاقتصادية أو انها تقوم بفرض رسوم على السفن التجارية.

جدول (٦)

قيمة الصادرات النفطية لدول اعضاء منظمة اوبك العربية (مليون دولار) لعام ٢٠١٠

الدول	٢٠٠٩	٢٠١٠	*متوسط دخل الفرد دولار
الامارات	٤٤٧٨٥	٥٧٩٠٠	٤٤٥٣٨
البحرين	٣٢٧٥	٤٦٦٤	١٦٩٥٠
الجزائر	٢١٤٩٧	٢٨٠٨٩	٣٩٥٩
السعودية	١٤٤٢٤٩	١٨٤٤٢١	١٤٥٥٠
سورية	٥٤١٤	٦٦٨٩	٢٥٩٩
العراق	٤٣٨٩٥	٥٤٠٤٨	٣١٤٢
قطر	١٦١٧٢	٢٠٥٥٣	٥٩٩٨٤
الكويت	٤١٨٥٨	٥٣٠٢٩	٣٤٧١٧
ليبيا	٢٩٤٤٦	٣٨٧٦٤	٨٤٦٩
مصر	٢١٦٦	٢٥٩٣	٢٤٨٢
اليمن	----	١٣٠٨	
الاردن	---	٣٨٣٧	
اجمالي	٣٥٢٧٥٧	٤٥٠٩٥٠	

المصدر: ١- منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (اوبك)، تقرير الامين لعام السنوي ٣٧ لعام ٢٠١٠، الكويت، دولة الكويت، ٢٠١٠، ص ١٠٤. ٢- منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (اوبك)، مصدر سابق، ص ١٠٤.

من خلال جدول (٦) نلاحظ ارتفاع اسعار النفط خلال عام ٢٠١٠ وبواقع حوالي ١٦ دولار/برميل بالمقارنة مع عام ٢٠٠٩ وقد انعكس بشكل ايجابي على قيمة الصادرات النفطية التي تعد المحرك الرئيس لعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول العربية المنتجة للنفط والداعم الرئيس لاحتياجات بنوكها المركزية من العملية الاجنبية والمعزز الاساسي للفوائض في ميزانيتها.

وفي حالة مقارنة تلك الزيادة بأسعار النفط مع حكم السكان يجد ان متوسط دخل الفرد في الدول العربية يتراوح بين ثلاث فئات :

(١) الفئة الاولى التي يزيد متوسط دخل الفرد عن (٤٠٠٠٠) دولار امريكي وتشمل خمس دول هي (قطر ، امارات ، عُمان ، السعودية، ليبيا).

(٢) الفئة الثانية الدول التي لم يتجاوز فيها نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي المتوسط العام وهي الدول التي يتجاوز نصيب الفرد عن (٢٠٠٠) دولار وهي (الجزائر ، الاردن ، العراق ، سوريا ، مصر).

(٣) الفئة الثالثة هي الفئة التي يقل فيها نصيب الفرد (٢٠٠٠) دولار امريكي اي فئة الدول دون مستوى المتوسط وتشمل (اليمن) وهي دول في الغالب الفقيرة وهذا يعكس ابقا ارتفاع حجم السكان بالمناطق العربية .

لاسيما ان اغلب دول الخليج العربي تمتاز بقلّة عدد سكانها مما أدى الى زيادة دخل الفرد وارتفاع القدرة الشرائية وازياد استيراد مختلف السلع التجارية ، كما نلاحظ ان العائدات النفطية لسنة ٢٠٠٨ كانت جداً عالية ولجميع الدول العربية حيث بلغت ٥٨٥٢٧٢ مليون دولار وكان اقل ما يكون سنة ٢٠٠٩ (٣٥٢٧٥٧) مليون دولار وعاد للارتفاع في سنة (٢٠١٠) وهذا يفسر لنا على ارتفاع وانخفاض سعر الصرف للدولار نتيجة الازمة الاقتصادية التي مرت بها امريكا اتجاه ديونها نحو الصين وعادت العائدات للارتفاع في ٢٠١٠ نتيجة زيادة الصادرات النفطية العربية نظراً لشدة الطلب العالمي على النفط. ومن المتوقع ان يزيد الطلب العالمي على النفط ومواصلة لحفاظ النفط على حصة رئيسة كأحد مصادر الطاقة الرئيسة حتى عام ٢٠٣٠ إذ ستعتمد كل القطاعات الاقتصادية في الدول النامية على النفط بشكل اساسي في استخداماتها النهائية ولاسيما قطاع النقل والمواصلات الذي يشهد نمواً ملحوظاً في الطلب على النفط ومن المتوقع ان يصل الطلب على النفط إلى ٨٨,٧ مليون برميل يومياً لعام ٢٠١٥ وإلى ١٠٥,١ مليون برميل نفط يومي لعام ٢٠٣٠ أي بزيادة سنوية في الطلب العالمي على النفط حتى ٢٠٣٠ لن تقل (١ مليون برميل في اليوم)، ويشهد طلب عالمي على النفط من قبل الدول الصناعية انخفاضاً عما

كان عليه ليصل إلى ٤٣,٤ مليون برميل يومياً لعام ٢٠٣٠ بعد ان كان (٤٥) مليون برميل لسنة ٢٠٠٨ وذلك لان الدول الصناعية تتجه لايجاد مصادر بديلة عن النفط في حين سيزيد طلب الدول النامية ليصل ٥٦ مليون برميل يومياً بعد ان كان ٣٣ مليون برميل ومن المتوقع زيادة طلب كل من الصين والهند على النفط إذ يصل ١٦ مليون برميل يومياً لعام ٢٠٣٠ بعد ان كان ٨ مليون ب/ي لعام ٢٠٠٨ ويرجع ذلك إلى الزيادة السكانية والتطور الهائل الذي يشهده العالم في جميع قطاعاته، ينظر جدول (٧) .

جدول (٧) تطور الطلب العالمي على النفط

الدول	٢٠٠٨ (م. ب/يوم)	٢٠٣٠ (م. ب/يوم)
الدول الصناعية	٤٥	٤٣,٣
الدول النامية	٣٣	٥٦
الهند والصين	٨	١٦

المصدر: ١- منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (اوبك) ، تقرير الامين لعام السنوي ٣٧ لعام ٢٠١٠، الكويت، دولة الكويت، ٢٠١٠، ص ١٠٤، ٢- منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (اوبك) ، مصدر سابق ، ص ٣٦ .

وبالنظر إلى مؤشرات والعوامل المرتبطة بالطلب المتوقع على النفط من حصة وامكانيات الدول العربية من حيث الاحتياطات المؤكدة وانخفاض تكلفة الانتاج وتوفر البنى التحتية فأن المنطقة العربية ستشهد زيادة في انتاجها النفطي بما يؤدي إلى زيادة حصتها من الانتاج العالمي حتى عام ٢٠٣٠، وهذا يشير إلى وجود احتياطي عالي لهذه الدول الامر الذي يزيد من الطاقة الانتاجية العالية لهذه الدول. (٣٦) .

التحديات الإيرانية لإغلاق مضيق هرمز

تتصاعد حدة التوترات في الخليج العربي ومضيق هرمز، بسبب التهديدات الايرانية المستمرة بإغلاقه بوجه الملاحة الدولية، كما فعلت ذلك عام (١٩٧٩-١٩٨٠) والأمر الذي أحدث ركوداً اقتصادياً وسبقه عام (١٩٧٣) عندما منع العرب تصدير نفطهم إلى امريكا والدول الاوربية لمساندتها اسرائيل في حرب

(١٩٧٣) مما أحدث ضجة وشلل بالاقتصاد العالمي، وتعاود الحكومة الإيرانية تهديداتها أثر فرض العقوبات الاقتصادية في صادراتها النفطية بسبب ملفها النووي الأمر الذي أثار ضجة بين إيران والغرب ، وتبرز قضية هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية والنفطية والستراتيجية وتسهم في خلق نزاع لجميع القوى الفاعلة بمنطقة الخليج العربي، فالأزمة يمكن أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة^(٣٧).

ومن خلال التصريحات الإيرانية بعرقلة أو إغلاق المضيق فإن ذلك يتسبب بارتفاع أسعار النفط عالمياً وزيادة الطلب عليه مقابل قلة بالعرض الأمر الذي يخلق أزمة وركود اقتصادي يصيب جميع الدول الصناعية الكبرى لاسيما الآسيوية منها: اليابان وكوريا والصين والهند، وتعد الصين المستورد الأول للنفط الإيراني والمتضرر من قضية فرض العقوبات لأنها ستواجه مشكلة البحث عن مصدر يغذيها بـ(٧٠%) من احتياجاتها النفطية التي يجب أن تصلها من دون إعاقة أو خطر يهدد أمن وسلامة الشحن النفطية، وبذلك فإن الدول ستواجه عجز في تلبية حاجتها النفطية ولاسيما التي لا تمتلك مخزون استراتيجي نفطي عكس الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية التي تمتلك مخزون نفطي يسد احتياجاتها لشهور محدودة^(٣٨).

ويزداد حدة الملف النووي الإيراني لاسيما بعد فرض مجلس الأمن الدولي أربع حزم من العقوبات السياسية والاقتصادية على إيران، في حال عدم استجابة إيران لقرارات مجلس الأمن الدولي بإيقاف تخصيص اليورانيوم وإعادة معالجته بالمقابل ستحاول إيران تنفيذ تهديدها بعرقلة الملاحة داخل المضيق وبذلك ستكون النتائج وخيمة على الدول المنتجة والمصدرة والمستوردة للنفط معاً^(٣٩).

ومن الناحيتين النظرية والعملية تكتسب التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أهمية استراتيجية كبرى، فطرق الشحن وناقلات النفط تمر بالقرب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تسيطر عليها في الخليج (طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى) وكذلك قواعدها البحرية الكبرى المنتشرة بمدخل الخليج في قشم وراك

وهنجام والجزر الثلاث وهذا يجعلها في موضع مثالي لإعاقة مرور السفن بالمضيق^(٤٠). وتكون هذه الجزر الثلاث بموقع متحكم ومسيطر على المضيق وهي تابعة لإمارة الشارقة، وتشكل المنطقة التي تقع فيها جزر (ابو موسى والطنبتين) أهمية كبيرة من حيث موقعها بالنسبة لمياه الخليج، ذلك لأن موقعها عند بداية الخليج قرب مضيق هرمز أي أنها تقع بداية ممر طرق الناقلات البحرية الداخلة والخارجة من الخليج، وتحيطها مياه عميقة. انظر خريطة (٥) ويمر من خلال هذا الممر (٢٠-٣٠ ناقلة فقط) لعام ٢٠١٠. وهذه الناقلات يجب ان تخفف من سرعتها عند الابحار قرب جزيرة ابو موسى التي تقع في فم المضيق وفي منطقة مائية مساحتها (٥٦ كم) وبذلك يكون للجزيرة أهمية أمنية، نظراً لوقوعها قرب الساحل فأنها تشكل مركزاً للمراقبة يمكن مراقبة السواحل الايرانية والسعودية، وهذه الجزر تكون بمثابة ملاجئ للسفن عند الضرورة (العاصفة)، كما تمتلك هذه الجزر ثروات معدنية هائلة كالنفط- الاوكسيد الاحمر، لذلك قامت إيران باحتلالها^(٤١).

واعطت ايران أولوية كبرى لتحديث قواتها البحرية بصورة مستمرة والتركز على الانظمة البحرية الجديدة وزيادة مناوراتها العسكرية . وتحسين موانئها وتقوية دفاعاتها الحيوية وتجهيز القوارب الصغيرة والسريعة المسلحة من أجل إعاقة حركة الملاحة وإنهاك القوات البحرية الامريكية والغربية المنتشرة بالخليج العربي.

خريطة (٥)

القواعد البحرية للحرس الثوري الايراني



مصدر: Stratfor, Global , Security

وبرغم التصريحات الايرانية والامريكية حول إغلاق مضيق هرمز إلا أن القانون البحري يعد الفاصل بينهما، إذ تشير أنه يجب ان تكون الملاحة بالمضيق حرة، فالنزاع هو نزاع قانوني يتعلق بحرية الملاحة البحرية بالمضيق وهي صلب نقاش قضية تحديد المياه الاقليمية من (٣ أميال إلى ١٢ ميل بحري)، اذ يصل أضيق نقطة بالمضيق (٢١ ميلاً بحرياً) وبذلك يكون المضيق بالكامل تحت سيادة كل من (عُمان وإيران) وحينما أقر مبدأ المرور العابر سنة (١٩٨٢) طلبت ايران تفسيراً حوله فمن وجهة نظر ايران أن حق المرور العابر للمضايق الدولية الدولية ليست سوى حق للدول التي وقعت اتفاقية مدّ عرض المياه الاقليمية واعتبارتها حقوق تقاعدية، كما ترى ايران أن حق الدولة الساحلية يعتمد على قوانين وأنظمة يمكن أن تحافظ على مصالحها الامنية^(٤٢). وبذلك نجد أن مخاوف ايران نابع إزاء الاخطار التي تهدد سيادتها وسلامة أرضها لذلك سعت إيران فرض سيطرتها على مضيق هرمز منذ القدم ومن خلال احتلالها للجزر العربية الثلاث والتي تحتل موقعاً استراتيجياً مهماً من حيث اشرافها على مضيق هرمز فجعلها بمثابة المتحكم بالمضيق والخليج واعطاها ميزة السيطرة على المحيط الهندي^(٤٣).

المحور السادس الآثار الناجمة من إغلاق المضيق إقليمياً وعالمياً

الاستمرار بالتهديد بإغلاق مضيق هرمز أو عرقلة الملاحة فيه له آثار سلبية إقليمياً على دول مجلس التعاون الخليجي أبرز هذه الآثار.

١. ارتفاع امكانيات اسعار النفط إلى مستويات قياسية ولاسيما وان تهديد غلق المضيق تزامن مع فصل الشتاء لعام (٢٠١٢) وهو فصل ذروة الطلب على النفط الأمر الذي سيؤثر على الاقتصاد العالمي وزيادة تكلفة استيراد السلع الضرورية والمواد الاولية يؤثر في ميزان المدفوعات الدول الخليج العربي ويخلق إرهاباً في ميزانيتها.

٢. ان مثل هذا الوضع يتطلب تدخل دولي لأن الأمر سيؤثر في اقتصاديات دول العالم كافة لأنها ستعاني ، إذ ما توقف امداد النفط من الخليج العربي

- وقد أكدت الولايات المتحدة ان أي تعطيل لحركة الملاحة بالمضيق سيكون خطأ أحمر وإن أي عمل عنف تقوم به إيران سيكلفها ثمناً باهضاً.
٣. إذا ما اعتزمت إيران بتنفيذ خطتها بإغلاق مضيق هرمز أو جعل الملاحة غير آمنة فيه، مما سيؤثر في دول الخليج العربي لاسيما التي ليس لها منفذ غير مضيق هرمز (العراق والكويت وقطر والبحرين) أما الدول الأخرى كالسعودية والامارات وعمان يستطيع ان تتفادى خطر اغلاق مضيق هرمز لذلك يتطلب الامر ان تقوم تلك الدول بالعثور على طرق بديلة.
٤. امام العقوبات الاقتصادية ضد إيران ينبغي ان تلتزم دول الخليج بسد النقص الذي حصل في سوق عرض النفط وتكون بهذه الحالة دول الخليج موفقة بين تلبية الحاجة المحلية وتعويض النقص.
٥. في حالة زرع الألغام أو استخدام زوارق سريعة وصواريخ وقذائف لإغراق السفن من قبل إيران، الامر يستدعي التدخل دولي لأن ذلك يضر بمصالح الدول الكبرى.
٦. من المحتمل حدوث ما يسمى بحرب الناقلات: القيام بمضايقات تستهدف تجارة النفط مما يؤدي على رفع سعر النفط وإبقائه مرتفعاً لصالح إيران من دون ان تسبب هذه المضايقات إغلاق كلي للمضيق، إذ يكون الهدف من المضايقات الإيرانية رفع رسوم التأمين وغيرها تكاليف النقل البحري وزيادة اسعار النفط للاحاق الضرر بالغرب والتعويض عن العائدات المفقودة بسبب الحظر الاقتصادي على إيران ووضع العالم امام الامر الواقع ويعمل على ارباك السوق العالمي من التخوف من غلق وعرقلة مضيق هرمز.
٧. ان كانت إيران تعتزم عرقلة او غلق مضيق هرمز رداً على العقوبات الاقتصادية الغربية فأن هذا يُعد انتهاكاً للقانون البحار في نظامي المرور العابر والبري حسب ما نصت عليه اتفاقية ١٩٥٨ جنيف لأن فرض العقوبات الاقتصادية عليها ليس له علاقة بعرقلة أو غلق مضيق هرمز

ويطبق القانون عرقلة السفن إن كانت السفن تمس باحسن وسلامة الدول الساحلية.

٨. آثار الاغلاق على ايران نفسها، إذ أنها دخلت إلى العالمية وإلى مرحلة تستطيع من خلالها إطلاق (الدولة الصناعية) ولأن هذا الامر يتطلب ايجاد سوق لتصريف منتجاتها، كما تشكل دول جنوب آسيا وجنوب شرقها سوقاً لتصريف البضائع الايرانية وإن قرار فرض العقوبات الاقتصادية عليها سيعرضها إلى انهيار في بنيتها التحتية على المدى البعيد^(٤٤).

المحور السابع: البدائل المفتوحة في حالة إغلاق المضيق

تبنت دول مجلس التعاون الخليجي المصدرة للنفط خطة طوارئ لتطبيقها في حالة إغلاق الملاحة او عرقتها بالمضيق، وهناك بدائل عدة تتبعها دول الخليج العربي لحماية صادراتها النفطية من الخطر الايراني، الذي يهدد الاقتصاد العالمي أجمع.

وكانت المملكة العربية السعودية في مقدمة الدول الخليجية التي أهتمت بتوفير بدائل استراتيجية لنقل نفطها بعيداً عن مضيق هرمز، على الرغم من تعدد موانئها البحرية شرقاً وغرباً مقارنة بالدول الخليجية الأخرى. وكانت البداية مع توجيه الملك عبدالعزيز - مؤسس المملكة - بإنشاء "خط التابلاين" الذي يربط المنطقة الشرقية من المملكة بساحل البحر المتوسط في مدينة صيدا اللبنانية، مروراً بالأراضي السورية وذلك بطول (١٦٦٤) كم وتكلفة قدرها ١٥٠ مليون دولار آنذاك، وانتهى العمل به فعلياً عام ١٩٥٠، وظل يعمل حتى عام ١٩٦٧، عندما قامت "إسرائيل" بإحتلال مرتفعات الجولان السورية.

وخلال الحرب العراقية الإيرانية، وتحديداً عام ١٩٨٢، قامت المملكة بإنشاء خطي أنابيب "شرق غرب" اللذين يربطان المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الاحمر بطول (١٢٠٠) كلم، وقد خصص أحدهما لنقل الزيت الخام والآخر لنقل الغاز المسال، وتمت توسعة هذين الخطين عام (١٩٩٢) بعد حرب الكويت

لتبلغ الطاقة الاستيعابية لهما (٤,٥) ملايين برميل يومياً، وتبلغ الطاقة التخزينية في مدينة ينبع ما يقارب (١٢,٥) مليون برميل في اليوم، فضلاً عن القدرة على تخزين وتصدير الغاز المسال^(٤٥).

وقد زادت أهمية الخطوط اليوم مع التهديدات الإيرانية بغلق المضيق، لكن هذه الخطوط تبقى بمفردها غير قادرة على الوفاء باحتياجات دول مجلس التعاون، ومعها العراق، في نقل صادراتها النفطية. وهو ما دفع هذه الدول للبحث عن بدائل جديدة لنقل هذه الصادرات، وجاءت الأفكار والمشروعات المقترحة، التي دخل بعضها حيز التنفيذ على النحو الآتي^(٤٦):

أولاً: البدائل الاستراتيجية عبر المملكة العربية السعودية:

١. الوصول إلى بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، من خلال مد أنابيب لنقل النفط من حقل الشبية في الربع الخالي، وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، أو مد ذلك الخط عبر الأراضي العمانية والاماراتية، على أن تستفيد تلك الدول في المقابل من خط أنابيب شرق غرب السعودي الذي ينقل صادرات تلك الدول النفطية إلى ساحل البحر الأحمر.

٢. قيام الخطوط الملاحية العالمية بتفريغ حمولاتها، من السلع والمنتجات الواردة إلى الدول الخليجية، في موانئ المملكة الممتدة على طول البحر الأحمر على أن يتم نقل البضائع براً أو جواً إلى دول الخليج، فضلاً عن تزويد السفن بالوقود اللازم لإكمال رحلاتها إلى الشرق أو الغرب.

٣. المنافذ البرية: عملت المملكة العربية السعودية باعادة فتح منفذ العديد بين الامارات والمملكة والذي من شأنه ان يختصر المسافة والوقت في نقل النفط، كما حاولت المملكة العربية السعودية استخدام مخزونها الاستراتيجي النفطي في اليابان .

٤. عملت المملكة على تفعيل خط أنابيب ينبع: الذي يسير بموازاة البحر الاحمر كخط بديل عن المرور بهرمز، ويمكن أن يتم عن طريقة نقل ٢٩٠ ألف برميل نفط يومياً.

٥. تفعيل خط أنابيب العراق تركيا: الذي يربط بين شمال العراق وتركيا وصولاً إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط، ولكنه توقف بسبب إغلاق خط الانابيب الاستراتيجي بين شمال العراق وجنوبها.
ثانياً: البدائل الاستراتيجية عبر الإمارات العربية المتحدة:

عملت الامارات العربية المتحدة بتفعيل خطوط عدة لمواجهة خطر اغلاق مضيق هرمز ، وأيضاً لغرض تصدير كميات كبيرة من نفطها بعيداً عن اي تهديد لناقلاتها النفطية .

١. خط أنابيب "حبشان الفجيرة": ويربط بين إمارتي أبو ظبي وميناء الفجيرة، بإمتداد ٣٧٠ كليو متراً، بطاقة انتاجية قدرها من ١,٥ إلى ١,٨ مليون برميل من النفط يومياً، اي إمكانية نقل ٧٠% من إنتاج الإمارات عن طريق هذا الخط. وتبلغ تكلفته نحو ٣,٢٩ مليارات دولار وتملكه شركة الاستثمارات النفطية الدولية.

وقد جعل الموقع الاستراتيجي المهم لميناء الفجيرة على خليج عُمان والمطل على بحر العرب، من الميناء أحد البدائل الاستراتيجية لدول الخليج لنقل صادراتها النفطية وغيرها من المواد، حيث بإمكان الميناء أن يكون مساراً لنقل النفط عبر الخط الجديد، ويزيد من أهمية الميناء أن منشآت التخزين في إمارة الفجيرة تستوعب نحو سبعة ملايين متر مكعب من النفط الخام. وقد بدأت خطة توسعة الميناء بداية عام ٢٠١١ بإضافة رصيفين بحريين جديدين بطول ٨٠ متراً وعمق ٢٠ متراً، وتنتهي عام ٢٠١٣، وتم تخصيص ٤ مليارات درهم في الميزانية الاتحادية لتنفيذ ٣٥ مشروعاً تنموياً فيها، ومع انتهاء المرحلة الثانية من التطوير سيكون الفجيرة الميناء النفطي الاول في حجم المناولات النفطية وتخزين النفط ومشتقاته على مستوى العالم^(٤٧).

٢. خط الخليج "الكويت الفجيرة": يبلغ طول المسافة بين الكويت والفجيرة نحو ٤٨٠ كم، ويكون بامتداد محدود، مما يدعم إمكانية بناء خط يشمل الخليج بكامله، خاصة وإن هناك دولاً مثل روسيا لديها انابيب نفطية تمتد عبر آلاف الكيلومترات، على الرغم من الطبيعة الصعبة والتضاريس الوعرة هناك، وذلك على عكس الطبيعة الممهدة التي تتمتع بها دول الخليج من الكويت للفجيرة، حيث الارض الرملية المسطحة من دون عوائق أو تضاريس جبلية وعرة^(٤٨).

٣. إنشاء خط انابيب بين إماراتي الشارقة والفجيرة بطول ١٠٠ كم، يمكن من خلاله نقل النفط بالسفن من موانئ الدول المصدرة على إمارة الشارقة حيث يتم تفريغه ونقله عبر الانابيب على ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثم تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته، أو شق قناة بين هاتين الإماراتين وإلى الشمال منهما حيث المسافة تكون أقصر إذا كانت التضاريس تسمح بذلك^(٤٩).

ثالثاً: البدائل الاستراتيجية عبر اليمن:

وتتركز البدائل الاستراتيجية لنقل الصادرات النفطية لدول الخليجية عبر اليمن عن طريق مد خط انابيب من حقول النفط السعودية على ميناء المكلا في محافظة حضرموت ، ويمتد الانبوب مسافة تتراوح بين ٣٥٠ و ٤٠٠ كيلو متر من داخل حقول النفط والغاز في منطقة الربع الخالي جنوب السعودية، إلى الشاطئ الجنوبي لليمن في حضرموت، وهذا المشروع يعدّ ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمنافذ استراتيجية، على سواحل الدول المطلة على خليج عمان وبحر العرب، وذلك من خلال طرق عدة ، الأول: نقل النفط السعودي عبر ميناء الفجيرة الإماراتي المطل على خليج عمان، والثاني: عبر خط السعودية- الإمارات- عمان، والثالث: عبر خط السعودية- عمان، والرابع: خط السعودية- الإمارات - اليمن. والخامس: خط السعودية- اليمن، والسادس: خط انابيب الكويت- السعودية- الإمارات- عمان- اليمن. ينظر خريطة (٦)

خريطة (٦)

البدائل الاستراتيجية لدول الخليج العربي



Gulf Research center, Energy Security , Security & Terrorism , Reserch Bulletin Issue No.6 , August 2007 ,p.5.

رابعاً: إنشاء قناة الخليج العربية:

يقوم هذا البديل على شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين، وستكون في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية، بين شبه الجزيرة العمانية الممتدة في مضيق هرمز، بين خط عرض ٢٦ شمالاً وخط طول ٥٦ شرقاً، على أن تقوم ببناؤها دول الخليج المستفيدة من مضيق هرمز وتكون بمثابة دخل إضافي لسلطنة عمان.

خامساً: البدائل الاستراتيجية عبر العراق:

في ١٥ يناير ٢٠١٢ قللت وزارة النفط العراقي من تأثير إغلاق إيران مضيق هرمز، على عائدات العراق المالية من تصدير النفط، بدعوى أن ارتفاع اسعار برميل النفط إلى ٣٠٠ دولار للبرميل حال إغلاق المضيق، سيحفظ للعراق عائداته

حتى لو اقتصر على تصدير ربع طاقتها التصديرية عبر الموانئ التركية، والتي تبلغ نحو ٤٥٠ ألف برميل.

وهذا التفسير رفضه البعض مستنداً إلى أن موانئ الجنوب هي رئة العراق، وأن إغلاق مضيق هرمز يعني خنق العراق تجارياً خصوصاً إذا كانت البدائل مكلفة لأن ٩٢% من صادرات العراق نفطية، يصدر خلاله وسيخسر ٨٠% منها بغلق المضيق، كما أن السوق العراقية تعتمد على ٨٥% من حاجاتها من السلع، على الخارج، ويصل نصفها عبر موانئ الجنوب، وهو ما سيشكل إرباكاً في توازن العرض والطلب، ولا توجد بدائل محلية لسد العجز المتوقع في السلع^(٥٠).

وأمام هذه الاخطار تتمثل البدائل الاستراتيجية للنقل عبر الأراضي العراقية في فتح منافذ جديدة لتصدير النفط عبر الأراضي التركية والسورية والأردنية واللبنانية، إلا أن هذه الخطوط تصطدم بالعديد من المعوقات منها الأوضاع غير المستقرة بين العراق ودول الخليج العربية من ناحية، وبين العراق وتركيا من ناحية ثانية، وكذلك عدم استقرار الأوضاع في سوريا في ظل الثورة الشعبية التي تشهدها البلاد حالياً، من ناحية ثالثة، وهو ما يجعل البدائل العراقية غير ذات جدوى، في الأقل في المرحلة الراهنة.

المحور الثامن الرؤى المستقبلية

إدارة الأزمة من منظور الأولويات الاستراتيجية

قد لا تفكر إيران في إغلاق مضيق هرمز، من منطلق أنها تستفيد منه بدرجة كبيرة، أو تجنباً للإشكاليات القانونية المرتبطة بهذا الإغلاق، ولكنها يمكنها ان تعوق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الإجراءات الرقابية والتقنيسية للناقلات النفطية، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط.

ومن ثم فالتحدي قائم أمام دول الخليج العربية، في حالتي الإغلاق والتعطيل، ومن هنا فالتفكير العملي يتطلب سرعة وجدية تنفيذ أي من البدائل الاستراتيجية التي سبقت الإشارة إليها، مع ترتيبها وفقاً لدرجة الأولوية من حيث سرعة التنفيذ وتكاليفه وفعاليتها في نقل صادرات هذه الدول، مع توفير الإدارة السياسية الضرورية للتنفيذ وتجاوز الخلافات الضيقة والمصالح الوطنية، والنظر إلى هذه المشروعات

الاستراتيجية على أنها الاطار الأكثر أهمية لوضع فكرة الوحدة الخليجية موضع التطبيق الفعلي، استناداً لأن النفط وصادراته هو عصب الحياة في هذه الدول، وأي تهديد له هو تهديد لوجودها واستقرارها.

الخاتمة :

مما تقدم نلاحظ ان الدور العربي في المضيق محدود جداً ، وان اللاعبين الرئيسيين هما الولايات المتحدة الأمريكية وايران ، اما الدور العربي فمجرد لاعب ثانوي فلا يوجد موقف عربي موحد تجاه ما يجري من تصعيد في المواقف حول ازمة المضيق وان كل ما فكرت فيه الدول العربية هو ايجاد بدائل لنقل النفط في حال اغلاق المضيق والذي لا يمكن اغفاله هو التنافس بين دول الخليج العربي لاحتلال الصدارة فيما يسمى بـ مشروع الشرق الاوسط الجديد والتبعية السياسية لبعض هذه الدول من خلال املاءات الولايات المتحدة الامريكية عليها لكي تكون احدى ادواتها بالمنطقة .

نستنتج ان اهمية المضيق الاستراتيجية فيتزايد وهذا من خلال ازدياد حجم النفط المنقول عبره والبالغ ١٩,٣٠ مليون برميل ومن المتوقع ان يصل الى (١٠٥,١) مليون برميل لعام ٢٠٣٠ كما ستبقى للولايات المتحدة مصالح حيوية بالمنطقة طالما يتدفق فيها النفط ، ومنع امتلاك التقنية النووية السلمية وضمان امن الكيان الصهيوني (اسرائيل) ولأجل ذلك ستحاول الولايات المتحدة فعل الكثير من اجل التعامل مع الازمات التي تحيط بالمنطقة كما فعلت بفرض العقوبات الاقتصادية والسياسية ومحتمل العسكرية ضد ايران والتعامل مع حلفائها في اوربا واسيا والمنطقة لإبقائها تحت السلطة الامريكية.

المصادر

- (١) نوار جليل هاشم، الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي ، دراسة في الجغرافية السياسية، دار الكتب العلمية للطباعة والنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠٠١، ص ١٥.
- (٢) مايكل كليز، الحروب على الموارد: الجغرافية الجديدة للنزاعات العالمية، دار الكتاب العربي، بيروت، لبنان، ٢٠٠٢، ص ٣٥-٤٠.
- (٣) جيرد روزنكرانتس، مستقبل امدادات الطاقة، مجلة الشرق الاوسط العربي، مؤسسة هينرش بل الالمانية، رام الله، فلسطين، حزيران ٢٠١١، ص ٥٣.
- (٤) سعد حقي توفيق، التنافس الدولي وضمان أمن النفط، مجلة العلوم السياسية، العدد ٤٣، جامعة بغداد، ٢٠١١، ص ٤.
- (٥) محمد الحاج حمود، النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، مركز دراسات الوحدة العربية، ط ٢، ١٩٨٥، ص ٢٥٨-٢٥٩.
- (٦) محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥، ص ٦٠-٦٣.
- (٧) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب البغدادية، بغداد، ١٩٩٠، ص ١٩١-١٩٤، وينظر أيضاً إلى وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد الرابع، ٢٠١١، ص ٣١٢-٣١٣.
- (٨) نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، جامعة الشارقة، رقمها الجامعي ٢٠١٢، ٢٠١٢، ص ١٥.
- (٩) محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ٦٦.
- (١٠) نوار جليل هاشم، مصدر سابق، ص ٨٠.
- (١١) عبدالله شاکر الطائي، النظرية العامة للمضاييق مع دراسة تطبيقية على مضيق تيران، وباب مندب، مطبعة الاستقلال الكبرى، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١٩٦.
- (١٢) محمد سيف حيدر، مضيق هرمز على حافة حرب: الاحتمالات والعواقب الاستراتيجية، مقالة منشورة، مركز سبأ للدراسات الاستراتيجية متوفر على الرابط التالي:
<http://www.shebacss.com/ar/comtents.html?cat=34#:2013>.
- (١٣) وسام الدين العكلة، مضيق هرمز: التهديدات الايرانية ومتطلبات القانون الدولي، تاريخ زيارة الموقع الخميس ١٩ كانون الثاني، ٢٠١٢، متوفر على الموقع التالي:
www.Kitabat.cim
- (١٤) حسام الدين جاد الرب، الجغرافية السياسية، الدار المصرية اللبنانية، ط ١، القاهرة ٢٠٠٨، ص ٢٤٠.
- (١٥) صباح محمود محمد، دراسات في جغرافية الصراع الدولي، مطبعة الجامعة المستنصرية، ١٩٩٠، ص ٥٨.

- (١٦) حسام سويلم، مضيق هرمز في بؤرة الصراع الإيراني-الأمريكي، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية، مجلة مختارات إيرانية، العدد ٨٢، مايو ٢٠٠٧، ص.
- (17) World Oil Transiit chok Points, ob. cit, P2-5.
- (18) Terrell E. Arnold, "Trouble in the Strait of Hormuz"; 1, 15, 2008, P16.
<http://www.rense.com>
- (١٩) تغريد رامز هاشم، مضيق هرمز دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير، مقدمة إلى كلية التربية للبنات جامعة الكوفة، ٢٠٠٩، ص ١٢.
- (*) الميل البحري = ١٨٥٠ م.
- (٢٠) جمال سالم عبدالكريم النعاس، الابعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز، دراسة في الجغرافية السياسية، جامعة عمر المختار، ٢٠١١، ص ١٠.
- (٢١) ريك رمضاني، ترجمة عبدالصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، منشورات مركز دراسات الخليج، السلسلة الخاصة، جامعة البصرة، ١٩٨٤، ص ١٦.
- (٢٢) جابر ابراهيم، القانون الدولي للبحار، وفقاً لاتفاقية قانون البحار العام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، ١٩٨٩، ص ١٠٣.
- (23) Nilufer Oral, "Transit Passage Rights in the strait of harmuz and Iran's Threats to block the passage of Oil Tankers; In :AsIL In sgihts, 2012 , Volume 16, Issue 16, pp3-19.
- (٢٤) ريك رمضاني، مصدر سابق، ص ١٦.
- (٢٥) عبدالمنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة ١٩٩٩، ص ١٤٠.
- (٢٦) وسام الدين العلقة، مصدر سابق، ص ٨.
- (27) Martin Wahlisch , "The Iran-U.S. Dispute, The Strait of Hormuz and International Law"; The yale Journal International Law online ; 2012 , Vol. 37 , pp.22-34
- (٢٨) عز الدين محمد أحمد، أبعاد السياسة الخارجية الأمريكية تجاه منطقة الخليج العربي، مجلة الساتل، ليبيا، سنة ٢٠١٢، ص ١١٧-١٢٤.
- (٢٩) عصام عبدالحسن الدليمي، السياسة الخارجية امريكية، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٨٨، ص ١٠.
- (٣٠) صبري فارس الهيئي، الخليج العربي: دراسة في الجغرافية السياسية، دار الرشيد للنشر، الجمهورية العراقية، سلسلة دراسات ٢٧٢، سنة ١٩٨١، ص ٢١.
- (٣١) عبد المعاطي محمد، البحر الاحمر ومخاطر الصراع الدولي، القاهرة، السياسة الدولية، العدد (٥) اكتوبر ١٩٧٨، ص ٣٣.
- (٣٢) أمين هويدي، البحر الاحمر والأمن العربي، العوامل المؤثرة، بيروت، المستقبل العربي، العدد ١٢، فبراير، ١٩٨٠، ص ٣٣.

- (٣٣) عز الدين محمد أحمد، مصدر سابق، ص ١٢٢.
- (٣٤) عبدالجليل زيد مرهون، أمن الخليج بعد الحرب الباردة، بيروت، دار المنامة، ط ١٩٩٧، ص ٤٤.
- (٣٥) عصام عبدالشافي، مضيق هرمز [http. //www.Sttait ofHormuz.P5](http://www.Sttait ofHormuz.P5).
- (٣٦) بلقه ابراهيم، مكانة الدول العربية ضمن خارطة سوق النفط العالمية (الحاضر والمستقبل والتحديات)، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ١٠، ٢٠١٠، ص ٧٣. ينظر : عصام عبد الشافي ، مضيق هرمز وضرورة البحث عن بدائل استراتيجية خليجية ، جريدة الوطن ، الاثنين ٦ فبراير ٢٠١٢ .
- (37)Al-Jazeera center for studies, Blocking The Strait of Hormuz: Options for GCC countries, Position Paper , 2012,8 ,F,p 1-5.
- (38)Kenneth Katzman, and a theirs, "Iran's Threat to the strait of Hormuz "; prepared for members and committees of congress, January 23, 2012, P16.
- www.crs.gov
- (٣٩) الانخراط الامريكي- الايراني: المشهد من طهران، موجز مجموعة أزمات عن الشرق الاوسط رقم ٢٨، بروكسل، ٢ حزيران، ٢٠٠٩، ص ٢.
- (٤٠) تطور المفهوم الايراني من قضية الجزر الثلاث، التقرير السياسي، عدد ٧، فبراير، ١٩٨١، ص ٢.
- (41)Terrell E.Arnold, Trouble In The Strait of Hormuz , <http://www.rense.com>
- (٤٢) عبدالرزاق خلف محمد الطائي، النزاع الاماراتي الايراني حول الجزر الثلاث، مركز الدراسات الاقليمية، سلسلة شؤون اقليمية (٢٠)، جامعة الموصل، ٢٠٠٩، ص ٤١-٤٤.
- (43)Martin Wahlisch, op.cit, P23.
- (٤٤) عبدالرحمن المنصوري، خطوة عملية لمواجهة التهديد الايراني، [http: www.akhbaralkaleeg.com](http://www.akhbaralkaleeg.com).
- وينظر ايضاً الى :
- (٤٥) فريد إتش لوسون، منطقة الخليج في ظل الاقتصاد الدولي المعاصر، تقرير موجز الاقتصاد السياسي لمنطقة الخليج، مركز CIRS للدراسات الدولية والاقليمية ، كلية الشؤون الدولية، جامعة جورجتاون، قطر، ٢٠١٢، تقرير رقم ٣، ص ٣.

(46) Mahdi Darius Nazemroaga , The Geo-Politics of the Strait of Hormuz: could the u. 4,5.Nary be defeated by Iran in the Persian Gulf; Global Research, January 8- 2012, P. 9-12.

(٤٧) عصام عقل، النفط الاماراتي يبدأ في التدفق بعيداً عن مضيق هرمز، صحيفة الاقتصادية الالكترونية، العدد ٦٨٢٩، الموافق ٢٠١٢/٦/٢٢.

(48) [http: www:aleqt.com/2012/06/22 article668916](http://www.aleqt.com/2012/06/22/article668916).

(٤٩) عصام عقل، تحركات لوجستية لمواجهة احتمالات إغلاق المضيق، صحيفة الاقتصادية الالكترونية، العدد ٦٦٥٤، الموافق ٢٠١١/١٢/٣٠.

<http://www.aleqt.com/2011/12/30/article61154>

(٥٠) عصام عقل، ابييك تدعو، شركات لتقديم عروض لبناء خط انابيب ليتجاوز مضيق هرمز، صحيفة الاقتصادية الالكترونية، العدد ٥٠١٥، الموافق ٢٠٠٧/٥/٥.

www.aleqt.com/2007/07/05/article998

(٥١) حسام الدين سالم، الموقف الخليجي من اغلاق مضيق هرمز، الشبكة الدولية للمعلومات،

<http://www.emasc.com/asp/>

مضيق هرمز

عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية

الأستاذ المساعد الدكتور
دياري صالح مجيد
جامعة كربلاء / كلية التربية



مضيق هرمز عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية

الأستاذ المساعد الدكتور

دياري صالح مجيد

جامعة كربلاء / كلية التربية

المقدمة :-

يعد الموقع الجغرافي لايران واحدا من اهم المحددات التي اسهمت في توجيه دفت السياسة الخارجية لهذا البلد . ومن بين اهم الاطلالات التي تملكها هذه الدولة ، تاتي اطلالتها على الذراع المائي المسى بالخليج وبالذات منه مضيق هرمز ، كاهم نقطة ارتكاز تحاول ايران استثمارها جيوبولتيكا في علاقاتها الاقليمية والدولية ، بالذات في وقت الازمات مع الغرب ، خاصة اذا ما علمنا بان اكثر من ٤٠٪ من نفط الشرق الاوسط ينقل بواسطة السفن الى الدول المستوردة له وبشكل خاص منها في اوربا ، الامر الذي يظهر الاهمية التي يمتاز بها هذا المضيق في مجال العلاقات الدولية .

للدلالة على الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق هرمز ومكانته في العلاقات الدولية التي تحكم مسار تطور الاحداث وتشابكها في منطقة الشرق الاوسط ، نشير الى بعض مما يكتب في هذا الموضوع وما يتردد ذكره على السنة كبار القيادات السياسية للقوى الاقليمية والدولية ذات العلاقة بما يجري في هذا الجزء الهام الذي يعد جغرافيا بمثابة عنق الزجاجة للذراع المائي الاهم في العالم " من زاوية النفط ونقله الى مستهلكيه " المسمى بالخليج . حيث تشير الدراسات الخاصة بهذا الموضوع الى ان منطقة الخليج " بجانبها العربي - الايراني " تحتوي على اكبر احتياطي نفطي في العالم ، وان هذا النفط يتحتم نقله عبر مضيق هرمز باعتباره اقصر الطرق البحرية التي يمكن الاعتماد عليها في هذا الامر مقارنة بالممرات والمضائق البحرية الاخرى في العالم .



تشهد اليوم العلاقات الدولية توترا كبيرا فيما يتعلق بالملف الايراني ، الامر الذي ادخل هذا المضيق في صلب هذا التوتر ، فايران من جهتها تهدد باغلاقه اذا ماتم استهدافها باي عمل عسكري او في حال فرض حصار شامل عليها من قبل امريكا والاتحاد الاوربي . في مقابل ترحيب ودعم روسي - صيني لخطوة ايران هذه وان لم يكن بشكل مباشر . مما يهيء المنطقة لمزيد من التوترات في حال حصول اي تطورات تتعلق بملف هذا المضيق .

أعلن وزير الدفاع الامريكي بانيتا أن الولايات المتحدة «سترد» ، إذا ما سعت إيران إلى إغلاق مضيق هرمز الاستراتيجي لنقل النفط، مشيرا إلى أنه «خط أحمر» لا ينبغي تخطيه. وقال بانيتا في برنامج «فايس ذي نيشن» (واجه الأمة) بشبكة «سي بي إس» التلفزيونية: «كنا واضحين جدا عندما قلنا إن الولايات المتحدة لن تسكت على إغلاق مضيق هرمز.. إنه خط أحمر بالنسبة لنا، وسنرد على ذلك». اذ تصاعدت حدة التوتر بين طهران وواشنطن، الأسبوع الماضي، بعد تحذيرات إيرانية لإحدى حاملات الطائرات الأمريكية من العودة إلى الخليج العربي، إلا أن واشنطن وعدت بالإبقاء على سفنها الحربية المنتشرة في الخليج، معتبرة أن تحذيرات إيران هذه تشي «بضعفها» وتظهر فاعلية العقوبات الاقتصادية، على خلفية برنامجها النووي المثير للشبهات.

في ضوء ما تقدم نشير الى ان القضايا الرئيسية الحاكمة لتوجيه البحث سيتم فيها التركيز على الاسئلة التالية : كيف ندرس مشكلة مضيق هرمز جيوبوليتيكا ؟ كيف تنظر القوى الاقليمية والدولية الى مضيق هرمز في ضوء الجغرافيا - السياسية المتغيرة للشرق الاوسط ؟ ومن هي التي لديها القدرة الاكبر في التأثير في مسار الناقلات النفطية عبره ؟ وكيف اثرت عملية نقل النفط عبر هذا المضيق في اكسابه اهمية استراتيجية كبيرة ؟ هل سيتعرض هذا المضيق يوما ما الى الاغلاق ؟ وماهي الاثار التي ستترتب على ذلك ، ومن سيتحمل تكلفتها الاقتصادية والامنية بشكل اكبر من غيره ، وكيف تفكر دول الخليج في



ايجاد البدائل المحتملة في حالة الاغلاق هذه ؟ وهل يمكن ان يتحول هذا التحدي الى فرصة مهمة للعراق يمكن له استثمارها دبلوماسيا لتحقيق مزيد من التقارب في علاقاتها الاقليمية مع دول الجوار وبالذات منها السعودية ؟
اولا : مضيق هرمز : الموقع الجغرافي والاهمية الاستراتيجية .

يعتبر تحديد الموقع الجغرافي للظاهرة المراد دراستها ، من اولى الاولويات التي يهتم بها باحث الجغرافيا السياسية ، لما لها من دور في توضيح الموقع والموضع الذي تتخذه الظاهرة على خريطة المنطقة او الاقليم المراد دراسته . على اعتبار ان الاقليم الجيوبولتيكي الذي يقع فيه مضيق هرمز^(١) يساعد بشكل اكبر في تفهم القضايا والتفاعلات الخاصة بها . وفي تحديد اهمية هذا الامر يؤكد الدكتور محمد محمود الديب عليها بالقول " يعد الموقع الجغرافي احد العوامل الهامة التي تؤثر في الجغرافيا السياسية للدولة ، لتأثيره على اتجاهات سكانها وعلى السلوك السياسي لحكوماتها وعلى علاقتها بغيرها "^(٢) على اعتبار ان مثل هذا التحديد الجغرافي هو الذي سيتيح للقاريء معرفة الطبيعة الجيوبولتيكية للاقليم الذي تتركز فيه الظاهرة المراد دراستها في هذا السياق . وهو ما يحيلنا الى اساسيات المعرفة الجغرافية التي يوليها المختصون في هذا المجال الاهتمام ، لدورها في تسليط الاضواء الكاشفة على مضيق هرمز .

الضرورة الجغرافية لتوصيف هذا المضيق تدعونا الى معرفة موقعه بحسب خطوط الطول ودوائر العرض فضلا عن الموقع بالنسبة لدول الجوار الجغرافي ، كي يتم في ضوئها تقدير القيمة الاستراتيجية له ، عبر التعرف على المكانة التي يسهم بها هذا المضيق في تفعيل وتوجيه دفة العلاقات الاقليمية هناك .

يقع مضيق هرمز فلكيا بين خطي الطول ٥٥,٥٣ - ٥٧,١٨ شرقا ، وبين دائرتي العرض ٢٥,٣٦ - ٢٧,١١ شمالا . اما من الزاوية الجغرافية فهو يقع عند مدخل الذراع المائي المعروف بالخليج العربي ليفصله عن مياه خليج مكران و بحر العرب و المحيط الهندي ، وهو بهذا الوصف تطل عليه العديد من الدول



المحددة جغرافيا لمياه الخليج ، فايران من جهة الشمال و سلطنة عمان من جهة الجنوب (ينظر الخريطة رقم ١) ، وهي التي تمتاز بكونها تشرف على حركة الملاحة فيه ، على اعتبار ان حركة السفن تقع ضمن نطاق المياه الاقليمية لها .

تتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لارك وجزيرة هنجام . أما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في أقصى شمال الأراضي العمانية . ويبلغ عرض الطريق إلى مضيق هرمز من خليج عمان باتجاه الشمال ٣٠ ميلا ثم يصل حوالي ٢٨ ميلا بين شبه جزيرة مسندم والساحل الشرقي لجزيرة قشم . أما الجزر الثلاث الواقعة في الخليج العربي والقرية من مضيق هرمز هي جزيرة طناب الكبرى وطناب الصغرى وجزيرة أبو موسى التي تسيطر على المضيق إذ تبعد عند مدخل المضيق ٦٠ كلم . وتبعد عن الساحل الإيراني ٧٥ كلم ، وعن الساحل العربي ٦٠ كلم ، وتبلغ مساحتها ٢٠ كلم وتحيطها مياه عميقة . وهي ذات موقع استراتيجي مهم ، أما جزيرة طناب الكبرى فتبعد عن إمارة رأس الخيمة ٢٠ كلم وهي صغيرة ولا تتجاوز مساحتها ٩ كلم ، وفيها فئار لإرشاد السفن ليلا^(٣) .

فيما يتعلق بالاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز تؤكد الكثير من الدراسات بانها تتأتى من خلال كونه احدى اهم الممرات المائية في العالم لمرور السفن المحملة بالنفط من مناطق الانتاج الرئيسية في اهم منطقة نفطية في العالم . ومن خلال هذا المضيق ، الذي يعد بمثابة عنق الزجاجة للخليج العربي ، تتوجه السفن الى المستهلكين في اوربا - امريكا - اليابان ودول جنوب وجنوب شرق اسيا .

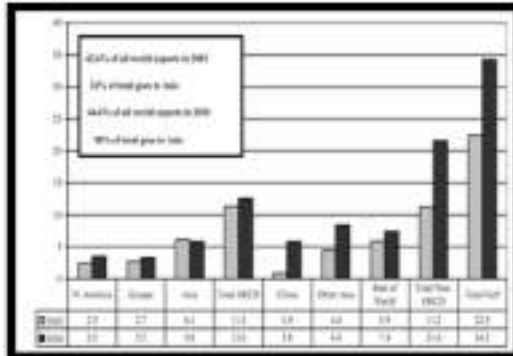
لقد اشار الباحث انتوني كوردسيمان في دراسته الخاصة بهذا الموضوع الى اهمية انتاج النفط في اقليم الخليج بالقول " تصل مساهمة دول الخليج مجتمعة (البحرين - ايران - العراق - الكويت - قطر - السعودية والامارات) الى قرابة ٣٠٪ من انتاج النفط في العالم . ففي الوقت الذي يصل الاحتياطي النفطي لدول الخليج العربية الى ٥٧٪ من الاحتياطي العالمي وبكمية تصل الى ٧١٥ بليون برميل



من النفط ، فان ايران لوحدها تملك احتياطي يصل الى ١١,١٪ من احتياطي النفط في العالم وبكمية تصل الى ١٣٢ بليون برميل ، فضلا عن امتلاكها لاحتياطي مهم من الغاز الطبيعي يصل الى ١٥,٣٪ من الاحتياطي العالمي وبما يعادل ٩٧٠,٨ ترليون قدم مكعب ، في حين تصل احتياطيات الغاز الطبيعي في بقية دول الخليج الى ٤٥٪ من الاحتياطي العالمي للغاز بمقدار ٢,٤٦٢ ترليون قدم مكعب^(٤). وتأتي الاهمية الجيوبولتيكية لمضيق هرمز في ظل هذه الارقام ، عبر الحقيقة التي تشير الى ان قرابة ٤٠٪ من النفط المصدر الى دول العالم المختلفة يمر جغرافيا عبر هذا المضيق من اقليم الخليج . ويتوقع لهذه الاهمية ان تزداد بشكل اكبر وبالطريقة التي تجعل من هذا المضيق بمثابة الشريان الحيوي الذي يغذي الاقتصاد العالمي بالمادة الاولية الاساس لديمومة تطوره واستمراره في نشاطه ، من خلال الحقيقة التي تشير الى زيادة الطلب العالمي على النفط مستقبلا والتي ستزداد معها مساهمة اقليم الخليج في هذه المعادلة باعتباره قلب العالم في مجال الطاقة . لذا وبالنظر الى الشكل رقم (١) يتضح لنا وفقا لما صدر من بيانات ذات علاقة بالتوقعات المستقبلية للطاقة وبالذات منها النفط ، الى ان مساهمة دول الخليج في الصادرات العالمية سوف تزداد من ٢٢,٥ مليون برميل باليوم في العام ٢٠١٠ الى ٣٤,٣ مليون برميل في العام ٢٠٣٠ .

شكل رقم (١)

حجم النمو المتوقع في الصادرات النفطية لدول الخليج للفترة ٢٠٠٣-٢٠٣٠ (مليون برميل باليوم)



المصدر : Energy Information Administration , International Energy Outlook , Washington , 2006 , p.34



وتأتي مثل هذه الزيادة المتوقعة في الصادرات بسبب مايتبعها من زيادة متوقعة في معدلات الانتاج لتغطية الزيادة في الطلب العالمي على النفط ، خاصة مع ما سيرافق هذه الحالة من تراجع او تدهور للانتاج في اقاليم جغرافية اخرى . لذا تتوقع ادارة معلومات الطاقة بان يزداد الانتاج النفطي في دول الخليج ليصل الى ٢٨,٣ مليون برميل باليوم في العام ٢٠١٠ ويرتفع الى ٣١,١ مليون برميل باليوم في العام ٢٠٢٠ والى ٣٦,٨ مليون برميل باليوم في العام ٢٠٣٠ ، مقارنة بما وصل اليه الانتاج في العام ١٩٩٠ والذي كان فقط ١٨,٧ مليون برميل باليوم . وهو ما يتوقع له ان يزيد من مساهمة الخليج في انتاج النفط العالمي من ٢٨٪ في العام ٢٠٠٠ ليصل الى ٣٣٪ في العام ٢٠٢٠ والى ٣٦٪ في العام ٢٠٣٠ . وهو ما سيعطي لمضيق هرمز مزيدا من عناصر التأثير في العلاقات الدولية للقرن الحادي والعشرين خاصة وانه سيكون نقطة العبور الجغرافية الاكثر بروزا بين الممرات المائية التي تمر من خلالها السفن النفطية الى الاسواق الدولية . (انظر الجدول رقم ١)

جدول رقم (١)

أهمية مضيق هرمز بالمقارنة بالمضايق والممرات المائية الأخرى

المضيق	الصادرات الحالية	نسبة المساهمة بالصادرات في ٢٠٠٤	النسبة في ٢٠٣٠
هرمز	١٧,٤	٢١,٢	٢٨,١
ملقا	١٣	١٥,٨	١٣,٧
باب المندب	٣,٥	٤,٣	٤,٥
السويس	٣,٩	٤,٧	٤,٨

المصدر : نقلا عن :

Anthony H. Cordesman , Iran : Oil and the strait of Hormuz, center for strategic and international studies , Washington ,2007 , p.7 .

بالإضافة لذلك وبلاستمرار في الحديث عن الأهمية الاستراتيجية لهذا المضيق وبالتحديد من زاوية الجغرافيا السياسية للدول المطلة عليه ، يُشار الى ان مياه الخليج العربي تعد بحرا شبه مغلق ، لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ



الوحيد لعدد من دول الخليج ومن بينها العراق - الكويت - قطر والبحرين ، وهي الدول التي تعد اكثر ارتباطا بالمضيق بالمقارنة بغيرها من الدول مثل ايران - السعودية والامارت ، التي تمتاز بامتلاكها لمنافذ بحرية اخرى خارج مياه الخليج . وهو ما يعني بان المجموعة الاولى من الدول هي التي تعتمد بشكل كبير على هذا المضيق باعتباره الواجهة الجغرافية - البحرية الوحيدة التي تطل من خلالها على العالم الخارجي^(٥) . (ينظر الخريطة رقم ٢) .

في ظل الحقائق التي اشرنا لها في نقاشنا حول الاهمية الجيوبوليتيكية لمضيق هرمز ، يمكن للمرء ان يبني تصورا عن حجم الحساسية التي تتعامل بها الدول الغربية مع امن هذا المضيق بشكل خاص . على اعتبار ان اي توتر في العلاقات الاقليمية او الدولية في هذه المنطقة ، سيقود الى استهداف اكثر الاجزاء رخاوة في جغرافيتها ، وبالطريقة التي تقلق الغرب وتهدد استقراره . على اعتبار ان اي نقص محتمل في واردات النفط من هذه المنطقة ، سواء في الحاضر او المستقبل ، سيؤدي الى اصابة اسواق الطاقة بالخلل وبالتالي يقود الى رفع اسعار النفط . مما يضيف اعباء متزايدة على الاقتصاديات الراسمالية . لذا كانت الولايات المتحدة وحلفائها في اوربا واليابان من اكثر الدول التي تشعر بالتهديد من مثل هذه الفكرة خاصة عندما يتعلق الامر بعلاقاتها المضطربة مع احدى اهم الدول التي يمكن لها ان تتحكم ، بحكم جغرافيتها ، بمضيق هرمز وهي ايران . فياترى كيف اضطربت العلاقة بين هذه الاطراف ؟ ولماذا بدأت التهديدات الان باغلاق هذا المضيق ؟ .

ثانيا : التوتر الايراني - الغربي ومضيق هرمز .

شهدت العلاقات الايرانية مع الغرب في الفترة الاخيرة تصعيدا غير مسبوقا ارتبط بالدرجة الاساس بالبرنامج النووي الايراني وبالقدرات العسكرية المتنامية لهذه الدولة ، وهو ما اثار المخاوف لدى الولايات المتحدة الامريكية من ان يؤدي مثل هذا الامر الى تهديد الامن القومي لاسرائيل وايضا تهديد



المصالح الامريكية في المناطق الحيوية لها في الخليج واسيا الوسطى والقوقاز . الامر الذي قاد الغرب الى التفكير باعتماد حزمة من الاجراءات التي من شأنها ان تعمل على تضيق الخناق على ايران وتحد من قدرتها على بلوغ اهدافها تلك . لذا فرض الاتحاد الاوربي مؤخرا حضرا على التعامل مع البنك المركزي الايراني ، وهو ما سيقود الى التأثير سلبا على ايران . في حين تزامن مع هذا الحدث قيام الولايات المتحدة الامريكية العمل على تشغيل الدرع الصاروخية التي وضعتها في الاراضي التركية ، بهدف حماية اسرائيل ومصالحها من اي هجمات صاروخية قد تشنها دولة مثل ايران . وهو ما ترافق ايضا وتصعيد لهجة الخطاب الاسرائيلي ضد هذه الدولة مهددة باستخدام القوة لضرب مواقعها النووية في اي لحظة .

في هذا الصدد نحاول الربط بين ما يجري من توتر في العلاقات الايرانية - الامريكية بما يمكن ان يحصل في مضيق هرمز الذي يعتبر حالة دراسية مناسبة للجيوبولتيك بمفهومه التطبيقي^(٦) . فخلال الفترة الماضية من الزمن بدأت تتصاعد في اروقة الاعلام الاعلامي الاشارات الى الخيار العسكري ضد ايران، خاصة بعد تقديم التقرير المثير للجدل حول برنامج ايران النووي من قبل الامين العام لوكالة الطاقة الدولية في شهر نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠١١ . وهو مادعى العديد من صناع القرار السياسي والمحللين الى مناقشة منطق ونوعية مثل هذا الهجوم . واغلب تلك الاراء تجمع على ان اي هجوم على ايران سوف يكون له عاقبة وخيمة على المستويات الاقليمية والعالمية ، خاصة في هذا الوقت من الازمة ، وهو ماسيؤدي الى اراقة المزيد من الدماء في صراعات متعددة مهددة بحدوث اختلال في التوازنات التقليدية للقوة ومساهمة في زيادة الغموض ومولدة لازمات اقتصادية ومالية كبيرة^(٧) . على ان مثل هذه العواقب الوخيمة المرتبطة بمثل هذا الفعل السياسي ضد ايران ، ترتبط بالاساس بالقدرة الايرانية على استثمارات الجغرافيا - الايرانية



والجغرافيا الخاصة بالاقليم الجيوبولتيكي الذي تعيش فيه ، بالطريقة التي تخدم اهدافها وتحول دون قدرة الغرب على تحقيق مايتبغي في سياسته ضدها .

اما فيما يتعلق بالدرع الصاروخية ونشره بالذات في تركيا ، فهو الاخر من مصادر الاضطراب المضافة لعلاقة الغرب بايران . فالرؤية الايرانية لنظام الدرع الصاروخي الامريكي تشير الى ان هذا المشروع ياتي كتهديد للامن الايراني ، اذ بغض النظر عما اذا كان الهدف من هذا النظام الصاروخي دفاعيا او هجوميا ، فان نشر هذا النظام يشكل عنصرا لاستفزاز ايران بصورة مباشرة وغير مباشرة . فبغض النظر عن الحقيقة التي تشير الى نشر هذا النظام يعد عملا تحريضا بذاته ، فان العواقب المترتبة على تسليح دول الجوار الجغرافي لايران وتطويقها من كل الجهات ، له ابعاد تحريضية غير مباشرة ، فهو يعمل على زيادة عناصر التهديد ضد ايران بشكل كامل ، وهو مايجعل من ايران تنظر لنشر الدرع الصاروخي على انها استراتيجية عدائية بدلا من كونها استراتيجية دفاعية . ولاتنتهي حدود التوتر بين الطرفين عند هذه القضايا ، بل هنالك العديد من الملفات الاخرى الساخنة المرشحة للانفجار ما بين الطرفين على طول مسار العلاقات الخاصة بينهما خاصة في اقليم الشرق الاوسط وبالذات في منطقة الخليج العربي ذات الحساسية الكبيرة في التفكير الاستراتيجي الغربي . لذا نجد ان احد الباحثين الايرانيين يؤكد على اهمية هذه المنطقة في الادراك الاستراتيجي الايراني بالقول " نظرا لكون اقليم الخليج يعد واحدا من بين الاقليم الجيوبولتيكية الاكثر اهمية في العالم ، فانه لايزال مستمرا في كونه مركزا رئيسيا للمنافسة ما بين القوى العالمية التي تنافست على هذه المنطقة في القرون الماضية . فهذا الاقليم يملك ٦٥٪ من الاحتياطات المؤكدة للنفط في العالم ويبدو انه في ظل هذه الحقيقة يشكل قلب العالم في النظريات الجيوبولتيكية الحديثة . لذا فان اي ازمة في هذا الاقليم سواء اكانت جذورها محلية ام اقليمية ، فانها ستؤدي الى عواقب مؤكدة للقوى الاقليمية والدولية على السواء^(٨) " . وهو مايشير بوضوح الى ان هذا الجزء من العالم



بشقيه البري والبحري ، سيبقى مصدرا مهما من مصادر الاستقرار او الاضطراب في العلاقات الدولية ، في ظل ما يترتب على تطور الاوضاع فيه من تاثيرات ت طال بنتائجها العالم ككل .

اذا ما اعدنا تفحص التاريخ في الجانب البحري من الخليج ، لوجدنا بانه تعرض للعديد من الازمات الخائفة التي هددت الاستقرار السياسي والاقتصادي واستدعت التدخل الدولي في اكثر من مناسبة . ففي الفترات الاخيرة كان هنالك استخدام للالغام البحرية من قبل دول الجوار الجغرافي مسببة العديد من حوادث الضرر او الغرق للسفن التجارية والحربية على السواء . ومن بينها ما يعرف بحرب الالغام والسفن التي حدثت بين العراق وايران في الثمانينيات والتي تسببت بالعديد من الخسائر^(٩) ، بالإضافة الى ذلك هنالك خطر اخر اثبت قدرته على تهديد المناطق الحساسة في مياه الخليج ، وهو يمثل بدور تنظيم القاعدة . فحتى الوقت الحاضر لم يولي تنظيم القاعدة اهتماما مساويا للعمليات البحرية مقارنة بتركيزه على العمليات الارضية . فمنذ العام ١٩٩٨ الى ٢٠٠٢ تم تعيين الامير البحري لتنظيم القاعدة وكان سعودي الجنسية ، وقد قاتل في افغانستان خلال التسعينيات ، ومنذ ذلك الحين تمكن تنظيم القاعدة بقيادة هذا الشخص " عبد الرحيم الناشيري " من شن مجموعة من الهجمات البحرية الناجحة ضد المصالح والسفن الامريكية ، كما هو الحال في الهجوم ضد المدمرة الامريكية " كويل " ، وقبل القبض عليه فان خطته كانت تتضمن شن هجمات بالقرب من موانئ السفن وخطط موجهة نحو اهداف بحرية فضلاً عن تدريب فريق خاص للغوص ، بهدف شن مزيد من الهجمات^{١٠} . هنا يمكن للمرء القول بانه اذا ما تمكنت الولايات المتحدة الامريكية من العمل على تحييد دور ونشاط تنظيم القاعدة في الخليج عبر التعاون الفعال مع الدول العربية هناك ، فانها بعد لم تتوصل الى الطريقة المناسبة التي تستطيع بها تحييد الدور الإيراني ، الذي يملك العديد من ادوات



الفعل الاستراتيجي التي تتيح له امكانية تهديد المصالح الامريكية للرد على ما ترى انه سياسات عدائية ضد مصالحها ومهددة لامنيتها القومي .

في ظل ما تقدم نجد بان الجانب الايراني ، الذي يجيد لعبة الجيوبولتيك في هذه الاجزاء ، قد اكد على انه قادر على استثمار نقطة الضعف الجغرافية في هذا الجزء المهم من العالم عبر نقطة الارتكاز المكاني فيه التي يمكن ان تكون بمثابة المحور الجغرافي للتاريخ البحري في لعبة التنافس الدولي بين اطراف النزاع ، وهي تتمثل بشكل خاص بمضيق هرمز . وهو مادعا قائد الحرس الثوري الايراني الى التصريح بالقول "يدرك اعدائنا باننا قادرون وبسهولة على اغلاق مضيق هرمز لفترة غير محدودة من الزمن " . بالاضافة لذلك قامت طهران بتاريخ ٣ يناير / كانون الثاني ٢٠١٢ باطلاق التهديد بالعمل على اغلاق اهم طريق استراتيجي في العالم لنقل النفط من " مضيق هرمز " . حيث تؤكد ايران بان خطوتها هذه ستقود الى ارتفاع اسعار النفط العالمية بمعدل ٥٠٪ والى الحد الذي يصل فيه سعر برميل النفط الى ٢٥٠ دولار للبرميل . مثل هذا الارتفاع في الاسعار سوف يقود الى حدوث فوضى في اسواق الطاقة ويقود كذلك الى مزيد من الاضطراب في الوضع المالي العالمي^(١) . وهو امر تخشاه كثيرا العديد من الدول الصناعية التي تعتمد اعتمادا كبيرا على النفط المستورد من العديد من المناطق الجغرافية ومن بينها هذه المنطقة بالذات . وفي ذات السياق نورد تأكيدا اخر حول هذا الموضوع . فقد أعلن قائد البحرية الإيرانية حبيب الله سياري ، الذي قاد مناورات عسكرية في المنطقة استغرقت عشرة أيام ، بتاريخ ٢٨ كانون أول (ديسمبر) ٢٠١٢ أن إغلاق طهران لمضيق هرمز أمام ناقلات النفط سيكون «أسهل من شربة ماء» إذا رأت الجمهورية الإسلامية ضرورة لذلك ، وتابع قائلاً: «إن إغلاق القوات المسلحة الإيرانية مضيق هرمز سهل فعلاً ، لكن في الوقت الحالي لسنا بحاجة لإغلاقه ، لأن بحر عمان تحت سيطرتنا ، ونستطيع أن نسيطر على الممر - بحسب قوله - . وكانت إيران حذرت يوم ٢٧ كانون أول (ديسمبر) من أنها ستمنع مرور النفط عبر



مضيق هرمز إذا فرضت عقوبات على صادراتها من النفط الخام ، وقاد تهديدها عن احتمال إغلاق المضيق إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية .

قد يجادل البعض بأن هنالك نوع من المبالغة في رؤية ايران لمثل هذا الموضوع ، على اعتبار ان نسبة نفط الخليج من الواردات بالنسبة لامريكا قد تراجعت من ٦٠٪ في العام ٢٠٠٦ لتصل الى ٤٧٪ في العام ٢٠١١ ، وذلك عبر تفعيل الاعتماد على مناطق اخرى للانتاج . الا ان مثل هذا الرأي يصطدم بالعديد من العقبات التي تقوض من مصداقيته . على اعتبار ان هنالك ابعادا جغرافية - سياسية اعمق من النفط تربط امريكا بأمن الخليج وبقاء دولها العربية تحت مظلتها وحمايتها . وهو ما يجعل التهديد الايراني باغلاق مضيق هرمز مصدر قلق مستمر لها حتى وان حاولت ان تبدي عدم اكتراثها في بعض الاحيان . وهو ما يناقض حقيقة ما يرسم في اذهان العديد من القيادات الميدانية فيها من مخاوف ، وبالتالي يبرر ماصدر عن بعض تلك القيادات من اراء من بينها الاشارة التي تؤكد بأن الولايات المتحدة لم تمرر التصريحات الايرانية بشأن إغلاق المضيق ، وأعلن الأسطول الأميركي الخامس ، أن أي تعطيل لحركة الملاحة في مضيق هرمز غير مقبول ، ولن يسمح به ، ونقلت وسائل إعلام أميركية عن الناطقة باسم الأسطول آمي ديريك فروست قولها " إن التدفق الحر للسلع والخدمات من خلال مضيق هرمز ، أمر حيوي لتحقيق الازدهار الإقليمي والعالمي . وكل من يهدد بتعطيل حرية الملاحة في مضيق دولي يخرج عن المجتمع الدولي . ولن يتم التسامح مع أي تعطيل " . وأشارت فروست إلى أن البحرية الأميركية " تحتفظ بوجود قوي في المنطقة لردع أو مواجهة أنشطة زعزعة الاستقرار " ، وقالت " إننا نجري عمليات الأمن البحري بموجب الاتفاقات الدولية لضمان الأمن والسلامة في المياه الدولية لجميع السفن التجارية " (١٢) .

تبقى هنالك ايضا اشارة مهمة تفيد بالحقيقة التي تؤكد على ان الاقتصاد



الايرواني يعتمد على مضيق هرمز ، فاليوم يبدو بان قدر هذا الاقتصاد يتم تحديده من خلال هذا المضيق ، على اعتبار انه الشريان لها في هذا المجال . خاصة اذا ما علمنا بان ٨٠٪ من صادرات النفط الايرانية تمر عبر هذا المسطح المائي . وبالمقارنة مع اغلب الدول العربية في الاقليم ، فان ايران ليس لديها خطوط انابيب لتصدير النفط ، هذا في الوقت الذي تملك فيه كل من السعودية والعراق مثل هذه الانابيب وتصدر جزء من نفطها الخام بواسطتها ، لذا فان ايران لديها مصلحة حيوية في مضيق هرمز^(١٣) . لكن ذلك لا ينفي حقيقة ان ايران تخشى من فرض عقوبات تمنعها من تصدير نفطها ، لذا اذا ما اقرت مثل هذه العقوبات وباتت ايران حبيسة لجغرافيتها الداخلية ، فعندها لن يضرها شيء ان عملت على اغلاق مضيق هرمز . بالمقابل ستكون خسارة الدول الاخرى وبالذات منها امريكا وحلفائها اكبر من خسارة ايران في حالة اغلاق المضيق عسكريا واقتصاديا ، وهو ما يجعل من مضيق هرمز عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية للقرن الحالي .

ثالثا : الجيوبولتيكا البحرية ومضيق هرمز :

فكرة الصراع بين قوى البر والبحر من الافكار التقليدية في مجال الجغرافيا السياسية . مما دفع البعض الى التصور بان القوى البرية لا تتصارع بينها وكذا الحال بين القوى البحرية ، الا ان خريطة العالم السياسية وما فيها من تغيرات تؤكد عكس ذلك . اذ تسعى القوى البرية الكبرى الى محاولة ضم مزيد من الاراضي البرية وكذا الحال بالنسبة للقوى البحرية في ضم مزيد من الدول البحرية ، بهدف توسيع مجال نفوذها وتعظيم قوتها . لذا يحدث هذا الامر بشكل دقيق في مضيق هرمز حيث تصدم المصالح الامريكية " القوة البحرية " بمصالح ايران " الدولة ذات التوجهات البرية - البحرية بحكم موقعها الجغرافي وطبوغرافيتها وامتداد حدودها .

تبقى الولايات المتحدة وبدون شك اكثر الدول في العالم اعتمادا في امنها



على المحيطات ، اذا يتوجب عليها حماية مساحة تقدر بـ ٨,٨ مليون كم تمثل النطاق الاقتصادي الخاص بها في المياه الدولية ، فضلا عن ضرورة توفير الحماية لقرابة ٢١,٠٠٠ كم هي مساحة سواحلها البحرية ، والاكثر اهمية من ذلك انها تبقى تدير اكثر قوة بحرية متطورة في العالم فضلا عن كونها تملك اكبر اقتصاد يعتمد على التجارة البحرية في العالم حيث نجد بان قرابة ٩ اعشار تجارتها وثلثي بترولها يتم نقله عبر البحر ، وهو ما قاد اغلب الرؤساء الامريكان ومنهم اوباما على التاكيد على اهمية الاساطيل البحرية في الاستراتيجية العسكرية الشاملة لبلادهم ، بهدف تحقيق مصالحهم وحماية امنهم^(١٤). لذا نجد بان تلك الاساطيل ، وعلى الرغم من محاولة امريكا ذاتها التكيف مع الصعوبات الاقتصادية والتكاليف الباهضة التي تتحملها بفعل قواتها البرية والبحرية الواسعة الانتشار والتي تسعى الى تقليصها او اعادة تركيزها الجغرافي في المناطق الاكثر اهمية لمصالحها الاستراتيجية في العالم ، تبقى حجر الزاوية في هذه التوجهات ولا تستطيع التخلي عنها ابدا في ظل حتمية الاعتماد على الممرات المائية لضمان ديمومة استمرارها كقوة عظمى ، وهو ما تنبه له مفكر الجيوبولتيك الفريد ماهان منذ فترة طويلة من الزمن .

ووفقا لاوباما ولوزير الدفاع بانيتا ، فان الاستراتيجية العسكرية الامريكية تعكس الظروف المتغيرة في الداخل وفي الخارج ، ففي الداخل هنالك الازمة الاقتصادية التي اضعفت الولايات المتحدة الامريكية والى الحد الذي سيتوجب معه على وزارة المالية الامريكية العمل على خفض الانفاق خلال العشر سنوات القادمة بمقدار ٤٨٧ بليون دولار ... اما على الصعيد الخارجي فهنالك العديد من الضغوط العسكرية التي لم تقل حدتها ، وذلك على الرغم من الانسحاب الامريكي من العراق والهروب المتوقع من افغانستان ، اذ لازالت الولايات المتحدة الامريكية تواجه تهديدات جديدة لصراعات محتملة كتلك التي يمكن ان تحصل مع ايران وكوريا الشمالية فضلا عن النمو المتزايد لتساعد الصين^(١٥). وهو ما يعني بان عليها العمل على السيطرة على



النطاق البحري الاسيوي ذي القيمة الجيوبولتكية الكبيرة والذي يمتد كقوس من الخليج العربي الى المحيط الهندي ومنه الى بحر الصين الجنوبي وشمال غرب المحيط الهاديء . وان نظرنا الى هذا النطاق ، لوجدنا انه يضم " في اطار المضائق والممرات المائية الاستراتيجية " اهم مضيقين في العالم وهما مضيق هرمز ومضيق ملقا . وهو مايعني ان الاستراتيجية البحرية ستبقى ذات اولوية متقدمة في الخطط العسكرية الامريكية للحيلولة دون تعرضها لاي هزة تقلل من مكانتها الدولية . في حين ان اغلب المؤشرات تدلل على انها تعاني من ازمة حقيقة في مضيق هرمز من خلال التهديد الايراني هناك ، عبر امتلاك هذه الدولة لعناصر التهديد تلك . لذا فأنا التساؤل المطروح هنا هو هل تمتلك الولايات المتحدة الامريكية عناصر التفوق في الخليج العربي كما تحاول ان تصور للبعض عبر ما تقوم به من مناورات عسكرية ؟ ام ان المعادلة في هذا الجزء " البحري " من العالم تشهد نوعا من انعدام الاتزان لصالح ايران في ظل العنصر الجغرافي - العسكري لعلاقتها بالاقليم ؟

يشير العديد من الباحثين الى ان هنالك حتمية تفرضها الجغرافية الايرانية من مضيق هرمز ، وبالطريقة التي تعطيها نوع من التفوق النسبي الذي تفتقر اليه الولايات المتحدة الامريكية ، وهو مادفع البعض الى الاشارة بان الجغرافيا في مضيق هرمز تقف بالضد من توجهات اكبر دولة في العالم^(١٦) . خاصة اذا ما علمنا بان القناة البحرية ، التي تتيح للسفن الدخول والخروج الى الخليج العربي عبر مضيق هرمز ، يصل عرضها الى ٦ اميال " ٩,٦ كم " ، وهي تتبع سياديا الى سلطنة عمان ، الا انها لا تقع بعيدا عن قدرات القوات البحرية الايرانية ، هذا ناهيك عن ان القوات البرية الايرانية تستطيع توجيه ضربات عسكرية لقوات الاسطول الخامس الامريكي المتواجدة في المنامة . يضاف الى ذلك الحقيقة الجغرافية - السياسية التي تشير الى سيطرة ايران على المضيق من جهة الشمال عبر جزر طنب الكبرى والصغرى وابو موسى التي تسد المضيق^(١٧) . بالاضافة الى ذلك هنالك تأكيد اخر على حتمية جغرافية ذات



علاقة بموضوع اغلاق المضيق تشير الى اهمية " إحدائيات المضيق، حيث يبلغ عرضه ٦٠ كم، و ٣٤ كم عند أضيق نقطة فيه، فيما يبلغ عرض ممري الدخول والخروج فيه " كما اشرنا في اعلاه ٩,٦ كم " ، الأمر الذي يعني أن غرق ناقلتين من القطع المتوسط كفيل بغلق المضيق أمام الملاحة البحرية، إضافة إلى ما تمتلكه البحرية الإيرانية من إمكانيات لمضايقة السفن المارة في المضيق . إن إيران قادرة على إغلاق المضيق، فلديها ثلاث غواصات روسية الصنع، ويُعتقد أن لديها القدرة على زرع ألغام، ولديها أيضاً أسطول من الغواصات الصغيرة، وآلاف الزوارق السريعة المسلحة بقذائف مضادة للسفن والتي يمكن أن تفلت من رادارات السفن ، لاسيما وأن مضيق هرمز مزروع بجزر إيرانية صغيرة ، تصلح لشن هجمات سريعة ومؤثرة " (١٨) . وهو الأمر الذي دفع البتاغون في ظل هذه الحتمية الى ضخ المزيد من عناصر قوته البحرية في هذا الجزء من العالم تحسباً لاي ردة فعل إيرانية هناك ، وهو امر اسهمت الجغرافيا في تعقيده بشكل كبير على البتاغون ومخططتي الاستراتيجية العسكرية الامريكية . وهو ما يفسر ايضاً المناورات التي تجري بين فترة واخرى من قبل الطرفين في مياه الخليج العربي وتشتمل فيما تشتمل على مياه خليج عمان . وهنا نورد فقط الاشارة التي تؤكد على ان البتاغون بدء في العالم ٢٠٠٢ مناورات عسكرية اطلق عليها ، نظراً للاهمية الجيوبولتيكية ، تسمية " تحدي القرن " في دلالة واضحة على الفكرة الجيوبولتيكية التي تشير الى ان من يتحكم بمضيق هرمز ، سيتحكم بنقل النفط وبالتالي سيتمكن من امتلاك القدرة على التأثير في الاقتصاد الدولي وفي امكانية التقليل من القبضة العسكرية لاكبر قوة بحرية عرفها تاريخ العالم .

وتتبرز لدى البعض المخاوف الخاصة بتنامي الدور الإيراني في هذا الجزء من العالم ، من خلال بعد اخر تساهم فيه الجغرافيا ايضاً ، لكن هذه المرة عبر شقها العسكري . حيث تمتلك ايران في مياه الخليج قوة بحرية متنوعة العدة والعتاد تهيء لها لعب دور محوري في اي صراع بحري يحصل هناك (١٩) . وهو



ما جعل العديد من الباحثين يفكرون بطرح التصورات الخاصة بالمشاهد المستقبلية لمضيق هرمز والمنطقة في حال اقدمت ايران فعلاً على اغلاقه ، وذلك في ظل استمرار الغرب في وتيرة تعاطيه الحادة مع ايران وفي تهديده بعدم السماح لها بتصدير النفط ، خاصة في ظل الحظر الجديد الذي فرضه الاتحاد الاوربي على التعامل مع البنك المركزي الايراني ، الذي يعني بان ايران تشهد خنقا اقتصاديا يوازي الخنق الجغرافي الذي تحكم طوقه الولايات المتحدة الامريكية عليها ، مما يعني بان دولارات بيع النفط الحالية لن تتمكن من ايجاد طريقها الى الاقتصاد الايراني بسهولة ، لانها لابد ان تتدفق عبر البنوك الاوربية التي تحتفظ فيها ايران باموال بيع النفط . مما يعني بان ايران ، وكما يستشعر بذلك العديد من المراقبين ، لابد وان تعتمد الى التفكير باللعب بورقة مضيق هرمز ، عندما تفرض الضرورة حتمية هذا الامر . وهو مادفع الاخرين للتفكير بكيفية الاستعداد لمثل هذا الامر ان حصل ، مما يقودنا الى التساؤل كيف سيؤثر هذا الامر على دول الخليج الاخرى ؟ .

رابعاً : دول الخليج والبحث عن بدائل لتصدير النفط :

في الوقت الذي بدأت تأخذ العديد من الدول الخليجية - العربية التهديدات الخاصة باغلاق مضيق هرمز على محمل الجد ، بدأ الحديث بشكل جدي للتعاطي مع هذه الازمة المستقبلية من خلال البحث عن بدائل ، ستساهم الجغرافيا - السياسية في تحديد وجهتها بشكل كبير وربما تعيد رسم خريطة التحالفات والعلاقات الاقليمية في العديد من دول المنطقة ، وفقاً للمسارات الجغرافية التي ستتخذها تلك الطرق البديلة التي تعتمد بشكل خاص على الانابيب للوصول بالنفط الى مؤانيء تصدير تعبر العقدة الجيوبولتيكية في المنطقة والمسماة بمضيق هرمز . لذا نحاول في هذه الفقرة ان نوجز اهم المشاريع البديلة التي تفكر بها دول الخليج ، والتي يمكن اجمالها بالمشاريع الاتية^(٢٠) :



١- البدائل الاستراتيجية عبر المملكة العربية السعودية:

١- الوصول إلى بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، من خلال مد أنابيب لنقل النفط من حقل الشيبة في الربع الخالي وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، أو مد ذلك الخط عبر الأراضي العمانية والإماراتية، على أن تستفيد تلك الدول في المقابل من خط أنابيب شرق غرب السعودي الذي ينقل صادرات تلك الدول البترولية إلى ساحل البحر الأحمر.

٢- قيام الخطوط الملاحية العالمية بتفريغ حمولاتها، من السلع والمنتجات الواردة إلى الدول الخليجية، في موانئ المملكة الممتدة على طول البحر الأحمر على أن يتم نقل البضائع براً أو جواً إلى دول الخليج، بالإضافة إلى تزويد السفن بالوقود اللازم لإكمال رحلاتها إلى الشرق أو الغرب.

٣- المنافذ البرية: حيث ستقوم المملكة بإعادة افتتاح منفذ «العديد» الذي يربط بين قطر والإمارات عبر أراضي المملكة، والذي سيسهم في اختصار المسافة بين البلدين عبر الأراضي السعودية، وسيكون بمقدور العابرين بين الإمارات وقطر اختصار الوقت الذي كان يتم استهلاكه في الدخول إلى الأراضي السعودية عبر منفذ «سلوى» الحدودي السعودي الموصل إلى قطر، وكذلك منفذ «البطحاء» السعودي الموصل إلى الإمارات. كما سيشهد العام ٢٠١٢ افتتاح منفذ «رملة خيلة» البري الحدودي بين المملكة وسلطنة عمان، والذي بدأ العمل فيه منذ أربعة أعوام.

٤- الخزن الاستراتيجي: ويتمثل في استخدام المخزون الاستراتيجي للمملكة في اليابان، واستخدام ناقلات النفط العملاقة كمحزونات مؤقتة لأي طارئ حال إغلاق مضيق هرمز.



٥- تفعيل خط أنابيب ينبع: الذي يسير بموازاة البحر الأحمر كخط بديل عن المرور بهرمز، ويمكن أن يتم عن طريقه نقل ٢٩٠ ألف برميل نفط يومياً.

٦- تفعيل خط أنابيب العراق تركيا: الذي يربط بين شمال العراق وتركيا وصولاً إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط، ولكنه توقف بسبب إغلاق خط الأنابيب الاستراتيجي بين شمال العراق وجنوبها.

٢- البدائل الاستراتيجية عبر الإمارات العربية المتحدة:

١- خط أنابيب «حبشان الفجيرة»: ويربط بين إمارتي أبو ظبي وميناء الفجيرة، بامتداد ٣٧٠ كيلومتراً، وستكون له القدرة على ضخ ما بين ١,٥ إلى ١,٨ مليون برميل من النفط يومياً، وهو ما يعني إمكانية نقل ٧٠٪ من إنتاج الإمارات عن طريق هذا الخط. وستبلغ تكلفته نحو ٣,٢٩ مليارات دولار وتملكه شركة الاستثمارات البترولية الدولية.

وقد جعل الموقع الاستراتيجي المهم لميناء الفجيرة على خليج عمان والمطل على بحر العرب، من الميناء أحد البدائل الاستراتيجية لدول الخليج لنقل صادراتها النفطية وغيرها من المواد، حيث بإمكان الميناء أن يكون مساراً لنقل النفط عبر الخط الجديد، ويزيد من أهمية الميناء أن منشآت التخزين في إمارة الفجيرة تستوعب نحو سبعة ملايين متر مكعب من النفط الخام. وقد بدأت خطة توسعة الميناء بداية عام ٢٠١١ بإضافة رصيفين بحريين جديدين بطول ٨٠ متراً وعمق ٢٠ متراً، وتنتهي عام ٢٠١٣، وتم تخصيص ٤ مليارات درهم في الميزانية الاتحادية لتنفيذ ٣٥ مشروعاً تنموياً فيها، ومع انتهاء المرحلة الثانية من التطوير سيكون الفجيرة الميناء البترولي الأول في حجم المناولات البترولية وتخزين النفط ومشتقاته على مستوى العالم.

٢- خط الخليج «الكويت الفجيرة»: يبلغ طول المسافة بين الكويت والفجيرة نحو ١٤٨٠ كم، أي وهو ليس امتداداً كبيراً، مما يدعم إمكانية بناء خط يشمل الخليج بكامله، خاصة وأن هناك دولاً مثل روسيا لديها



أنابيب نفطية تمتد عبر آلاف الكيلومترات، على الرغم من الطبيعة الصعبة والتضاريس الوعرة هناك، وذلك على عكس الطبيعة المهددة التي تتمتع بها دول الخليج من الكويت للفجيرة، حيث الأرض الرملية المسطحة بدون عوائق أو تضاريس جبلية وعرة.

٣- إنشاء خط أنابيب بين إماراتي الشارقة والفجيرة بطول ١٠٠ كم، يمكن من خلاله نقل البترول بالسفن من موانئ الدول المصدرة إلى إمارة الشارقة حيث يتم تفريغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثم تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته، أو شق قناة بين هاتين الإمارتين وإلى الشمال منهما حيث المسافة تكون أقصر إذا كانت التضاريس تسمح بذلك.

٤- البدائل الاستراتيجية عبر اليمن: تقوم البدائل الاستراتيجية لنقل الصادرات النفطية الخليجية عبر اليمن على مد خط أنابيب من حقول النفط السعودية إلى ميناء المكلا في محافظة حضرموت، ويمتد الأنبوب مسافة تتراوح بين ٣٥٠ و ٤٠٠ كيلومتر من داخل حقول النفط والغاز في منطقة الربع الخالي جنوب السعودية، إلى الشاطئ الجنوبي لليمن في حضرموت، على أن يكون هذا الخط مقدمة لإنشاء مشروع ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمنفذ استراتيجية، على سواحل الدول المطلة على خليج عمان وبحر العرب، وذلك من خلال ستة طرق، الأول: نقل النفط السعودي عبر ميناء الفجيرة الإماراتي المطل على خليج عمان، والثاني: عبر خط السعودية - الإمارات - عمان، والثالث: عبر خط السعودية - عمان، والرابع: خط السعودية - الإمارات - اليمن. والخامس: خط السعودية - اليمن، والسادس: خط أنابيب الكويت - السعودية - الإمارات - عمان - اليمن.

٥- إنشاء قناة الخليج العربية: يقوم هذا البديل على شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان، وتقوم عند



أقرب نقطة بين الخليجين، وستكون في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية، بين شبه الجزيرة العمانية الممتدة في مضيق هرمز، بين خط عرض ٢٦ شمالاً وخط طول ٥٦ شرقاً، على أن تقوم بيناتها دول الخليج المستفيدة من مضيق هرمز وتكون بمثابة دخل إضافي لسلطنة عمان.

يتضح من خلال تتبع الطرق البديلة (ينظر الخريطة رقم ٣) كيف ان الجغرافيا تلعب الدور الاكثر بروزا في تحديد الخيارات الاقرب التي ستعتمدها دول الخليج في مثل هذه الحالة ، وبالذات منها السعودية التي تعتبر اكبر دولة خليجية في صادراتها النفطية . وهو ما قد يفسر شيء من التغير في حدة الخطاب السياسي السعودي تجاه واحدة من الدول المحورية في المنطقة وهي العراق ذات المكانة الجغرافية المميزة عند الحديث عن بدائل نفطية .

خامسا : الانعكاسات المحتملة على العراق :

في ظل الحقيقة الجغرافية التي تشير الى ان العراق يعد من دول الخليج ، فهو وفقاً لتلك الحقيقة يتأثر بشكل حتمي بما سيطراً على المشهد الخاص بمضيق هرمز من تطورات . على اعتبار ان العراق ووفقاً لأطلالته البحرية عبر محافظ البصرة ، يعتمد بشكل كبير على تصدير نفطه عبر الخليج ذاته في جزء كبير من الصادرات العراقية .

في ١٥ يناير ٢٠١٢ قللت وزارة النفط العراقية من تأثير إغلاق إيران مضيق هرمز، على عائدات العراق المالية من تصدير النفط، بدعوى أن ارتفاع أسعار برميل النفط إلى ٣٠٠ دولار للبرميل حال إغلاق المضيق، سيحفظ للعراق عائداته حتى لو اقتصر على تصدير ربع طاقتها التصديرية عبر الموانئ التركية، والتي تبلغ نحو ٤٥٠ ألف برميل. وهذا التفسير رفضه البعض مستنداً إلى أن موانئ الجنوب هي رئة العراق ، وأن إغلاق مضيق هرمز يعني خنق العراق تجارياً ، خصوصاً إذا كانت البدائل مكلفة لأن ٩٢٪ من صادرات العراق هي صادرات نفطية ، وسيخسر ٨٠٪ منها بغلق المضيق ، كما أن



السوق العراقية تعتمد على ٨٥٪ من حاجاتها من السلع ، على الخارج ، ويصل نصفها عبر موانئ الجنوب ، وهو ما سيشكل إرباكاً في توازن العرض والطلب ، ولا توجد بدائل محلية لسد العجز المتوقع في السلع^(٢١). وهو ما يحتم على العراق ان ينظر الى الموضوع بطريقة براغماتية بعيدة عن التحليل الشخصي الذي عادة ما يقود صناعات القرار السياسي الى الوقوع في اخطاء لا تغتفر . وهو ما يتم تاييده في ضوء التصريحات التي ادلى بها وزير التخطيط العراقي الحال " علي الشكري " الذي قال في تعليقه على موضوع اغلاق مضيق هرمز " إن العراق قد يخسر ما يزيد عن نصف صادراته النفطية لو أغلقت جارته إيران مضيق هرمز الحيوي مضافاً أنه لا يوجد بديل فوري لتعويض هذا النقص ، ومن بين ٢,١٦٥ مليون برميل يومياً هي متوسط صادرات العراق العام الماضي تم تصدير نحو ١,٧ مليون برميل يومياً من مرافئ البصرة إلى الخليج عبر مضيق هرمز، وإن العراق قلق لأنه سيخسر ما يزيد عن نصف صادراته النفطية في حال إغلاق المضيق " . لذا اذا ماراد العراق ان يتجنب الانعكاسات السلبية لمثل هذا الامر فعليه الاستعداد من الان للبحث والتخطيط العلمي الخاص بايجاد بدائل يمكن له الاعتماد عليها لضمان عدم تعرضه لهزة اقتصادية هو في غنى عنها .

في ظل ماتقدم أكدت وزارة النفط العراقية انها قررت تفعيل اتفاق سابق مع الاردن لزيادة صارات العراق النفطية إلى ١٥ الف برميل يومياً عن طريق الشاحنات. وقال المدير العام لشركة تسويق النفط (سومو) فلاح العامري ان "الحكومة العراقية قررت تشكيل لجنة لمعالجة المعوقات التي تقف امام تاخير تصدير ١٥ الف برميل يومياً إلى الاردن عن طريق الحدود بين البلدين وعبر الشاحنات". وأضاف أن "العراق يصدر الى الاردن نحو ٦ الاف برميل يومياً من النفط الخام وبسعر اقل ب ٥ دولار عن سعر برميل النفط العالمي" ، وأشار إلى أن وزارة النفط "جادة في خطتها لرفع صادراتها النفطية" من خلال منافذ تصدير النفط وخاصة الموانئ وانبوب جيهان التركي^(٢٢). وهو ما يشير



الى انه سوف يتوجب على العراق الاعتماد على خط انابيب نقل النفط الشمالي الذي يتمكن من خلاله من تصدير ٤٥٠,٠٠٠ برميل باليوم الى ميناء جيهان التركي على البحر المتوسط^(٢٣).

في حين اشار وزير التخطيط العراقي علي الشكري الى " انه يمكن ان تزيد الصادرات من خط جيهان (عبر الاراضي التركية) الى مليون برميل ". ويصدر العراق عبر هذا الانبوب التركي ما بين ٤٠٠ الى ٤٥٠ الف برميل يوميا، وتابع الوزير بحثنا ايضا مع الجانبين اللبناني والسوري في تفعيل خط بانياس طرابلس " عبر سوريا ولبنان . و اضاف " طرح في مجلس الوزراء تفعيل خط التصدير الاستراتيجي الذي يمر عبر الاراضي السعودية، والمتوقف منذ سنوات طويلة ". واكد " لم نبحث مع الجانب السعودي مباشرة هذا الامر، لكن من المؤكد انه ستكون هناك اشارات ايجابية في هذا الموضوع ". وقال الوزير العراقي " هذا الموضوع يشغل كل دول المنطقة وخصوصا الدول التي تستورد النفط من العراق والسعودية والكويت " ^(٢٤).

ان مجمل هذه الطرق البديلة التي يمكن للعراق الاعتماد عليها في تصدير نفطه وفي تعويض صادراته التي يمكن ان تتعرض للضرر بفعل الاغلاق المتوقع لمضيق هرمز ، تتيح لصانع القرار السياسي في العراق امكانية مهمة في تطوير البدائل من جهة ، وفي استثمار ماتوفره الجغرافية – السياسية للعراق من جهة اخرى في ظل الحقيقة التي تشير الى ان العراق يتوسط موقعا جغرافيا فريداً من اطراف الصراع الخاص بمضيق هرمز ، فهو يملك علاقات جيدة مع كل من ايران وامريكا ، وه كذلك يحاذد جغرافياً السعودية ، بما يتيح له هذا الامر من تفعيل دبلوماسية خطوط الانابيب التي يمكن من خلالها اعادة توجيه بوصلة العلاقات السعودية – العراقية المضطربة ، كما يمكن له ان يتحول الى نقطة ارتكاز جغرافية في نقل النفط الى سوريا والاردن وتركيا ، وهو بذلك سيتمكن " ان نجح صانع القرار السياسي من ان يلعب بهذه الورقة بالشكل السليم " من ان يجبر مجمل هذه الدول ، في ظل تشابك مصالحها واهدافها معاً



، الى الجلوس الى طاولة الحوار لاعادة ترتيب الاوضاع الاقليمية بالطريقة التي تضمن المصالح الاستراتيجية للجميع بما فيهم العراق . كما يمكن له ايضاً في ظل هذا الموقع الجغرافي ان يلعب دور الوسيط بين امريكا وايران لتحقيق نوع من التفاهات التي من شأنها ان تنزع فتيل الازمة بين الطرفين ، لذا فأن تحول قضية مضيق هرمز وكيفية النظر اليها كأزمة او كفرصة من فرصة الجغرافيا - السياسية العراقية ، امر مناط بكيفية تعاطي السياسيين في العراق مع هذا الملف الحساس .

الاستنتاجات :

- ١- يعد مضيق هرمز بمثابة عنق الزجاجة والجائزة الجيوبولتيكية المهمة في المدخل الاساسي للخليج ، والذي من خلاله يرتبط بالبحار العالمية التي يتم عبرها تصدير النفط من اهم منطقة نفطية الى الاسواق العالمية ، لذا سيبقى هذا المضيق مصدراً للاضطراب وللصراع المحتمل في هذه المنطقة، خاصة في ضوء الحقيقة التي تشير الى ان المستقبل سيشهد تصدير مزيداً من النفط عبر هذا المضيق الى دول العالم المختلفة ، مما يجعله الشريان الحيوي للعديد من الاقتصاديات الكبرى في العالم .
- ٢- يقع مضيق هرمز في قلب الصراع الدائر بين الولايات المتحدة الامريكية وايران ، خاصة وان ايران قد تمكنت من استثمار الميزة الجغرافيا لها في هذا الجزء من العالم للاضرار بمصالح خصمها ، والى الحد الذي جعلت فيه من مضيق هرمز مصدراً مهماً من مصادر المناورة السياسية لها في الكثير من الملفات التي من المفترض ان تضغط على ايران ، كما هو الحال بشكل خاص بالنسبة للتهديد بالخطر النفطي عليها . والى الحد الذي دفع البعض الى القول " بان الجغرافيا تقف الى جانب ايران في مضيق هرمز بالصد من مصالح البتتاغون " .
- ٣- في الوقت الذي تتصاعد فيه لهجة الخطاب العدائي بين ايران وامريكا،

ملحق الخرائط

خريطة رقم (١)

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر : <http://www.moheet.com>



خريطة رقم (٢)
الواجهة البحرية للدول المطلة على مضيق هرمز



المصدر : <http://www.mubasher.info>

خريطة رقم (٣)
الطرق البديلة لتصدير النفط من الخليج العربي



المصدر : <http://www.alwatanvoice.com>



خلاصة البحث :-

تناولنا في هذا البحث المعنون بـ " مضيق هرمز : عقدة الجيوبولتيكا الدولية في العلاقات الدولية " دراسة الابعاد الجيوبولتيكية الخاصة بهذا المضيق من حيث موقعه الجغرافي واهميته الاستراتيجية التي يحظى بها خاصة في ظل كونه يشكل المدخل الجنوبي للخليج العربي ، ويتيح لمن يسيطر عليه امكانية التحكم باهم شريان حيوي لنقل النفط في العالم .

في ظل هذا الامر بدأت اليوم تثار الكثير من التكهات الخاصة بامكانية قيام ايران باغلاق هذا المضيق في ظل علاقتها المتوترة مع السعودية وبقية دول الخليج فضلا عن علاقتها مع الغرب بشكل عام . لذا تم ايضا مناقشة الكيفية التي يمكن بها لصانع القرار العراقي من ان يفعل دور الجغرافيا - السياسية للعراق ، بهدف الاستفادة من اي غلق محتمل لمضيق هرمز . اذان للعراق جغرافيا وامكانات تؤهله للعب دور محوري في هذه الحالة كبديل لممر نفط المنطقة الى العالم ، وهو ما سيعزز من المكانة الجيوبولتيكية للعراق ، اذا ما احسن التعامل مع هذه القضية .

Abstract

The Geographical location is considered one of the most important factors affecting the Iranian's foreign policy. Iran has many borders. One of these is its maritime borders on the Gulf, especially its location on the Strait of Hormuz. It is the most important corner stone that Iran wants to exploit geopolitically in its regional and international relations, especially when it has a problem with the West. We can draw more attention to the importance of this Geographical reality when we take into consideration that 40% of the oil exported from the Middle East region is transported by ships through this strait to the oil markets. This confirms this vital importance of this strait in the International Relations.

For more conforming on this importance, we would like to refer to some of what has written about it. Some of top American



officials said "This strait is the bottleneck to the Gulf ". In this regard, many studies have confirmed that this region has the biggest oil reserves in the world. In addition , this great amount of oil should transported through this strait as it is the shortest maritime way on which it can be depended in this matter comparing to the other straits.

Now days, the International Relations has witnessed a great tension in this part of the world as a result to the crisis of Iranian Nuclear project. This has led to put this strait in the heart of this matter. Iran, from its side, threats that it will block it at any time that it wants, especially if it is targeted military and economically or if the west impose oil embargo against it. This, for sure, will lead to more tensions in this region, if there are any developments concerning this strait.

In such an expected scenario, related to the blocking of this strait by the Iranian forces, the Western side will do all its efforts to counter the Iranian step. For this reason the USA ministry of defense said "The USA will react violently, if Iran really wants to block this strategic strait to the oil transportation. It is a red line that must not be transgressed". While Iran threatened that it would not give the others the chance to transport oil through this strait in case of imposing the economic and oil embargo on it as the west wants to do.

In light of what has been said above, we would like to refer to the basic questions on which we focused in this research which are: how we look at the Strait of Hormuz geopolitically? What is its importance? How do the great and regional powers look at it in light of the changing Political Geography in the Middle East? Will this strait be blocked in the future? If it happened, how could it affect the Arab states in the Gulf? Could these states find some other alternatives to transport their oil fortune? And what about our country, Iraq, in all this matter? Is it possible to transform this case to be a good chance to Iraq for being invested diplomatically to do more developments in its regional relations with the neighbors, especially Saudi Arabia?



هوامش البحث

- (١) يعرف المضيق جغرافيا على انه قناة مائية تصل مسطحين مائتين كبيرين ببعضهما وبالتالي فإنها تقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة .
- (٢) محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافيا السياسية " منظور معاصر " ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ١٨٦ .
- (٣) <http://swideg.jeeran.com/geography/archive/2008/12/745126.html>
- (٤) Anthony H. Cordesman , Iran : Oil and the strait of Hormuz, center for strategic and international studies , Washington ,2007 , p.2 .
- (٥) نقلا عن : وسام الدين العكلة وياسر الحويش ، النظام القانوني للمضيق الدولي " دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، العدد ٤ ، ٢٠١١ ، ص ٣١٩ .
- (٨) للمزيد من الاطلاع على رؤيتنا التطبيقية لمفهوم الجيوبولتكس راجع مقالنا التالي :
دياري صالح مجيد ، جيوبولتيكا السلام والحرب ، صحيفة الحوار المتمدن الالكترونية ، العدد ٢٩٦٢ ، ٢٠١٠ / ٤ / ١ ،
- (٩) Sayed Kazem Sajjadpour , Millitary attack on Iran , Anatomy of Israel's intentions , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.3 , 2011,p.1 .
- (11) Nasser Hadian and Shani Hormozi , American Missile defence : An Iranian
response , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.3 , 2011,p.103 .
- (12) Ibid, p. 3.
- (١٣) ياسر الشاذلي ، ايران والحرب الباردة : مضيق هرمز مثالا ، صحيفة الرياض ، ٣٠ ديسمبر / كانون الاول ، ٢٠١١ .
- (14) Asghar Jafari – Valdani , The Geopolitics of the strait of Hormuz and the Iran – Oman relations , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.4 , 2012 . , p.13 .
- (15) Andrew Erickson , New US Maritime Strategy , China Security , Vol. 3, No.4,2007 , p. 40 .
- (16) Michel Klare , America's Maritime Power , Le Monde Diplomatique " English Edition " , March 2012 .
- (19) Mahdi Darius Nazemroaya , The Geopolitics of the strait of Hormuz , Global Research , January 8 , 2012 .



(٢٠) محمد عدنان مراد ، المحيط الهندي والخليج بين الاستعمار البريطاني ومطامع امريكا منذ الحرب العالمية الاولى حتى الوقت الحاضر ، مجلة الفكر السياسي ، دمشق ، العدد ١٥ ، ٢٠٠١-٢٠٠٢ ، ص ٢٠٩ .

قائمة المصادر والمراجع

١. محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافيا السياسية " منظور معاصر " ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ١٨٦ .
2. <http://swideg.jeeran.com/geography/archive/2008/12/745126.html>
3. Anthony H. Cordesman , Iran : Oil and the strait of Hormuz, center for strategic and international studies , Washington ,2007 , p.2 .
٤. نقلا عن : وسام الدين العكلة وياسر الخويش ، النظام القانوني للمضيق الدولي " دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، العدد ٤ ، ٢٠١١ ، ص ٣١٩ .
٥. للمزيد من الاطلاع على رؤيتنا التطبيقية لفهوم الجيوبولتكس راجع مقالنا التالي :
دياري صالح مجيد ، جيوبولتيكا السلام والحرب ، صحيفة الحوار المتمدن الالكترونية ، العدد ٢٩٦٢ ، ٢٠١٠ / ٤ / ١
6. Sayed Kazem Sajjadpour , Millitary attack on Iran , Anatomy of Israel's intentions , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.3 , 2011,p.1 .
7. Nasser Hadian and Shani Hormozi , American Missile defence : An Iranian response , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.3 , 2011,p.103 .
8. Reza Simbar and Arsalan Ghrbani , Iranand the Persian Gulf security , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.5 , 2011,p.92.
9. Marco D. Tomasi , Water – Borne IED threats and the strait ofHormuz , Joint Improvised Explosive Devise Defeat Organization , 2006 , p.2 .
10. Richard Rousseau , Strait of Hormuz : Iran's bluff , Geopolitical Monitor , January 19 , 2012 .
١١. ياسر الشاذلي ، ايران والحرب الباردة : مضيق هرمز مثالا ، صحيفة الرياض ، ٣٠ ديسمبر / كانون الاول ، ٢٠١١ .
12. Asghar Jafari – Valdani , The Geopolitics of the strait of Hormuz and the Iran – Oman relations , Iranian review of foreign affairs , Vol.2 , No.4 , 2012 ., p.13 .



13. Andrew Erickson , New US Maritime Strategy , China Security , Vol. 3, No.4, 2007 , p. 40 .
14. Michel Klare , America's Maritime Power , Le Monde Diplomatique " English Edition " , March 2012 .
15. Mahdi Darius Nazemroaya , The Geopolitics of the strait of Hormuz , Global Research , January 8 , 2012 .

١٦. محمد عدنان مراد ، المحيط الهندي والخليج بين الاستعمار البريطاني ومطامع أمريكا منذ الحرب العالمية الأولى حتى الوقت الحاضر ، مجلة الفكر السياسي ، دمشق ، العدد ١٥ ، ٢٠٠١-٢٠٠٢ ، ص ٢٠٩ .

١٧. مركز الجزيرة للدراسات ، اغلاق مضيق هرمز : خيارات دول الخليج ، قطر ، ٢٠١٢ ، ص ٤

18. Kenneth Katzman and others , Iran's threat to the strait of Hormuz , Congressional research service , 2012 , p. 5-6 .

للمزيد من الاطلاع على الافكار والتصورات الخاصة بهذه المشاريع ، راجع المصادر التالية :

١٩. عصام عبد الشافي ، مضيق هرمز وضروة البحث عن بدائل استراتيجية خليجية ، صحيفة الوطن الكويتية ، ٧ شباط ، ٢٠١٢ .

20. Paul Y . Cheng and others , Global Oil choke Points , New York , 2008 , p. 32 - 34 .

٢١. مركز الجزيرة للدراسات ، اغلاق مضيق هرمز : خيارات دول الخليج ، قطر ، ٢٠١٢ ، ص ٥-٦ .

<http://www.albawwaba.net/economic/78371>.

23. Iraq could Lose 1.7m bpd Export if Hormuz is Shut , 09 February 2012 .
<http://www.iraq-businessnews.com/tag/hormuz/>

24. <http://www.thirdpower.org/index.php?page=read&artid> .

مضيق هرمز: البدائل المتاحة في حال اقفاله: دراسة جيوبوليتيكية

م.م. تغريد رامز هاشم العذاري

جامعة بابل/ كلية التربية الاساسية

المقدمة

لما كانت المضائق البحرية تشكل نقاط تحكم في الملاحة البحرية فانها احتلت مكانة وأهمية استراتيجية مرموقة مما جعلها نقاط صراع وتنافس سياسي بين القوى البحرية، 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.

ومضيق هرمز من ابرز هذه المضائق البحرية حيث كان له أثراً مهماً منذ العصور القديمة ولا يزال الى وقتنا الحاضر، فمنذ القدم استخدمه الانسان في الانتقال من الساحل العربي الى الساحل الإيراني والعكس، فضلاً عن انه استخدم في حركة التجارة بين الحضارات التي قامت في المناطق المحيطة في الخليج العربي كبلاد الرافدين وجنوب الجزيرة، وبرز دوره أكثر ممراً للتجارة بين الشرق والغرب إذ كانت السفن التجارية تعبره الى الخليج ومنه الى شط العرب فنهر الفرات لتقترب من ساحل البحر المتوسط حيث يتم نقل التجارة بالقوافل الى الساحل ومنه الى اوربا، وبعد فترة الركود، أبان السيطرة البرتغالية على الخليج العربي عام 1600، استأنف المضيق والخليج العربي دورهما التجاري وذلك في فترة السيطرة البريطانية عام 1820، الى أن افتتحت قناة السويس عام 1869 التي حدثت من أهمية الخليج العربي التجارية. ومع اكتشاف النفط في المنطقة وازدياد كميات انتاجه زادت أهمية المضيق بشكل كبير، فعلى سبيل المثال في عام 2011 بلغت صادرات النفط الخام من خلال المضيق 17 مليون برميل يوميا وهو ما يعادل 35% من حجم التجارة النفطية و 20% من حجم التجارة النفطية في العالم، ونظراً لهذه الأهمية فإن المضيق كان عرضة للتهديد، وقد تعرض بالفعل ابان الحرب العراقية الإيرانية، ومن ابرز صور التهديد التي يمكن ان يواجهها المضيق التلغيم والهجوم العسكري، ولتحاشي اثار مثل هذه التهديدات يجب على الدول التي تعتمد على المضيق في صادراتها و وارداتها ان تحرص على التوسع في انشاء انابيب النفط وفي تهيئة موانئها على خليج عمان والبحر الاحمر تحسباً لاي طارئ.

ومضيق هرمز أحد المضائق المهمة في عالم اليوم، حيث يقع في منطقة الخليج العربي ذات الأهمية التاريخية والسياسية فضلاً عن ثقلها النفطي، وقد تصاعد الاهتمام بهذا المضيق والملاحة عبره إبان الحرب العراقية- الإيرانية التي استمرت ثمان سنوات 1980-1988م، حيث صدرت بعض التهديدات الإيرانية بأغلاقه امام الملاحة. و صدرت في المقابل بعض التصريحات والقرارات الدولية التي تحذر من اغلاقه، وكذا صور التهديد للملاحة عبره ومصادر ذلك والخيارات الممكنة امام دول المنطقة في حال تنفيذ مثل هذه التهديدات.

المبحث الاول

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

تمهيد

تأتي دراسة الموقع الجغرافي في مقدمة المقومات التي تضع الخصائص التي تؤثر في الوحدة السياسية او الاقليم، ومن ثم يكون للموقع الجغرافي أثر مهم في تقدير وزن الوحدة السياسية قياساً بكيانها الذاتي من ناحية وقياساً للوحدات السياسية الاخرى من ناحية ثانية.

إن الموقع الجغرافي لمضيق هرمز يمتلك أهمية فاعلة عبر مسار التأريخ في حسابات القوى الدولية المتنافسة او حسابات القوى الاقليمية، إذ يعد مضيق هرمز الاستراتيجي احد اهم

الممرات الرئيسية لتجارة النفط العالمية من اكبر منطقة احتياطي للنفط في العالم، ويكتسب مضيق هرمز اهميته لكونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج الواصل بين مياه الخليج العربي شبه المغلقة والبحار الكبرى على المحيط الهندي.

و دراسة الموقع الجغرافي على النحو الآتي:

أولاً- الموقع الفلكي:-

ونعني به موقع المكان إلى أقواس الطول ودوائر العرض وبعبارة أخرى موقعه إلى أقواس الطول شرق أو غرب جرينتش ودوائر العرض، شمال أو جنوب الدائرة الاستوائية. وتكمن أهمية الموقع الفلكي في التأثير على تباين الصفات المناخية من مكان لآخر على سطح الأرض، الأمر الذي يؤثر بدوره على النشاط البشري لسكان المكان، فكلما كانت دوائر العرض متعددة أدى ذلك إلى تنوع الظروف المناخية ومن ثم أعطى فرصة لذلك المكان من التكامل المناخي بين أجزائها.

أما أقواس الطول فلا تعطي دلالات جغرافية ذات قيمة سوى تحديد الزمن بالدرجة الأساس. ويقع مضيق هرمز بين دائرتي عرض (25 36 ° - 27 11 °) شمالاً، وقوسي طول (55 53 ° - 57 18 °) شرقاً، ويحصر بين خطين أحدهما يميزه من الخليج العربي ويمتد من رأس الشيخ مسعود في شبه جزيرة مسندم العمانية إلى الغرب من جزيرة هنجام الإيرانية مروراً بجزيرة قشم حتى الساحل الإيراني لمسافة (28 ميلاً بحرياً)، والخط الآخر يميزه من خليج عمان ويمتد من رأس دبا على ساحل الإمارات إلى دماجة على الساحل الإيراني لمسافة (52 ميلاً بحرياً)، إذ يشكل الحدود الشمالية لخليج عمان أو المدخل الجنوبي للمضيق من المياه الدولية، إذ بحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحاً للملاحة طول العام، حيث للعوامل المناخية أثرها في أن يكون مضيق هرمز ممراً مائياً عالمياً لنقل السلع التجارية من الشرق إلى الغرب.

ثانياً: موقع الجوار:-

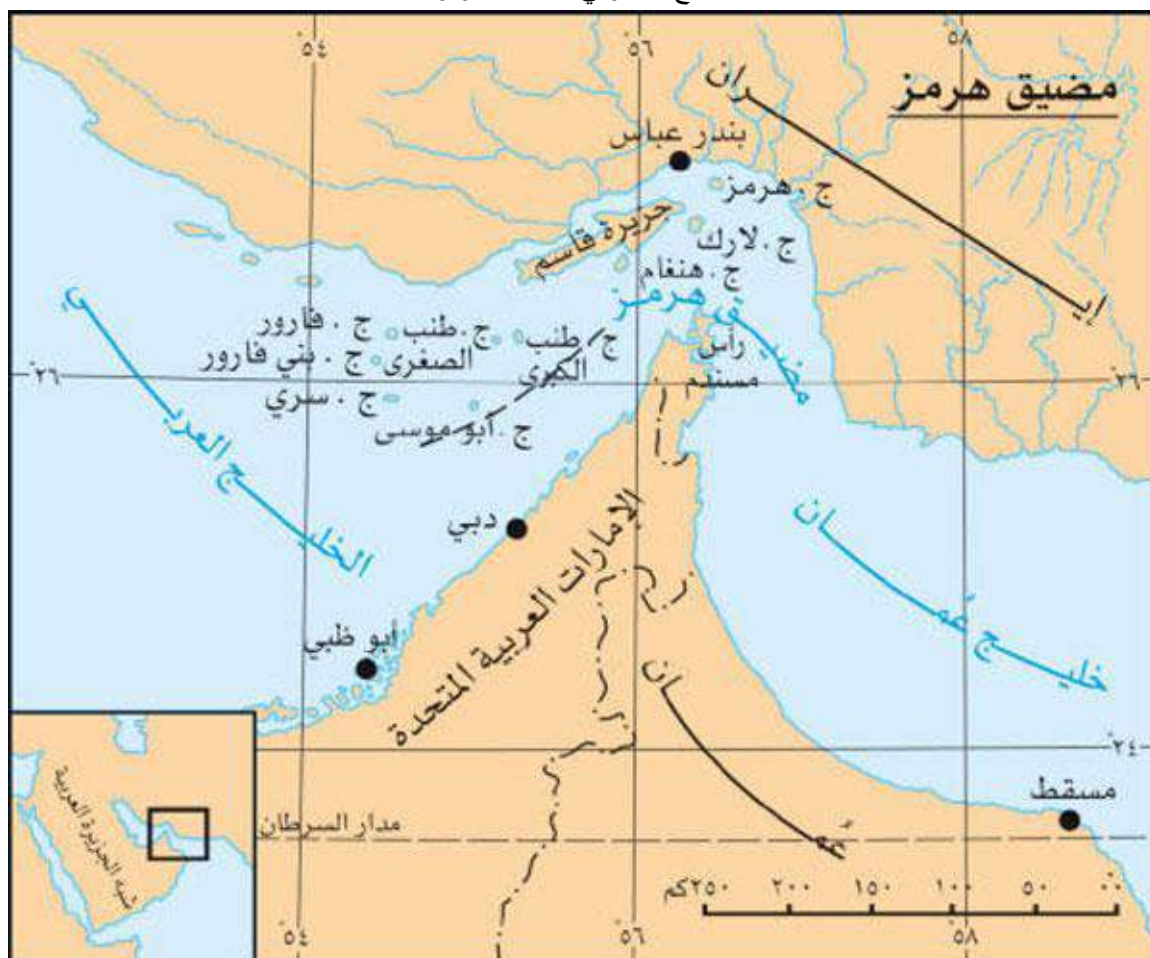
يطلق عليه أحياناً بما يسمى الموقع النسبي (Relative Location) وهو الموقع الذي يخص الأماكن المتجاورة، ويُعنى بالآثر الذي يتركه الموقع الجغرافي على العلاقات بين تلك الأماكن، ويقصد به أيضاً موقع مكان ما قياساً لمحيطه السياسي، ويبين عدد الدول التي تتجاور وتتشارك بالحدود السياسية التي تفصل بينها، وما يتركه ذلك الموقع من أثر في علاقاتها الدولية التي تربطها بالدول المجاورة لها، ومجاورة الدول بعضها بعضاً يؤثر في علاقاتها وقت السلم والحرب على حد سواء، و يبرز التأثير الجيوبولتيكي لموقع الجوار في العلاقات الدولية إذا كان هناك تباين بين المكان وجواره من حيث القوة، الذي قد يؤدي إلى أن يضطر ذلك المكان إلى الخضوع للمكان الأقوى أو أنه يصبح عرضة لأطماعه.

يربط مضيق هرمز الخليج العربي، وهو بحر شبه مغلق بخليج عمان وهو بحر مفتوح، والخليج العربي عبارة عن لسان بحري للمحيط الهندي يمتد بين شبه الجزيرة العربية وإيران، ومن الناحية الجغرافية يحد المضيق في الخليج العربي، قطران من بين الاقطار الثمانية المطلة على الخليج العربي والتي تطل بصورة مباشرة على مضيق هرمز. أما الأقطار الست الباقية فمتاخمة له بشكل أو بآخر، وتتباين هذه الاقطار المتاخمة، من حيث المساحة.

ويحد مضيق هرمز إيران من الشمال والشمال الغربي ومن الجنوب سلطنة عمان، وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لارك وجزيرة هنجام وتتألف شواطئه الجنوبية من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزندام الواقعة في أقصى الشمال من الأراضي العمانية. خريطة (1).

خريطة (1)

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر: 1_ مضائق العالم قسم العلوم البحرية، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://pamna.ps>

2_ زاهر الخطيب، مضيق هرمز ضرورة ضمن حرية الملاحة فيه وأهميته للملاحة العربية، (الانترنت) على الموقع

<http://www.swideg.jeeran.com>

ان الذي يميز ايران من عمان وأقطار المنطقة الأخرى خاصيتان إضافيتان، وهما، إن ايران هي القطر الوحيد الذي تمتد سواحلها على طول الجانب الشرقي من الخليج العربي، وفي الوقت نفسه تتاخم روسيا.

وخلاصة القول ان مضيق هرمز تجاوره دولتان هما ايران وهي الدولة الوحيدة غير العربية التي تطل على الخليج العربي ومضيق هرمز، وعمان وهما القطران الساحليان الوحيدان اللذان تحاذي سواحلها البحر العربي والخليج العربي.

* مضيق هرمز .. وحقائقه الجغرافية والاستراتيجية *

يبلغ عرض مضيق هرمز حوالي (55) كم، أما عند أضيق نقطة فيه فيبلغ عرضه نحو (34) كم وتتبع أهميته الاستراتيجية من كونه معبراً لنحو 35_40% من النفط المنقول بحراً على مستوى العالم، حيث تعبره يومياً ما بين 20_30 ناقلة تحمل ما يصل 18 مليون برميل من النفط، ويمر من المضيق نحو 90% من النفط السعودي و98% من النفط العراقي و99% من النفط الاماراتي و100% من النفط الكويتي والقطري، وتعتمد اليابان على المضيق في وصول 85% من حاجاتها من النفط، وكذلك تعتمد كل من كوريا الجنوبية والهند والصين على المضيق في وصول اكثر من 70% من حاجاتها من النفط، بينما تعتمد عليه الولايات المتحدة في وصول 18% من حاجاتها النفطية.

يعد مضيق هرمز واحداً من الأحد عشر مضيقاً في العالم، ذات الأهمية الاقتصادية الكبيرة والتي لها علاقة بمصالح دول العالم اجمع وذلك لكونه ممراً للسفن المحملة بالبضائع ومصادر الثروة والتكنولوجيا والمعدات الحديثة، اذ يشكل مرور

النفط من المضيق جوهر هذه الأهمية الاقتصادية، حيث يعتمد معظم اقتصاد العالم الحر على الثروة بالنفط والذي يعد هذا الممر الحيوي بوابته الى العالم الخارجي وهو منفذ النفط وشریان الحياة للعالم الصناعي بوجه خاص، لذا يعرف خبراء الطاقة وشركات الملاحة مضيق هرمز بأنه "العنق الرئيسة للعالم". وقد حظي هذا المضيق باهتمام المختصين، فأصبح يشار اليه بـ(المضيق الستراتيجي) و (صمام الامان الدولي) و(الممر الدولي للنفط) و (شريان الطاقة).

ولاهمية المضيق الستراتيجية لأمن المنطقة وللاقتصاد العالمي كانت الولايات المتحدة في مقدمة الدول التي اعلنت استعدادها للتدخل العسكري للحفاظ على سلامة الملاحة عبر مضيق هرمز، وجاء هذا الاعلان عام 1982 اثر الحرب العراقية الايرانية عندما انشأت الولايات المتحدة قوات التدخل السريع التي وصل عددها الى (200) الف رجل مزودين بأحدث الاجهزة والمعدات ووسائل الحرب العصرية ترافقهم حاملات الطائرات والغواصات المزودة بالصواريخ ورابطت هذه القوة في الخليج العربي وبحر العرب.

فضلاً عن ذلك فقد برزت أهمية الموقع الستراتيجي للمضيق بوصفه الممر الوحيد لبعض دول الخليج كونه يؤدي الى ثماني دول هي، السعودية، الكويت والعراق ودولة الامارات العربية المتحدة، وقطر والبحرين، وايران، وعمان، لذلك يعد المنفذ الوحيد للدول المطلة عليه باستثناء السعودية التي لديها موانئ على البحر الاحمر، وعمان التي تقع موانئها الرئيسة على خليج عمان، ودولة الامارات التي أقامت مؤخراً ميناء خور فكان كمخرج بديل.

يتضح مما تقدم أهمية موقع مضيق هرمز الجغرافي من كونه همزة وصل تحكم في مدخل الخليج، حيث يشكل أهمية كبرى للملاحة الدولية حيث يعد الممر البحري الوحيد بين الخليج العربي وبحار العالم، لذلك يعد حلقة الوصل بين القارات الثلاث اسيا وافريقيا واوربا، ثم أن موقعه يشكل منطقة فصل بين منطقتين متباينتين لغوياً ومذهبياً، جزيرة العرب والاقليم الايراني، ثم انه بحكم موقعه المداري، تجعل منه ظروفه المناخية مضيقاً صالحاً للملاحة طول العام، لذلك اكسبه موقعه الجغرافي أهمية سوقية عالمية كبيرة.

المبحث الثاني

التواجد الامريكي في الخليج العربي

* الاستراتيجيات الامريكية والغربية

إن اعتماد الولايات المتحدة الامريكية على نفط الخليج العربي ومروره عبر مضيق هرمز الى الاسواق العالمية عبر رأس الرجاء الصالح ومضيق ملقا والمضائق الاندونيسية يجعل القوة البحرية الروسية المتواجدة في هذه المناطق الشاسعة تهدد الولايات المتحدة الامريكية، ومضيق هرمز هو أكثر هذه المناطق صلاحية لهذا التهديد، ويشير الاميرال زموت (يجب ان يمر النفط المصدر من الخليج العربي عبر مضيق هرمز).

إن الخليج العربي نفسه ضحلاً وان المضيق بصورة عامة ضيق، وعليه فإن مجال المناورة للناقلات الكبيرة محدودة، وهذا يعني بأنه من السهل ان تلغم أو تسد تلك الممرات تلك وبإغراق عدد من الناقلات العملاقة في مواقع حساسة يمكن ان يعيق الى حد كبير مرور الشاحنات من الخليج لفترة طويلة من الزمن، وهذا يجعل مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية ليس ممراً دولياً عاماً فحسب، بل استراتيجياً لكونه صمام امان دولي، وهو واحد من المواقع في العالم والتي يمكن استخدامها من قبل الدول الاخرى، والمنظمات غير الرسمية لتهديد الولايات المتحدة الامريكية والاضرار بمصالحها الاستراتيجية في المنطقة.

ولن تكون الولايات المتحدة راغبة في اللجوء الى القوة عند فرض حظر نفط عربي في المستقبل اذ سيكون لذلك نتائج سلبية، حيث ان العمليات العسكرية ستعرض أمن الشحنات النفطية الى الخطر، فضلاً عن الاعتبارات القانونية والسياسية الدولية، ومن الممكن ان يؤدي التدخل العسكري الى توقف نقل النفط عبر الخليج العربي ومضيق هرمز، لذلك حقول النفط العربية ستكون هدفاً للتدخل العسكري الامريكي اكثر مما هي الحال مع حقول النفط الايرانية، وايران تعد أي تدخل عسكري اجنبي عدواني في الخليج بأنه ذريعة للحرب وستقوم بزرع المضيق بالألغام.

ولم يقتصر التهديد الأمريكي لمضيق هرمز على اطلاق التهديدات وصيحات التحذير باحتمال تعرض الناقلات المارة في هذا الممر الحيوي لهجوم تخريبي بل شمل أيضا ألاتراق العسكري الأمريكي بصورة مستمرة في منطقة الخليج العربي، وهذا يمثل بحد ذاته تهديداً خطيراً للأمن في مضيق هرمز وعموم المنطقة لأنه يعد خرقاً للأمن القومي العربي.

فللولايات المتحدة مصالح عدة في الخليج العربي تسعى لتحقيقها وهي:

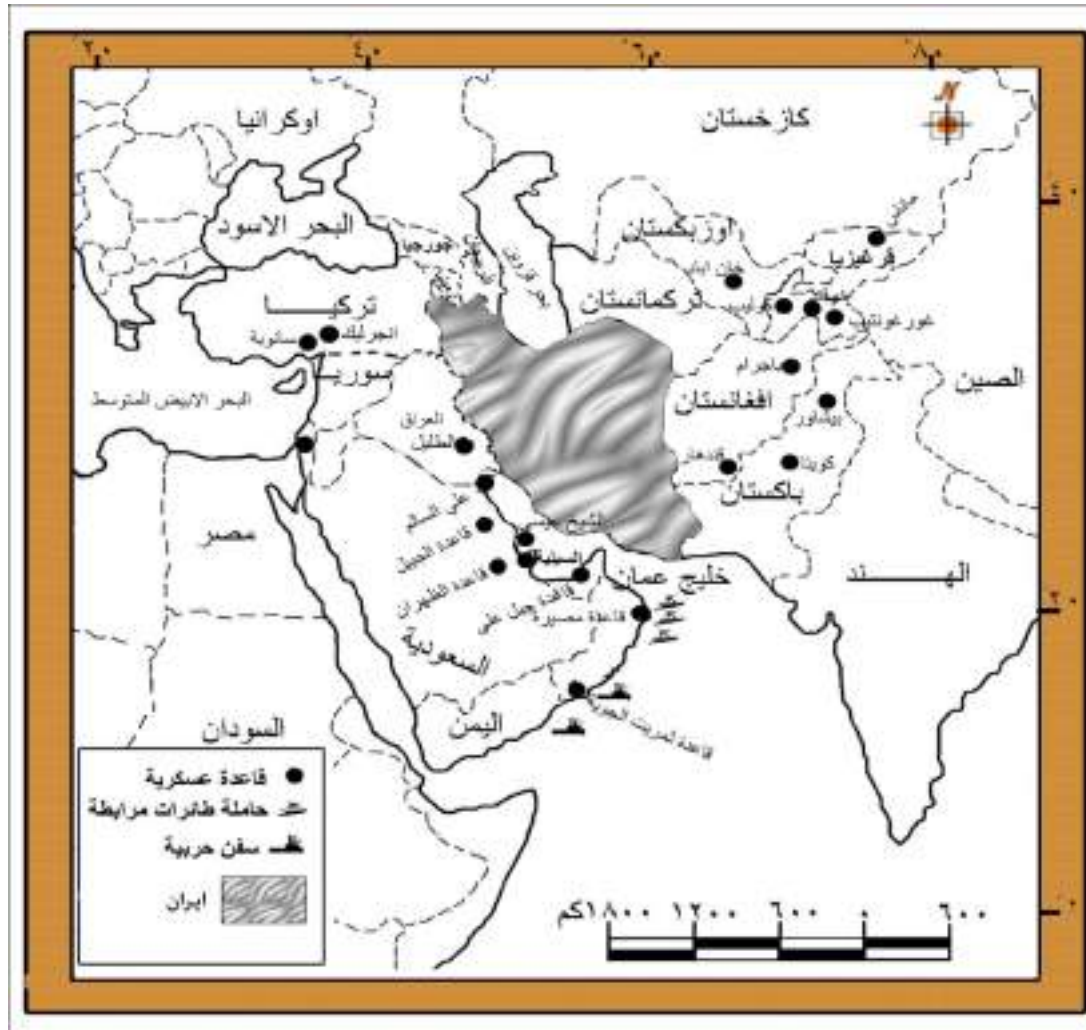
- 1- الحصول على النفط بأسعار مستقرة ومناسبة.
- 2- الوصول الحر الى اسواق دول الخليج العربي.
- 3- تشجيع الاصلاحات السياسية والاقتصادية وحقوق الانسان في دول مجلس التعاون الخليجي.
- 4- الحيلولة دون بروز أية قوة اقليمية تهدد الوجود والمصالح الامريكية في الخليج العربي.
- 5- ديمومة استقرار المنطقة، الذي يؤدي الى ضمان امن اسرائيل، لذلك فالولايات المتحدة تعد الخليج العربي جزءاً من الأمن القومي الأمريكي وينبغي صيانته للحفاظ على مكانتها.

-القواعد الأمريكية في الخليج العربي:-

تشهد منطقة الخليج العربي الكثير من التحديات الامنية والجيوسياسية والاقتصادية والاجتماعية، ومن ابرز هذه التحديات الوجود العسكري الاجنبي، وتحديدأ الوجود العسكري الأمريكي في منطقة الخليج العربي، حيث يشكل الوجود الأمريكي في الخليج العربي مصدر قلق وتهديد حقيقي لمنطقة الخليج العربي وايران، خصوصاً ان الدول محاذية لايران، لذا إن أي تحرك عسكري أمريكي لضرب المنشآت النووية الإيرانية سيتم عبر القواعد الأمريكية المنتشرة في المحيط الاقليمي لإيران و منها القواعد المنتشرة في الخليج العربي،(خريطة2).

خريطة (1)

القواعد العسكرية الأمريكية في المحيط الاقليمي للمنطقة



المصدر:

- 1- ياسين سويد، الوجود العسكري الاجنبي في الخليج واقع وخيارات، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2004، ص124-128.
 - 2- سامح راشد، العرب ونووية ايران، مجلة السياسة الدولية، العدد 165، مركز الاهرام، القاهرة، 2006، ص123.
 - 3- حسام سويلم، القواعد العسكرية في اسيا الوسطى، مجلة السياسة الدولية العدد 164، مؤسسة الاهرام، القاهرة، 2006، ص84-85.
 - 4- ماجد حمود، كمال حمود، الاطلس الجغرافي للعالم الاسلامي، دار الرضوان، حلب، ص4.
- لذلك اصبحت الولايات المتحدة معضلة الامن في النظام الاقليمي العربي وخصوصاً انها تتعامل مع الملف الامني تعاملاً عسكرياً بحتاً، وتركز على الشق العسكري مع تجاهل الابعاد السياسية والانسانية، مما جعلها في الآوان الأخير أكثر حدة في ظل تنامي نزعة وغطرسة القوة لدى الادارة الامريكية فمنذ 1991م، حولت واشنطن النظام الاقليمي الى ثكنة

عسكرية امريكية مكونة من سلسلة من القواعد والمنشآت والمطارات والموانئ، فضلاً عن ضخامة وكثافة القوات الامريكية (1).

- أ- مركز العمليات الجوية المشتركة بقاعدتي الظهران والجبيل.
- ب- الوجود الامريكي في الكويت: يوجد نحو (50) الف جندي من افراد الجيش الامريكي متمركزين في قاعدة علي السالم ويحضون بدعم مباشر من دولة الكويت يقدر بنحو (177) مليون دولار.
- ج- الوجود الامريكي في دولة الامارات العربية المتحدة: يتواجد فيها نحو (570) عنصراً من افراد القوات الجوية الامريكية يستخدمون ميناء جبل علي كقاعدة عسكرية جوية.
- د- الوجود الامريكي في قطر: يتواجد فيها نحو (3300) عنصراً من افراد الجيش الامريكي مزودين بطائرات (كي سي 10) و (كي سي 135) الخاصة بتزويد المقاتلات الحربية بالوقود، و يوجد فيها مقر القيادة المركزية للقوات الامريكية في الشرق الاوسط في السيلية، فضلاً عن وجود مركز قيادي جوي في العُديد.
- هـ- الوجود الامريكي في سلطنة عمان: يتواجد فيها نحو (550) عنصراً من افراد الجيش الامريكي يعملون ضمن القوة الجوية الامريكية موزعين على قاعدتي مصيرة وثمرت، فضلاً عن وجود تسهيلات عسكرية للقوات الامريكية في صعب والمثنى.
- و- الوجود الامريكي في البحرين: يوجد فيها نحو (4500) عنصر من أفراد الجيش الأمريكي يعملون في مقر الاسطول الخامس الامريكي، فضلاً عن قاعدة الشيخ عيسى الجوية، فضلاً عن ذلك ان الدول الخليجية تتعاون لوجستياً مع القوات الامريكية وتقدم لها التسهيلات اللازمة مثل فتح الموانئ والمطارات امامها (2). جدول(1) يبين أهم القواعد الامريكية في الخليج العربي.

جدول (1)

أهم القواعد الامريكية في الخليج العربي

القطر	اسم القاعدة	تجهيزاتها
سلطنة عمان	مصيرة-صلالة-مسقط-ثمرت-سيب	جوية وبحرية+اسلحة ثقيلة وطائرات حديثة+أجهزة معلوماتية
السعودية	الظهران-الدمام-تبوك-جدة-خميس-مشيط-الباطن-الشرو-التيصومة الشمال-الجبيل	جوية+طائرات حديثة+قاذفات ذرية+ صواريخ موجهة+صواريخ هوك + 4 طائرات إنذار مبكر (أ-واكس)+سفن بحرية
البحرين	الجفير-المحرق-مطار الصخير	غواصات حاملة الرؤوس النووية طراز بولارسي+ مطار جوي+بحرية (أنواع مختلفة من الاسلحة البحرية)
الامارات العربية	الشارقة-الفجيرة	جوية+بحرية+انواع مختلفة من الاسلحة البحرية
الكويت	المطلاع-العبدلي-جزيرة فيلكا-ام المدافع-الابرق-الشعبية-مطار الكويت	جوية+بحرية+انواع مختلفة من الاسلحة الحديثة+ قوات امريكية نظامية

البحر العربي والبحر المتوسط	الاسطول السادس	25 قطعة بحرية
المحيط الهندي	الاسطول الخامس	9 حاملات طائرات كل منها 100 طائرة+ طرادات متقدمة
المحيط الهادي	الاسطول السابع	صواريخ حاملة رؤوس نووية+ غواصات ذرية+ منصات صواريخ+ طائرات قاذفة+ أسلحة تقليدية وحديثة
الولايات المتحدة	قوات التدخل السريع	110 الف مقاتل+ 82 فرقة مظلات+ 101 قوات محمولة جواً+ 2 كتيبة قوات خاصة+ 3 مجموعات مشاة بحرية+ 1- الالف مقاتل قوات صدامية

جدول (3)

الوجود العسكري الغربي في الخليج العربي

الدولة	مياه الخليج العربي وبحر العرب	السعودية	الكويت	البحرين	عمان	قطر
الولايات المتحدة الأمريكية	الاسطول الخامس: 15- الف جندي، 21 قطعة بحرية، 12 سفينة تحمل معدات ثقيلة ودبابات ومدافع، قاعدته الرئيسة الجفير بالبحرين. -حاملة طائرات (75- 80 طائرة).	5- الآف جندي - 4410 خبيراً 130- طائرة حربية	- قوات بحجم لواء - أسلحة ومعدات للواء المدرع. 24- طائرة مقاتلة للدعم الجوي. 12- طائرة هليكوبتر.	600- جندي 50- خبيراً 18- طائرة حربية - قاعدة الجفير، ميناء المبيت للاسطول الخامس	-قوات غير معلومة. - 7 خبراء -القواعد: مطار جزر مصيرة، مرفأ، مسقط، مرفأ مطرح.	4- الالف جندي -أسلحة ومعدات تكفي للواء مدرع 24 طائرة حربية.
بريطانيا	- وحدة عمليات بحرية: مدمرة+ فرقاطة+ سفينة دعم لوجستي+ سفينتان حربيّتان (في مضيق هرمز). - قوات (عملية أرميلا): مدمرة+فرقاطة+ سفينة دعم لوجستي.	6- طائرات تورنادو -طائرتا صهريج 40 - خبيراً عسكرياً	129- خبيراً عسكرياً.	استخدام بحري لقاعدة الجفير	- 600 خبير عسكري	؟
فرنسا	14- سفينة حربية متنوعة. -طراد -فرقاطة	6 طائرات ميراج - طائرة نقل	؟	؟	؟	؟

يتضح مما تقدم، أن الهيمنة الأمريكية على الخليج العربي سياسياً وعسكرياً، وانتاجها لسياسة الاحتواء المزدوج تجاه ايران والعراق وتلويحها المستمر باستخدام القوة العسكرية، واستخدامها الفعلي اذا ما لزم الامر، يشكل عاملاً مضافاً لاتباع ايران سياسة متوازنة على الاقل لتجنب العقاب على يد الولايات المتحدة، ان لم يكن ضمان مصالحها، فضلاً عن حجم الوجود الأمريكي في مياه الخليج والمزودة بمختلف الاسلحة الحديثة والتكنولوجيا المتطورة التي تعد بمثابة خطر حقيقي على المنطقة، ولاسيما ان الولايات المتحدة تلوح باستخدام القوة ضد ايران وتهدها بضرية استباقية لاجبارها على التخلي عن مشروعها النووي.

*** اشكال التهديد الممكنة وصوره:**

ان استبعاد إغلاق المضيق بحاجز صناعي لا يعني ان الملاحة فيه لم ولن تتعرض للتهديد والاعاقة بشكل او بآخر، حيث ان سفناً تعرضت للهجوم وهي تعبر المضيق، ويمكن ان يتعرض غيرها للتهديد نفسه او غيره، ويجمع هذه التهديدات انها مؤقتة وتعتمد على وسائل تستهدف السفن ذاتها.

- ابرز اشكال وصور التهديدات الممكنة ما يأتي:

أ- التلغيم بوساطة الألغام:-

يمكن القول ان بث الألغام البحرية في المسطحات المائية من أكثر الوسائل خطورة واسهلها في الممارسة، وذلك بسبب استمرار اثر الألغام مدة طويلة تصل الى خمسة عشر عاماً الى جانب تأثيرها الخطير على كل من السفن والغواصات، فضلاً عن ذلك سهولة زراعتها وسرعة ذلك، إذ يمكن تغطية جميع المضيق بالألغام بوساطة بعض السفن الحربية الحديثة خلال ساعات معدودة وبطريقة سرية وبتكلفة محدودة، وقد قامت ايران خلال حربها مع العراق بتلغيم اجزاء من الخليج العربي والمضيق مما عرض بعض الناقلات للضرر وجعل شركات التأمين ترفع اسعارها وكذلك جعل بعض الدول الغربية ترسل كاسحات الغام للمنطقة، حيث تمتلك ايران المخزون الكافي والوسائل لزراعة الألغام في المضيق، والمتغير الرئيس ليس عدد الألغام الذي يمتلكه ايران، فهذه الألغام رخيصة الثمن نسبياً، بل عدد الألغام التي يمكن نشرها قبل ان يكتشف العالم ذلك، فالتوقعات المبنية على تجارب سابقة تشير الى ان الولايات المتحدة قد تحتاج الى أكثر من شهر لاعادة فتح المضيق، اذا سمح لايران بزرع كمية، ولو قليلة من الألغام.

ب- الهجوم العسكري:-

قد تتعرض الملاحة في المضيق لهجوم عسكري أرضي أو بحري أو جوي، وتزداد احتمالية ذلك في أوقات الحرب وان كانت ممكنة الحدوث في وقت السلم، وقد حصل شيء من ذلك عندما قامت ايران بمهاجمة بعض السفن في المضيق في أثناء حربها مع العراق، ومما يساعد على مثل هذا الهجوم انتشار الجزر في المضيق إذ يسهل مهاجمة السفن العابرة من خلال هذه الجزر، ونظراً لامكانية مثل هذا الهجوم فقد استتكرت بعض الدول من داخل المنطقة وخارجها آنذاك قيام ايران بنصب بعض الصواريخ الصينية الصنع على مقربة من المضيق في جزيرة ابو موسى.

وهذا النوع من التهديد يمكن ان يتم عن طريق الدول المحيطة بالمضيق في حال حدوث صراع اقليمي او عن طريق قوى دولية وخاصة الولايات المتحدة التي اصبح لها تواجد في مياه الخليج منذ ازمة الخليج عام 1990م، حيث تجوب اساطيلها هذه المياه تحت مظلة الشرعية الدولية وباسم تطبيق القرارات الدولية، فضلاً عن ذلك يمكن ان يتم الهجوم عن طريق مجموعات مسلحة في المنطقة، اذ وقع في عام 1976 هجوم بالقنابل لناقلات كانت تعبر المضيق قامت به مجموعة مسلحة لها علاقة بجهة تحرير عمان والخليج العربي الاشتراكية الثورية.

وهذه تدلنا على انه يمكن ان تستهدف بعض السفن العابرة وخاصة الغربية وبالذات الامريكية، وذلك مع تنامي شعور العداء ضد امريكا في المنطقة.

ج- التهديد عن طريق دول المنطقة المحيطة:

ان استقراء تاريخ المنطقة وواقعها المعاصر يشير الى ان اهم مواطن اثاره الصراع في المنطقة هي:

- 1- التباين والخلافات بين الجانبين العربي والايراني، بناءً على ما بينهما من تباين فكري وسياسي، فاذا انضم الى هذا بعض المشكلات بين الجانبين، كمشكلة الجزر الثلاث، طناب الكبرى وطناب الصغرى وابو موسى مع الامارات العربية المتحدة، فإنه تظهر لنا مواطن التهديد لأمن المضيق والملاحة فيه، وقد تكون مشكلة الجزر الثلاث من أكثر المشكلات قبولاً للتفاعل ومن ثم لتهديد أمن المنطقة، وهذه هي السياسة التي سنتبث السنوات القادمة مدى جديتها وقدرتها على جمع الطرفين العربي والايراني على ما فيه مصلحة المنطقة.

2- الخلافات بين بعض الدول العربية الخليجية: من ابرز الخلافات كانت بين العراق وبقية الدول العربية الخليجية الاخرى والذي بلغ قمته في حرب الخليج الثانية وما اعقبه من احداث مازالت أثارها قائمة حتى اليوم، فضلاً عن ذلك هناك خلافات بدرجة اقل بين دول خليجية اخرى قد تؤثر في استقرار الخليج العربي والملاحة عبره، خاصة اذا ما أذكت فتيلها واستغلتها دول معادية لكل تقارب بين دول المنطقة وذلك لتحقيق مصالحها على حساب مصلحة المنطقة، لذلك فإن التوجه القائم اليوم داخل المنطقة وبالذات دول مجلس التعاون في حل المشكلات بالطرق السلمية، هو الطريق الامثل لتجنب المنطقة التهديدات.

المبحث الثالث

الخيارات امام دول المنطقة في حال أعاقه الملاحة في المضيق

كثيراً ما يتبادر الى الازهان ما الخيارات المتوفرة لدى الدول المستفيدة من استخدام مضيق هرمز في حال تعرض الملاحة عبره لاي من اشكال التهديد والاعاقه.

في الحقيقة هناك عدة خيارات اهمها:-

أولاً- الاعتماد على الانابيب لتصدير النفط

لقد انشئت في المنطقة منذ الخمسينات عدة خطوط كان في مقدمتها تلك التي تصل كلاً من شمال العراق وشرق السعودية بساحل البحر المتوسط وخط الانابيب السعودي بترولالين الذي يصل شرق السعودية بالبحر الاحمر، وفي أثناء تهديد الملاحة في المضيق زمن الحرب العراقية الايرانية طرحت عدة مشاريع خطوط انابيب اخرى أهمها:-

أ- خط انابيب: يربط مناطق انتاج النفط بدول مجلس التعاون الخليجي بساحل البحر الأحمر، وهذا الخط يخدم دول مجلس التعاون الخليجي في تجنب جزء من صادراتها النفطية المخاطر في أثناء عبورها مضيق هرمز، لكن اعترض هذا المشروع انه باهظ التكاليف الى جانب ان طريق البحر الاحمر بطرفيه مضيق باب المندب، قناة السويس هو عرضه للتهديد أيضاً وخاصة اذا كان تهديد مضيق هرمز من قبل قوة دولية، فضلاً عن ذلك أن ساحل البحر الاحمر ابعد عن الاسواق في جنوب شرق اسيا، ومع هذا يبقى الخيار قائماً امام الدول.

ب- خط انابيب: يربط دول مجلس التعاون بخليج عمان والبحر العربي، و قدم المشروع من قبل عمان الى دول مجلس التعاون حينما هددت إيران بإغلاق المضيق، وهذا الخيار الى جانب انه يُبعد صادرات النفط عن خطر التهديدات في المضيق فهو اقل كلفة من الخط الى البحر الاحمر ونقاط مصبه اقرب الى الاسواق في اليابان وجنوب شرق اسيا، فهو خيار يحمل كثيراً من مقومات النجاح. فضلاً عن ذلك فإنه في ضوء التهديدات الايرانية عكفت دول الخليج العربي على دراسة مشروع لبناء خطوط انابيب تنفادى مضيق هرمز، والتهديدات الايرانية المحتملة بزعزعة الملاحة وشحنات النفط العالمية، حيث سينقل خط الانابيب، حال بنائها نحو 6.5 مليون برميل في اليوم، أي ما يوازي 40% من شحنات النفط اليومية عبر مضيق هرمز، فيما تخضع خطط خط الانابيب الثاني الاكبر للمناقشة وقد يستغرق بناؤه نحو عقد، وسينقل الخط الاصغر الذي سيمتد على مدى 224 ميلاً، النفط من حقل "حبشان" النفطي في دولة الامارات العربية الى الفجيرة التي تقع خارج مضيق عمان، وتعتزم شركة ابو ظبي للاستثمارات النفطية الدولية بناء الخط الذي سينقل 1.5 مليون برميل من النفط الخام يومياً، أي حوالي 55% من انتاج الامارات من النفط. وسينقل خط الانابيب الثاني، الذي سيطلق عليه "خط انابيب عبر الخليج" نحو (5) ملايين برميل نفط في اليوم من محطات خليجية مختلفة الى مخرج تصدير ربما يقام في عمان، فضلاً الى ذلك فإن هناك خطوطاً محتملة لسير خط الانابيب، الذي قد يمتد حتى العراق، ويمر عبر الكويت والسعودية ودولة الامارات العربية المتحدة الى العاصمة العمانية مسقط، على البحر العربي ونهاية الخط في اليمن او الفجيرة.

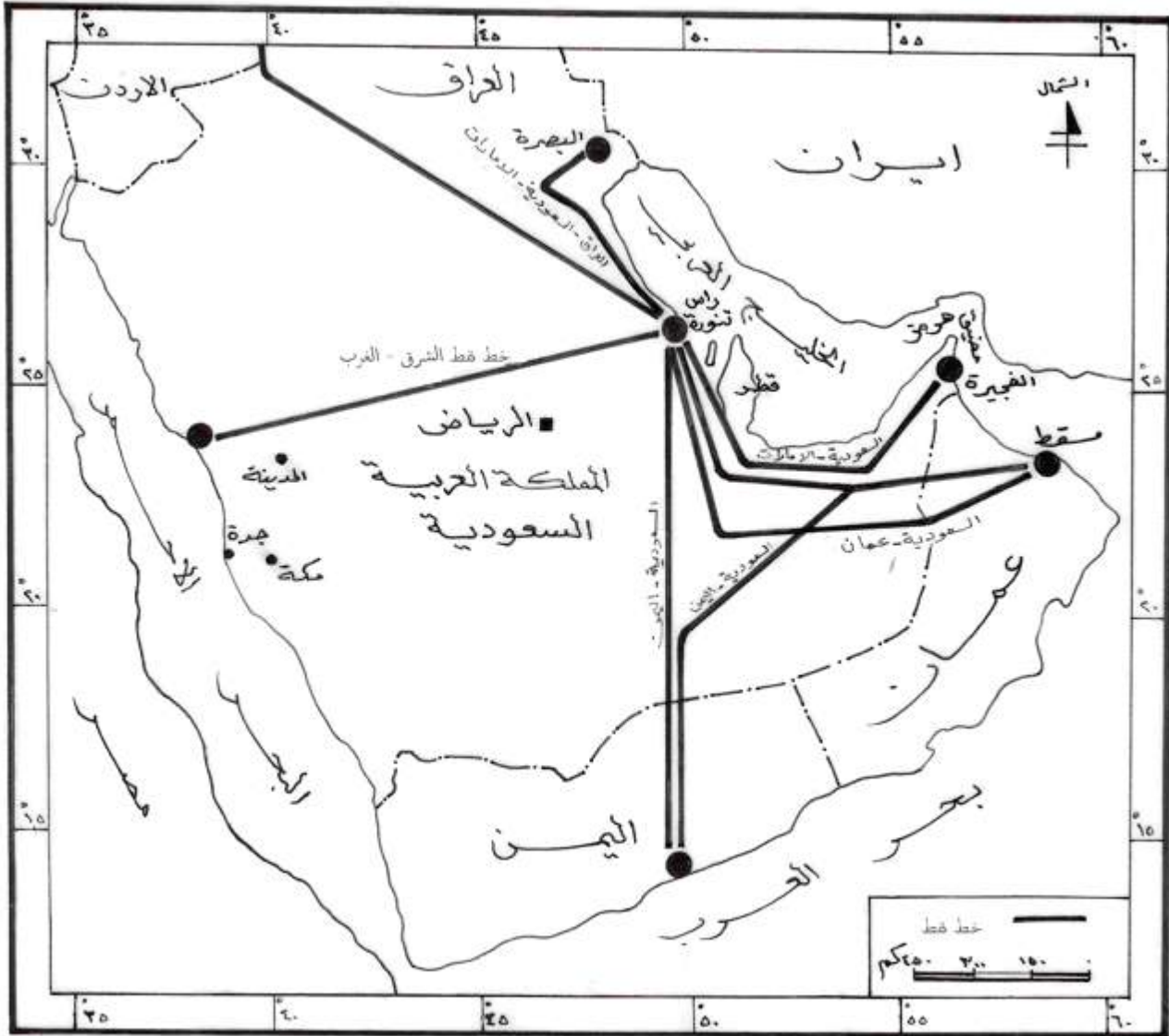
فضلا الى ذلك هناك عدة بدائل طرحت في حال تم إغلاق مضيق هرمز:

- الطرح السعودي: حيث طرح رئيس مجلس إدارة الصادرات السعودية بديلاً قد يغني عن الاعتماد على مضيق هرمز يتمثل في: مدّ خطوط أنابيب من رأس تنورة في المنطقة الشرقية في صلالة في سلطنة عمان، وعبرها يتمّ ضخّ نحو 4 ملايين برميل نفط، وتوجّه عن طريق البحر العربي، وقد ترتبط الكويت والبحرين وقطر بخطوط الأنابيب هذه ممّا سيقلل من أهمية مضيق هرمز والكف عن التهديد بإغلاقه.
- الإمارات العربية المتحدة استطاعت فعلياً مدّ خط أنابيب تضخّ عبره نفطها ممّا يجنبها الاعتماد على مضيق هرمز في تصدير نفطها، وقد بوشر العمل به في مطلع هذا العام 2012م.
- رئيس مركز الدراسات للشرق الأوسط طرح بأنه لا بد لدول الخليج والمنتجة للنفط المظلة على مضيق هرمز أن تبحث عن منافذ أخرى تجنّبها الاعتماد على مضيق هرمز، وقد يكون الحلّ في فتح خطوط أنابيب عبر اليمن وعمان حتى لا يظلّ العالم يعيش معضلة تتمثل في هاجس إغلاق المضيق وما ينتج عن ذلك من كوارث اقتصادية تعمّ العالم العربي والخليجي وكلّ العالم تقريباً، كما تفعل السعودية والتي لديها خطيّ أنابيب (شرق وغرب) يربطان المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الأحمر بطول (1200 كلم)، وقد خُصّص أحدهما لنقل الزيت الخام، والآخر لنقل الغاز المسال، وتمتّ توسعة هذين الخطّين عام 1992م بعد حرب تحرير الكويت لتبلغ الطاقة الاستيعابية لهما نحو 4.5 ملايين برميل نفط يومياً، وإما بواسطة خطوط التابلاين (1664) التي تربط المنطقة الشرقية من المملكة بساحل البحر الأبيض المتوسط في مدينة صيدا- لبنان مروراً بالأراضي السورية.
- وهناك بدائل مطروحة أخرى غير مضيق هرمز ومنها:
- *- شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين، أي في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية بين شبه الجزيرة العمانية الممتدّة في مضيق هرمز وبين خط عرض 26 شمالاً وخط طول 56 شرقاً، وتؤمّن هذه القناة دخلاً مالياً مذهلاً لسلطنة عمان والدول الخليجية المساهمة في إنشائها.
- *- بدائل استراتيجية عبر اليمن: مدّ خط أنابيب من حقول النفط السعودية إلى ميناء الملا في محافظة حضرموت، وبمقدّر بمسافة تتراوح بين 350 و400 كلم، ويكون هذا الخط عبارة عن عملية ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمنافذ استراتيجية على سواحل الدول المظلة على خليج عمان وبحر العرب من خلال ستة طرق: (1)- نقل النفط السعودي عبر ميناء الفجيرة الإماراتي المطلّ على خليج عمان (2)- عبر خط السعودية- الإمارات- عمان (3)- عبر خط السعودية- عمان (4)- عبر خط السعودية- الإمارات- اليمن (5)- عبر خط السعودية- اليمن (6)- عبر خط أنابيب الكويت- السعودية- الإمارات- عمان- اليمن.
- *- إنشاء خط أنابيب بين إمارتي الشارقة والفجيرة بطول 100 كلم، يمكن من خلاله نقل النفط بالسفن من موانئ الدول المصدّرة إلى إمارة الشارقة حيث يتمّ تفريغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثمّ تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته، أو شق قناة بين هاتين الإمارتين وإلى الشمال منهما حيث المسافة تكون أقصر إذا كانت التضاريس تسمح بذلك.
- وهناك الكثير من الطروحات والبدائل، إلا أنه لا يُعمل بها في وقت قريب، وعندها تكون الكارثة الاقتصادية قد وقعت، ولكن يستحسن دراستها والعمل بإنجاز ما يصلح منها منعاً لأيّ تهديد مستقبلي.
- وفي حال غلق مضيق هرمز فأن الموانئ المرشحة البديلة للعراق هي العقبة للبضائع القادمة من اسيا وشرق افريقيا والموانئ السورية التركية للبضائع القادمة عبر البحر المتوسط من اوربا وامريكا وشمال وغرب افريقيا.
- خطوط انابيب ايرانية احدها يربط منطقة الانتاج الايرانية في شمال الخليج بميناء جسك على ساحل عمان والاخر يربط الاهواز بساحل المتوسط عبر تركيا وهذه المشروعات عند تنفيذها ستخفف من اعتما د ايران على المضيق في صادراتها النفطية.

يتضح مما تقدم أن مع هذه الخيارات تبقى الملاحة في مضيق هرمز عرضة للإعاقة المؤقتة وخاصة بواسطة التلغيم أو الهجوم العسكري. وأمام هذا الواقع ينبغي على دول المنطقة المستفيدة من المضيق التوسع على أنابيب النفط والعمل على تهيئة موانئها على سواحل خليج عمان والبحر العربي والبحر الأحمر. خريطة(3).

خريطة (3)

البدائل المتاحة في حال أقفال مضيق هرمز



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على:

الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://files.nireblog.com/blogs/hassan2007/files/256.jpg>

مستقبل الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز والخليج العربي:

تعد المضائق من المواقع التي ينظر إليها اليوم على أنها من اعقد المناطق الجغرافية وأخطرها على خريطة العالم السياسية والتي لها اثر خطير في العلاقات الدولية، والتي كانت ولا تزال تشكل مداخل تأريخية الى المنطقة العربية كبؤرة حضارية تلتقي فيها كل المواصلات وخطوط الملاحة العالمية ما جعل منها ومنذ عصور التأريخ القديمة مسرحاً لكثير من الصراعات بين القوى الكبرى.

إن استشراف الوضع الاستراتيجي في أي منطقة من مناطق العالم ليس تكهناتاً او رجماً بالغيب بل هو علم يقوم على استقراء مفردات الواقع وتحليلها والربط بينها، فضلاً عن ذلك فإن الاسئلة تطرح نفسها بالحاح، كيف سيكون الوضع الاستراتيجي في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز حتى عام 2025، وفي ضوء ذلك ننطلق من قراءة التحولات الجارية في المنطقة ورصدها من اجل وضع السيناريوهات المحتملة التي يمكن ان تشهدها هذه المنطقة خلال الاعوام التي تفصلها عن عام 2025، مع تحديد ماهية السيناريو المرغوب فيه او المأمول:

- 1- مستقبل الطلب العالمي على النفط الخليجي ومعضلة امن الطاقة، وهذا العامل سيرسم حدود الاهتمام العالمي بقضية الامن في مضيق هرمز والخليج العربي.
- 2- التطورات الداخلية على الساحة الايرانية وتأثيرها في مستقبل الوضع الامني في المنطقة، وفي علاقة ايران بدول مجلس التعاون الخليجي، فطبيعة النظام السياسي الحاكم في ايران سوف ينعكس على دوره بوصفه مصدراً للاستقرار أو لعدم الاستقرار في المنطقة.
- 3= الوجود العسكري الامريكي في الخليج العربي، ويعد هذا من العوامل الرئيسة المرتبطة بمستقبل الدور الامريكي في المنطقة، وهو دور سيكون له تأثيراته في صياغة مستقبل المنطقة.
- 4- مستقبل الازمة العراقية، وسوف يكون لشكل هذا المستقبل تأثيراته الكبيرة في مستقبل المنطقة برمتها، فعراق مستقر وموحد ويتحرك بفاعلية على طريق التنمية هو خلاف عراق مفكك يشكل بؤرة لتفريغ التطرف والإرهاب وتصديره.

- سيناريوهات الوضع الاستراتيجي:

انطلاقاً من دراسة هذه العوامل توصلت الدراسة الى تحديد سيناريوهات لمستقبل الوضع الاستراتيجي في المنطقة، مع تحديد شروط تحقق هذه السيناريوهات.

السيناريو الاول: هو سينارية الازمة الممتدة، أي استمرار الوضع الراهن في المنطقة على ما هو عليه، سواء لجهة الوضع في العراق، او لجهة النفوذ الامريكي في المنطقة، او لجهة الملف النووي الايراني، او الوضع الداخلي في ايران، او العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي.

وسيكون لهذا السيناريو اذا ما تحقق انعكاسات على دول الخليج، كاستمرار حال القلق في شأن مستقبل المنطقة، واستمرار الصراعات الطائفية في العراق، وقد استخدمت ألورقة الطائفية من قبل الأبراهيين لأثارة ألعنة الدينية، واستمرار اسعار النفط عند معدلات مرتفعة، واستمرار الانفاق العسكري المتزايد في دول المنطقة، وتعرض بعض دول الخليج لعمليات

السيناريو الثاني (الكارثي): وهو سيناريو سيتحقق في حال توافر شروط ومعطيات من أبرزها تفكك العراق، واندلاع حرب خامسة في الخليج بسبب الملف النووي الايراني، الامر الذي سيتربط عليه تداعيات كارثية على المنطقة، بدءاً من تصدير العنف والارهاب من دول الجوار القريب والبعيد وجعل العراق ساحة لتصفية الحسابات، واستهداف المصالح الامريكية كرد فعل على الهجوم العسكري الامريكي ضد ايران، وتحرك عناصر من الجوالي الايرانية والخلايا النائمة التابعة لايران الموجودة في دول الخليج العربي، فضلاً عن احتمال تعطل الملاحة في مضيق هرمز.

السيناريو الثالث: وقوع الخليج تحت هيمنة امريكية ايرانية مشتركة، وسيكون لهذا السيناريو تداعيات عديدة ابرزها، قيام تنسيق استراتيجي بين ايران والولايات المتحدة سيكون في الغالب على حساب دول مجلس التعاون الخليجي، الامر

الذي سيجعل هذه الدول، محاصرة بمحور واشنطن- طهران، الذي لن يمنع ايران من الاستمرار في التدخل في شؤون دول المجلس الداخلية بموافقة ضمنية امريكية.

يتضح مما تقدم حول توقعات استمرار الوضع الراهن في المنطقة، ان السيناريو الاول هو الاكثر رجحاناً (أي سيناريو الازمة الممتدة)، مع تزايد احتمالات التدهور في بعض المجالات، لكن دون ان تصل الامور الى حد السيناريو الكارثي، الا اذا اندلعت حرب بالمصادفة. وهذا يؤشر الى استمرار حال عدم الاستقرار في العراق لفترة من الزمن حتى وان استمر العراق موحداً، واستمرار الخلل الاستراتيجي في بعض موازين القوى في المنطقة لمصلحة ايران، ذلك الامر يدعو دول مجلس التعاون الخليجي الى التنسيق في ما بينها في مجال الامن والدفاع، وهذا هو السبيل الوحيد لتعزيز قدرتها الذاتية على حماية امنها ومصالحها في ظل بيئة اقليمية غير مستقرة، لذلك على هذه الدول ان تتحسب لاحتمال اندلاع حرب جديدة في المنطقة.

الاستنتاجات:

أما أهم الاستنتاجات فهي كالآتي:

تبين خلال الدراسة أهمية مضيق هرمز الذي هو مدار اهتمام العالم اليوم نسبة لأهميته الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، فهو يعتبر من أهم الممرات المائية التي تعبره ناقلات النفط الخليجي إلى معظم دول العالم، وقد أصبح الشريان الحيوي الذي يمدّها بالطاقة ويعود بالازدهار والثراء على كل الدول المطلة عليه والتي لها منافذ عليه كدول الخليج العربي، والمشرفة على أكبر مساحة من مضيقه كالجمهورية الإسلامية الإيرانية التي تستخدمه اليوم كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرضت لعقوبات اقتصادية أو هُددت بالحرب فإنها ستسعى جاهدة لإغلاق المضيق أمام عبور جميع السفن والناقلات النفطية والبواخر الحربية، مستعرضة قوتها الدفاعية العسكرية بمناورات على مياهه تبرز من خلالها تطوّر سفنها وزوارقها الحربية وكفاءة أسطولها الحربي المجهّز بالطائرات والصواريخ البعيدة المدى، وقدرتها على تلغيم أعماق المضيق ومنع البواخر الكبرى من التقدّم نحو أراضيها، أو فرض مزيد من العقوبات الاقتصادية الدولية عليها والتي هددت ركائز حياتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، وكلّ هذه المستجّدات أزمّت المنطقة لتتأهّب لأي طارئ في حال أقفلت السلطات الإيرانية مضيق هرمز.

وأُتضح كذلك ان الوجود العسكري الأمريكي في الخليج العربي تزايد بعد أندلاع الحرب العراقية_الايروانية في ايلول 1980، التي قدمت ذرائع الى امريكا لارسال مزيد من القطع الحربية بحجة الدفاع عن حرية الملاحة وضمان سلامة مضيق هرمز، وتأمين الامدادات النفطية الى الدول الصناعية.

وأمام هذا الواقع ينبغي على دول المنطقة المستفيدة من المضيق التوسع في الاعتماد على تهيئة موانئها على سواحل خليج عثان والبحر العربي والبحر الاحمر.

المصادر:

- 1- جمال حمدان، شخصية مصر (دراسة في عبقرية المكان)، الجزء الثاني، عالم الكتب، القاهرة، ص788.
- 2- محمد متولي، وآخرون، الجغرافية السياسية، مكتبة الانجلو، القاهرة، 1983، ص58.
- 3- عبد المنعم عبد الوهاب وآخرون، الجغرافية السياسية، الطبعة الاولى، اصدارات بيت الحكمة، بغداد، 1989، ص31.
- 4- صلاح حميد الجنابي وآخرون، جغرافية العراق الاقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، 1992، ص48.
- 5- Ramazani R, the Persian Gulf and the Strail Hormuz, Sijthoff, Noordhaff, 1979, P10.
- 6- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز وإستراتيجية الأمن القومي العربي، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، المجلد6، العدد1، 2001، ص123.
- 7- عبد الرزاق عباس حسين، الجغرافية السياسية مع التركيز على المفاهيم الجيوبولتيكية، مطبعة اسعد، بغداد، 1976، ص274.

- 8- نافع القصاب وآخرون، الجغرافية السياسية، دار النشر والطباعة، الموصل، دت، ص36.
- 9- عبد المنعم عبد الوهاب وآخرون، الجغرافية السياسية، الطبعة الاولى، اصدارات بيت الحكمة، بغداد، 1989، ص38.
- 10_ نافع القصاب وآخرون، المصدر نفسه، ص36.
- 11- لطيف كامل كليوي جحيل الجابري، التحديات الاقليمية والدولية التي تواجه المشروع النووي الايراني دراسة جيوبولتيكية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الاداب، جامعة القادسية، 2008، ص66. (غير منشورة)
- 12- عبد الوهاب عبد الستار القصاب، المحيط الهندي وتأثيره في السياسة الدولية والاقليمية، بيت الحكمة، بغداد، 2000، ص6.
- 13- فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، الطبعة الاولى، بغداد، 1980، ص164.
- 14- ر.ك. رمضان، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز. المصدر السابق، ص22.
- 15- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز واستراتيجية الامن القومي العربي، المصدر السابق، ص125.
- 16- عبد الكريم حميد بريهي، النظام الاقليمي ودوره الجيوبولتيكي في الامن القومي العربي، اطروحة دكتوراه، كلية الاداب، جامعة البصرة، 1998، ص84. (غير منشورة)
- 17- عبد الكريم حميد بريهي، تقييم الوزن السياسي لايران في ضوء مقومات الموقع والمساحة، مجلة دراسات ايرانية، العدد 43، 2002، ص27.
- 18- صلاح حسن مطرود الربيعي، استراتيجية المضائق البحرية، دراسة مستقبلية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، (غير منشورة)، 1989، ص10.
- 19- قضايا توريد النفط والغاز، قرارات امام لجنة الشؤون الداخلية، مجلس الشيوخ الامريكي، الدورة (93)، الجلسة الاولى، دائرة مطبوعات الحكومة الامريكية، واشنطن، 1973، ص764. -
- 20_ ر.م. رمضان، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، المصدر السابق، ص190.
- 21- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز واستراتيجية الامن القومي العربي، المصدر السابق، ص126.
- 22- الدار العربية للدراسات والنشر، الاستراتيجية العسكرية الامريكية في الشرق الاوسط، تقديرات استراتيجية، الدار، العدد (5)، 7/1/1995، ص10.
- 23 - عبد الخالق عبد الله، الولايات المتحدة ومعضلة الامن في الخليج العربي، مجلة المستقبل العربي، العدد 299، بيروت، ص15.
- 24- لطيف كامل كليوي جحيل الجابري، التحديات الاقليمية والدولية التي تواجه المشروع النووي الايراني دراسة جيوبولتيكية، المصدر السابق، ص177-179.
- 25_ ظاهر عبد الزهرة، خضير الربيعي، أمريكا وعلاقتها مع الخليج العربي في عقد التسعينات، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد 46، 2000، ص293.
- 26_ عبد الوهاب القصاب، الوجود العسكري الغربي في الوطن العربي، ودول الجوار، متابعات، قسم الدراسات السياسية- بيت الحكمة، العدد الرابع، السنة الأولى، آذار 1998، ص110.
- 27_ عبد الوهاب عبد الستار القصاب، عالم القوة والقوة الكونية ملاحظات حول سعي الولايات المتحدة، السعي للهيمنة على الخليج العربي، مجلة دراسات استراتيجية، مركز الدراسات الدولية- جامعة بغداد، العدد الثامن، 2000، ص137.
- 28- علي احمد الغفلي، العلاقات الخليجية الامريكية (1999-2000)، التقرير الاستراتيجية (1999-2000)، وحدة دراسات صحيفة الخليج، ابو ظبي، 2000، ص199.

- 29_ I, Alfaggy, Strait of Hormuz, A study in Political geography, Master dissertation presented to the faculty of California stat Unuversity, Chico, 1988, P.49.
- 30_ عبد العالم رخيوت، دور السلطنة ومساهمتها في ضمان حرية المرور لنفط الخليج العربي، عمان، 1990، ص.13.
- 31- يحيى حلمي رجب، الخليج العربي والصراع الدولي، دار العروبة، الكويت، 1990، ص149-150.
- 32- عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، اتحاد كتاب وأدباء الامارات،الشارقة، 1990، ص105.
- 32- S. Amin. Political and Strategic Issues in the Persian, Arabian Gulf, Op.C.i.t, P.52.
- 33- عبد الرحمن المنصوري، خطوة عملية لمواجهة التهديد الايراني، 2009/2/17. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.AkhbarAlKhaleej.com>.
- 34- حسام الدين جابر سالم، اشكالية اغلاق مضيق هرمز والموقف الخليجي، مركز الامارات للدراسات والاعلام. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.emasc.com/uae.aspl>.
- 35- عبيد طويرش، الصراع حول مضيق هرمز، المصدر السابق، ص118.
- 36- مشروع خليجي لبناء خطوط انابيب لنقل النفط لتفادي مضيق هرمز، 2007/3/20. الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.uaeec.com>.
- 37- مباحثات خليجية حول تهديد ايران باغلاق مضيق هرمز، 2008/11/10، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): [http:// www.mooga.com](http://www.mooga.com)

ستراتيجية الأمن والدفاع العُماني نحو مضيق هرمز ١٩٦٨-١٩٨٠م

م.د. علي حمزة عباس
قسم التاريخ
كلية التربية الأساسية / جامعة الموصل

تاريخ تسليم البحث: ٢٠١٣/٢/١٩ ؛ تاريخ قبول النشر: ٢٠١٣/٤/١١

ملخص البحث:

منذ القدم حظي الخليج العربي بأهمية استراتيجية كبيرة نظرا لموقعه الجغرافي المميز ما بين الشرق والغرب، فهو الممر الدولي المهم للتجارة العالمية. كان لهذه المنطقة موقعاً مميزاً سواء للحضارات أو البلدان التي نشأت في وادي الرافدين أو للحضارات الأخرى مثل اليونانية والرومانية والفارسية والهندية والصينية والإفريقية .

اجتمعت العوامل الجغرافية والاقتصادية والسياسية والقانونية في جعل الخليج العربي وبوابته مضيق هرمز مخنقة دولية مهمة منذ النصف الثاني من القرن العشرين ولحد الآن . وقد أضفى النفط والملاحة الدولية أهمية فائقة على المنطقة والمضيق ، خاصة للولايات المتحدة الأمريكية ودول أوروبا واليابان والاتحاد السوفيتي . تكمن أهمية اختيارنا للبحث للموقع الاستراتيجي المسيطر لعُمان على احد جانبي المضيق قبالة إيران ، لذلك تبنت الحكومة العُمانية سياسة أمنية وستراتيجية خاصة للدفاع عن المضيق في ظل المتغيرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية في منطقة الخليج العربي للمدة (١٩٦٨ – ١٩٨٠ م) .

The Omani Securing and defending Strategy to words MatheeQ Hirmiz 1968 – 1980

Lect. Dr. Ali Hamza abbas
Department of History
College of Basic Education / Mosul University

Abstract:

The Arabian Gulf has got , since the past , a great strategic importance in the world due to its privileged geographical location between the East and West in that, it is the important international pathway for the world trade. This region acquired a great special site whether for cultures or countries which

emerged in Wadi AL Rafidain or for the other neighboring cultures like Greek, Romanian and Persian, Indian, Chinese and African. The geographical, economical, political and Law factors had met to make the Arabian Gulf and its Gate "Mathee q Hirmiz", the heart of the world since the second half of the twentieth century and till now. The petrol and International navigation added a great importance to this region and to the Gate, especially for the U.S, European countries, Japan and U.S.S.R.

The importance of choosing this research lies in the strategic dominating site of Oman on one side of the Gate against Iran, therefore, the Omani government adopt special secure strategic policy to defend the Gate due to the political, economical and social changes in the Arabian Gulf region, definitely, in the period (1968 – 1980).

تقديم :

تحتل منطقة الخليج العربي وبوابته (مضيق هرمز) بأهمية خاصة جداً في النظام العالمي الجديد المتعدد الوجوه ، وذلك لأسباب أربعة هي : الجغرافية السياسية ، والجغرافية الاستراتيجية ، والجغرافية الاقتصادية ، والجغرافية الثقافية . وعلى الرغم من ترابط وتناغم هذه الأسباب فإن الجغرافية الاقتصادية تميزت عن البقية في منطقة الخليج العربي من خلال ضمان المنطقة لتوفير وتسويق نحو ثلثي نفط العالم ، حيث أن ٢٥% تقريباً من استهلاك النفط العالمي يتم تصديره من منطقة الخليج العربي ، كما إن أكبر الإمكانات لتصدير الغاز في العالم توجد في هذه المنطقة ^(١) . وتشكل تلك الموارد والإمكانات العمود الفقري لتنمية وتطور اقتصاديات أقطار الخليج العربي والمنطقة . لذلك أصبحت مسؤولية الجميع في المنطقة الحفاظ على استمرارية تصدير وتدفق النفط من خلال الخليج العربي وبوابته (مضيق هرمز) ^(٢) .

أصدرت الحكومة البريطانية في ١٦ كانون الثاني ١٩٦٨ م ، بياناً سياسياً أعلنت فيه عزمها على الانسحاب ^(٣) من شرقي السويس بما في ذلك الخليج العربي في موعد أقصاه نهاية عام

(١) معالي محمد علي ابطحي ، إيران والعلاقات الدولية : التأثيرات في الاستقرار السياسي في منطقة الخليج العربي ، في الخليج : تحديات المستقبل ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ط ١ ، (أبو ظبي ، ٢٠٠٥) ، ص ١٧٤ .

(٢) روح الله ك . رمضان ، مضيق هرمز : المخنقة الدولية ، في المحيط الهندي في السياسات الدولية ، إعداد : لأري باومن و أيان كلارك ، تعريب : جلال محمد مهدي حسين ، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة ، قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية ، مطبعة دار الحكمة ، (البصرة ، ١٩٩١) ، ص ١٧ .

(٣) جاء الإعلان عن الانسحاب البريطاني من منطقة الخليج العربي على لسان رئيس الوزراء البريطاني (هارولد ولسن Harold Wilson) في ٤ كانون الثاني ١٩٦٨ م ، وأكد وزير الخارجية البريطاني (دوغلاس هيوم Douglas Hume) في مجلس العموم البريطاني عندما حدد موعداً عام ١٩٧١ م لانسحاب بلاده من منطقة

١٩٧١م^(١). ومنذ ذلك التاريخ احتلت مسألة الأمن في الخليج العربي أهمية خاصة ارتبطت بصراع القوى الطامعة فيه بشكل أو بآخر ، وكان ذلك نتيجة طبيعية لموقعه الجغرافي وثرواته النفطية الهائلة وأهميتها في العلاقات السياسية الإقليمية والدولية بالصورة التي جعلته ركيزة أساسية من ركائز التوازن العالمي^(٢) .

تكمن خطورة الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي في عملية إعادة صياغة مفاهيم التدخل والنفوذ في منطقة شديدة الحساسية والخطورة ، فأخذت تحتل مكاناً بارزاً ومهما في استراتيجيات الدول العظمى ، الأمر الذي جعل كلا من الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة تجد مفهوماً أمنياً للتعامل مع هذه المنطقة ، وفي المقابل فإن الجانب الأكثر ارتباطاً بالخليج هو (الطرف العربي) ، الذي وحده لا يملك تصوراً استراتيجياً موحداً عن أمن المنطقة وغير قادر على حمايتها^(٣).

تمتلك سلطنة عُمان موقعاً استراتيجياً بالغ الأهمية كان له دوماً صدى قويا في سياساتها وخياراتها ونظامها الأمني وأسلوبها الدفاعي في التعامل مع كثير من القضايا والمتغيرات في منطقة الخليج العربي . فهي تقع في أقصى الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية، وتطل على ساحل يمتد لأكثر من (١٧٠٠) كيلومتر يبدأ من أقصى الجنوب الشرقي حيث بحر العرب ومدخل المحيط

الخليج ، عجل في ذلك الأزمة المالية البريطانية المحيطة في أواخر عام ١٩٦٧م بالإضافة إلى العجز في المدفوعات الخارجية والإنفاق على الدفاع منذ عام ١٩٦٥م ، وذلك يعني عسكرياً سحب القوات البريطانية من المنطقة سياسياً وإعادة النظر في الميثاق والأحلاف التي تربط بريطانيا بدولها ، وقد اثار إعلان الانسحاب حوارات ومناقشات ودراسات من قبل الأمريكيين والبريطانيين لمعالجة مسألة ملء الفراغ الذي سينشأ بعد انسحاب بريطانيا والقوى البديلة التي ستحل بالمنطقة .

يصل بن سلمان آل سعود ، إيران والسعودية والخليج . سياسة القوة في مرحلة انتقالية ١٩٦٨-١٩٧٠م ، ترجمة :نسرين ناصر، ط١، دار النهار ، (بيروت، ٢٠٠٦) ، ص ص ٣٨-٤٠؛ محسن خليل ، "أمن الخليج بين استراتيجيات الدول الكبرى والمنظور القومي" ، مجلة التوثيق الإعلامي ، المجلد الأول ، العدد الثاني ، السنة الأولى ، بغداد، ١٩٨٢م ، ص ٢٣ . وللمزيد من التفاصيل حول الانسحاب البريطاني من الخليج العربي ، ينظر : محمد جاسم الندوي ، أمن الخليج العربي . دراسة في صراع القوتين العظميتين في الخليج العربي (١٩٦٨-١٩٧٩م) ، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب في جامعة بغداد ، ١٩٦٨م .

(١) خليل علي مراد ، "الولايات المتحدة ، النفط ، وأمن الخليج العربي في السبعينيات" ، مجلة الخليج العربي ، العدد ١ ، بغداد ، ١٩٨٢ ، ص ١٣ .

(٢) خليل اليأس مراد ، حرب الخليج وانعكاساتها على الأمن القومي ، دار الحرية للطباعة ، (بغداد ، ١٩٨٧) ، ص ٩٦-٩٧ .

(٣) مراد ، حرب الخليج ... ، ص ص ٩٦-٩٧ .

الهندي ممتداً إلى خليج عُمان لينتهي عند رأس مسندم شمالاً ، ليطل على (مضيق هرمز)^(١) المتربع على بوابة الخليج العربي^(٢) .

لم تكن مصادفة أن تكون سلطنة عُمان موضع اهتمام القوى الدولية عبر مراحل التاريخ المختلفة ، خاصة تلك القوى ذات المصالح الحيوية في الخليج والمنطقة العربية أو الرغبة في دعم تلك المصالح . لذلك يتوضح سعي حكام وسلطين عُمان للاستفادة من ذلك بشكل أو بآخر بقدر إدراكهم للمتغيرات المحيطة بهم وقدرتهم على الاستفادة منها أو توظيفها ، وهو ما نجح أحياناً وفشل في أحيان أخرى^(٣) .

(١) يربط مضيق هرمز الخليج العربي بخليج عُمان والأول بحر شبه مغلق والثاني بحر مفتوح وكلاهما يشكل لساناً بحرياً متصلاً ببحر العرب فالمحيط الهندي ، وينتهي ساحل المضيق الجنوبي عند سلطنة عُمان بينما تطل إيران على ساحله الشمالي والشمالي الشرقي . وتنتشر حول مضيق هرمز مجموعة كبيرة من الجزر وفي الخليج العربي تراوحت ما بين (٥٠-١٢٦) جزيرة ومن أهمها (هرمز - لأرك - أم غنم - مسندم - قشم - طناب الكبرى - هنجام - أبو موسى - بني طناب إلخ) . ويبلغ طول المضيق من نقطة خط الوسط بحدود (١٠٤) ميل بحري (الميل البحري = ١٨٥٣ متر) أما عرضه فيتراوح من (٥٢) ميل بحري عند مدخله الجنوبي إلى (٢٠،٧٥) ميل بحري من الجانب الشمالي الشرقي الذي ينتهي بين جزيرة لأرك على الجانب الإيراني وجزر سلامة وبناتها على الجانب العُماني . وتشترك كل من عُمان وإيران في امتداد بحرهما الاقليمي إلى (١٢) ميل بحري حسب ميثاق جنيف للحرف القاري لعام ١٩٥٨ م .

عبيد طويرش ، الصراع حول مضيق هرمز . دراسة لسياسات القوى العظمى تجاه مضيق هرمز ومواقف دول مجلس التعاون من الصراع ، ط ١ ، منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ، (الشارقة ، ١٩٩٠) ، ص ص ١٤ - ١٦ ؛ حسين محمد البحارنة ، الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز وضرورة التعاون والتنسيق الاقليمي في مجالات التنمية الاقتصادية لموارد المنطقة ، في توصيات وبحوث الندوة العلمية لأبعاد التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أقطار الخليج العربي ، جامعة بغداد للفترة من ٢٥ - ٢٧ شباط ١٩٨٠ م ، ص ص ١٥٧ - ١٥٨ .

(٢) تمتد سلطنة عُمان بين خطي عرض (٤٠،١٦ و ٢٠،٢٦ درجة) شمالاً وبين خطي طول (٥٠،٥١ و ٤٠،٥٩ درجة) شرقاً .

إبراهيم احمد زهران وآخرون ، زعماء صنعوا التاريخ . حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم ، مراجعة وتدقيق : تحسين الصلاح ومفلج الفايز ، دار يافا للنشر والتوزيع ، (عُمان ، ٢٠٠٣) ، ص ص ٢٥٢ - ٢٥٣ .

(٣) عبد الحميد الموافي ، عُمان بناء الدولة الحديثة ، مطابع الأهرام التجارية ، (القاهرة ، ٢٠٠٢) ، ص ٢٣ .

ستراتيجية الأمن والدفاع العُماني نحو مضيق هرمز :

كانت سلطنة (مسقط وُعمان)^(١) تحت حكم السلطان سعيد^(٢) بن تيمور بن فيصل آل بو سعدي (١٩٣٢ - ١٩٧٠م)، ووصف العديد من المؤرخين والكتاب والباحثين هذه الحقبة بانغلاق السلطنة عن العالم الخارجي وانعزالها ، لا بل وصفها البعض بـ(تبت) المنطقة العربية لشدة ركودها وعزلتها^(٣) ، فضلاً عن توغل الاستعمار البريطاني وإثارته للفتن والثورات الداخلية وتأجيج الصراعات القبلية فيها^(٤) .

لم تهتم السلطنة بمسألة الأمن والدفاع عن مضيق هرمز في خمسينيات وستينيات القرن العشرين ، لعدم توفر النفط فيها بكميات تجارية قياساً لبقية دول الخليج العربي وإيران . وقد أثارت

(١) بقيت تسمية (سلطنة مسقط وُعمان) تستخدم حتى عام ١٩٧٠م عندما قرر السلطان قابوس بتغيير اسم البلاد إلى (سلطنة عُمان) في ٩ آب ١٩٧٠م ، للدلالة على عهد وحقبة جديدة ورمز لشعب موحد لا فرق بين الساحل والداخل العُماني أو الإمامة والسلطنة في العهد السابق قبل عام ١٩٧٠م .

سالم بن عقيل بن علوي مقيبيل ، عُمان بين التجزئة والوحدة (١٩٣٠ - ١٩٧٦م)، بحث مقدم لنيل درجة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر ، معهد البحوث والدراسات العربية في جامعة الدول العربية ، (القاهرة ، ٢٠٠٥) ، ص ٢٤٤ .

(٢) ولد بمدينة مسقط في ١٣ آب ١٩١٠م ، تلقى فيها تعليماً أولياً في قراءة القرآن والفكر الاباضي، سافر للهند بين عامي ١٩٢٢ - ١٩٢٧م وتلقى تعليماً في كلية الأمراء بولاية راجستان شمال غرب الهند وتعلم اللغة الاوردية والانكليزية، بعد عودته من الهند سافر إلى بغداد بين عامي ١٩٢٧ - ١٩٢٩م لصقل لغته العربية وتلقيه العلوم والآداب العربية ، ثم عاد إلى مسقط ليتقلد عدة مناصب إدارية وسياسية في عهد والده السلطان تيمور بن فيصل ، اتسمت فترة حكمه بالمركزية المطلقة والشديدة والاعتماد الكلي على البريطانيين ، خلفه في الحكم ولده قابوس في ٢٣ تموز ١٩٧٠م ، فرحل إلى بريطانيا وتوفي ودفن هناك في ٢٠ تشرين الأول ١٩٧٢م .

فريد هوليداي ، الصراع السياسي في شبه الجزيرة العربية ، تعريب وتقديم : د. محمد الرميحي ، ط ١ ، دار الساقي ، (بيروت ، ٢٠٠٨) ، ص ٣٣٥ ؛ رياض نجيب الريس ، ظفار الصراع السياسي والعسكري في الخليج العربي (١٩٧٠ - ١٩٧٦م) ، ط ٢ ، مؤسسة رياض نجيب الريس للكتب والنشر ، (بيروت ، ٢٠٠٠) ، ص ٢٨ .

(٣) فريد هوليداي ، المجتمع والسياسة في الجزيرة العربية ، تعريب وتقديم : محمد الرميحي ، دار الوطن للصحافة والطباعة والنشر ، (الكويت ، ١٩٧٦) ، ص ٢١٧ .

(٤) كانت الأوضاع الداخلية لسلطنة مسقط وُعمان والعزلة التي فرضها السلطان سعيد بن تيمور المدعوم من البريطانيين ، احد الأسباب المباشرة لقيام الحركة المسلحة في جنوب البلاد (ثورة ظفار ١٩٦٥ - ١٩٧٥م) . للمزيد ينظر :

حمود خضر حميد الرجب ، الحركة المسلحة في ظفار من عام ١٩٦٥م حتى عام ١٩٧٥م (دراسة تاريخية) في المواقف العربية والإقليمية والدولية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية في جامعة تكريت ، ٢٠٠٨م .

ادوار التنقيب عن النفط في منطقة الخليج العربي التنافس الاستعماري على اشد ما يكون ولا سيما بين الشركات الأمريكية والبريطانية ، إذ سعت الولايات المتحدة في النصف الثاني من القرن العشرين إلى توطيد نفوذها الاقتصادي بمنطقة الخليج العربي لتوفر الاحتياطات النفطية فيه، ولكي لا تحتكر منابعه في أيدي البريطانيين فقط ^(١) .

وجدير بالإشارة أن حقبة الستينات والسبعينات من القرن العشرين تعدّ مرحلة المغامرات البريطانية في الخليج العربي ، فقد استغلت الرأسمالية البريطانية امتيازاتها المتعددة لتستحوذ على اكبر قدر من عوائد النفط الجديدة ، وحتى عام ١٩٧١م (عام الانسحاب البريطاني)، كانت بريطانيا ما تزال تزود (عُمان ما يقارب ٤٠% من وارداتها ، قطر ٣٨% ، أبو ظبي ٣١% ، دبي ٣٥% ، الكويت ٥،١١%) ، فضلاً عن سيطرة العديد من البنوك البريطانية على موارد الخليج العربي المالية ، فتشير موجودات جميع البنوك البريطانية في الخليج عام ١٩٦٨م ما قيمته (٨٠٠) مليون جنيه إسترليني ^(٢) .

مع تصاعد الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية لمنطقة الخليج العربي ومضيق هرمز، وفشل التواجد البريطاني في المنطقة والشرق الأوسط خلال السنوات التي سبقت قرار الانسحاب البريطاني وعدم فاعليته ، أصبح تأمين وصول النفط للدول الغربية والشرقية أمراً ضرورياً، وتحديدًا عندما أوقفت إيران تصدير النفط للأعوام ١٩٥١ – ١٩٥٣م، فلم يستطيع هذا التواجد تأمين استمرار تدفق النفط السعودي والعراقي خلال أزمة السويس وحرب ١٩٦٧م . كما أثبتت الوقائع أن انسحاب البريطانيين من الخليج العربي لم يكن السبب في اشتعال التنافس بين القوتين العظيمتين لملء الفراغ ، لأن هاتين القوتين متواجدتان في المنطقة ^(٣) ، فلقد كانت نسبة الشركات الأمريكية من نفط الخليج العربي ما يقارب ٦٠% وذلك لمساهمتها في العديد من الشركات النفطية بالشرق الأوسط ، والأرقام التالية توضح نسب الولايات المتحدة من نفط الدول المنتجة في المنطقة لعام ١٩٦٠ : (السعودية ١٠٠% ، البحرين ١٠٠% ، الكويت ٥٠% ، إيران ٤٠% ، العراق ٢٣،٧٥%) ^(٤) . فضلاً عن الالتزامات العسكرية والسياسية للإدارة الأمريكية للسنوات (١٩٥٠ – ١٩٦٠م) تجاه كل من إيران والسعودية ، أما الاتحاد السوفيتي فإنه وطّد علاقاته الدبلوماسية مع بعض دول الخليج العربي مثل العراق وإيران والكويت ودول جنوب الجزيرة العربية ^(٥) .

(١) قنديل قلججي ، الخليج العربي بحر الأساطير ، ط٢ ، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر ، (بيروت ، ١٩٩٢) ، ص ٥٧٢ .

(٢) هوليداي ، الصراع السياسي ،.... ، ص ١٢٠ .

(٣) فؤاد شهاب، تطور الاستراتيجية الأمريكية في الخليج العربي، مكتبة فخرأوي، (المنامة ، ١٩٩٤)، ص ٥٤ .

(٤) قلججي ، المصدر السابق ، ص ٥٧٢ .

(٥) شهاب ، المصدر السابق ، ص ص ٤٥ – ٤٦ .

كان لتنامي المصالح السياسية والاقتصادية والأهمية الدولية للخليج العربي ومضيق هرمز، وترابط المصالح المشتركة للدول المصدرة والمستهلكة للنفط ، أن أصبح ضمان وأمن واستقرار المنطقة والحفاظ على حرية الملاحة الدولية فيه أمر مهما وحيوياً في تلك الحقبة . وتبنت الدول الخليجية مبدأ عدم قبول أية دعوة أو ادعاء بالدفاع عن أمن الخليج أو حرية الملاحة الدولية فيه من خارج دول المنطقة ، كما أن دول المنطقة كانت ولا تزال تعارض أي تواجد عسكري لأساطيل أي من الدولتين العظميتين في المنطقة أو في أية منطقة قريبة من مضيق هرمز ^(١) .

في كانون الثاني ١٩٦٩م تولى (ريتشارد نيكسون Richard Nixon) مهام رئاسة الولايات المتحدة الأمريكية ، وبمشورة مستشاره للأمن القومي (هنري كيسنجر Henry Kissinger)، أراد نيكسون أن يجعل التزامات الولايات المتحدة العسكرية عالمياً موازية لقوة أمريكا القائمة آنذاك، ومن ثم طرح مبدأ نيكسون الذي نص على أن الأمن الاقليمي سيصبح منذ ذلك الحين فصاعداً من مسؤولية الدول المحلية ، ولتأمين قدرة هذه الدول على حفظ الأمن ، فإن الولايات المتحدة ستعطيها أو تبيعها الأسلحة المطلوبة كما ستقدم إليها التدريب اللازم لجعل استخدامها فعالاً ، وفي حالة نشوء تهديد يتضح بجلاء انه يتعدى قدرات الدول المحلية على مواجهته فإن قوة الولايات المتحدة تضاف إلى المعادلة ، وفي هذا الخصوص فإن الجانب الأكبر من الدور الأمريكي سيعتمد على القوات البحرية والجوية ، أما القوات البرية الأمريكية فلا يلجأ إليها إلا كحل أخير ^(٢) .

شهدت عُمان انقلاباً سلمياً ايضاً وبدعم وتأييد بريطاني في ٢٣ تموز ١٩٧٠م ، تقلد على أثره سدة الحكم السلطان قابوس ^(٣) بن سعيد بن تيمور آل بو سعيدي خلفاً لوالده السلطان سعيد،

(١) عبد الأمير عبد الكريم (إعداد) ، الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، دراسات أخرى عن مضيق هرمز في الدوريات العربية ، مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ،شعبة دراسات العلوم الاجتماعية،السلسلة الخاصة(٣٥)،(البصرة ، ١٩٨٠) ، ص ص ٧ — ٨ .

(٢) عبد المجيد فريد وآخرون ، النفط والأمن في الخليج العربي ، ط ١ ، دار الأفاق الجديدة ومركز الدراسات العربية ،(بيروت ، ١٩٨٢)،ص ٩٦ .

كانت الولايات المتحدة الأمريكية أمام ثلاث خيارات بعد الانسحاب البريطاني من الخليج العربي ، أما الابتعاد أو التدخل أو التوكيل ، وكان للنفط دور في إلغاء الخيار الأول ، وللحرب الفيتنامية كفلت إلغاء الخيار الثاني ، فيما وجدت الولايات المتحدة الخيار الثالث خير وسيلة للحفاظ على مصالحها المتعددة في المنطقة ، وهكذا أوجدت استراتيجية التوكيل التي عرفت (بمبدأ نيكسون) ظهور قوة أخرى إقليمية بدلاً من بريطانيا لتؤدي دور شرطي الخليج (إيران) وبدعم أمريكي .

خليل ، المصدر السابق ، ص ٢٦ .

(٣) ولد في مدينة صلالة بمحافظة ظفار في ١٨ تشرين الثاني ١٩٤٠م ، تعلم اللغة العربية والمبادئ الدينية على أيدي أساتذة متخصصين ،كما درس المرحلة الابتدائية في المدرسة السعيدية بصلالة ، وفي أيلول ١٩٥٨م أرسله والده إلى بريطانيا فواصل تعليمه لمدة عامين في مؤسسة تعليمية خاصة(سافوك)، وفي عام ١٩٦٠م

وخاطب السلطان قابوس الشعب العُماني يوم تسلمه الحكم قائلاً : (شعبي .. أتحدث إليكم كسلطان مسقط وعُمان بعد أن خلفت والدي يوم ١٨ جمادي الأولى ١٣٩٠هـ الموافق ٢٣ يوليو ١٩٧٠م . كنت ألاحظ بخوف متزايد وسخط شديد عجز والدي عن تولي زمام الأمور ... وأول هدفي أن أزيل الأوامر غير الضرورية التي ترزحون تحت وطأتها ... كان بالأمر ظلام ولكن بعون الله غدا سيشرق الفجر على مسقط وعُمان وعلى أهلها) ^(١) .

إزاء المتغيرات والمستجدات الداخلية لمنطقة الخليج العربي على وجه العموم ، وسلطنة عُمان على وجه الخصوص ، والتحويلات الدولية وتبادل الأدوار والمصالح الأجنبية في المنطقة، رسمت ملامح السياسة الخارجية الجديدة للسلطنة مع تولي السلطان قابوس الحكم عام ١٩٧٠م ، والتي سارت على أساس العمل وتدعيم أواصر الصداقة مع دول العالم كافة دون تمييز والسعي للعمل على تدعيم السلام وتحقيق العدل والرخاء لشعوب العالم اجمع ^(٢) .

حظيت القوات المسلحة العُمانية باهتمام خاص ومتواصل مع انطلاق النهضة العُمانية الحديثة عام ١٩٧٠م ، وذلك بفعل التكوين والنشأة العسكرية ^(٣) للسلطان قابوس ، فقد خصص نصف الموازنة المالية العُمانية خلال السنوات الأولى لحكمه لبناء الجيش العُماني وتحديثه وتسليحه الذي يعد احد أعمدة النهضة والتطور العُماني الحديث ، فهي قوات مسلحة متطورة ذات كفاءة عسكرية

التحق بالأكاديمية العسكرية الملكية (سانت هيرست)، وتخرج بعد سنتين برتبة ملازم ثاني ، عاد بعد جولة حول العالم إلى عُمان عام ١٩٦٤م حيث فرض عليه والده الإقامة الجبرية في صلالة حتى ٢٣ تموز ١٩٧٠م، تقلد حكم عُمان بعد تنحية والده بانقلاب بمساعدة البريطانيين . وهو في الترتيب يعد السلطان الثامن المنحدر من الإمام احمد بن سعيد المؤسس الأول لأسرة آل بو سعيديين عام ١٧٤٤م .

سرجي بليخانوف، مصلح على العرش . قابوس بن سعيد سلطان عُمان ، ترجمة : خيرى الضامن، دار الكتب والوثائق القومية ، مطابع كونكورد، (القاهرة، ٢٠٠٤) ، ص ص ١٦٠ — ١٦٢ ؛

شبكة المعلومات (الانترنت) <http://www.almah.net/u/archive/index.php/t-٢٩٤١.html>

شبكة المعلومات (الانترنت) <http://www.omanlover.org/vb/Farum.php>

(١) وزارة الإعلام ، خطب وكلمات حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم (١٩٧٠ — ٢٠٠٥م) ، مطبعة الألوان الحديثة ، (سلطنة عُمان ، ٢٠٠٥) ، ص ص ١٢ — ١٣ .

(٢) زهران وآخرون ، المصدر السابق ، ص ٢٦٣ .

(٣) أمضى السلطان قابوس سنتين في أكاديمية (سانت هيرست) العسكرية الملكية البريطانية من عام ١٩٦٠م إلى عام ١٩٦٢م ، درس خلالها العلوم العسكرية وتلقى فنون الجندية ، وتخرج منها ضابط برتبة ملازم ثاني ، ثم انضم إلى إحدى الكتائب البريطانية العاملة آنذاك في ألمانيا الغربية ، حيث أمضى ستة أشهر كمتدرب في القيادة العسكرية ، وشكلت تلك المدة خبراته العسكرية للمراحل اللاحقة من حكمه .

بليخانوف، المصدر السابق ، ص ص ١٦٩ — ١٧١ ؛ شبكة المعلومات (الانترنت) www.omanlover.org

عالية وقادرة على حماية البلاد ، وساهم ذلك ايجابياً في توجيه علاقات السلطنة بمحيطها العربي والإقليمي والدولي (١) .

ارتبط اهتمام السلطنة بأمن الخليج العربي بشكل استثنائي أكثر من بقية الدول الخليجية بعدة اعتبارات منها :

- ١- موقع عُمان الاستراتيجي وسيطرتها على الجزء الغربي من مضيق هرمز .
 - ٢- أن أرضها كانت مسرحاً لتواجد العديد من القوى الأجنبية .
 - ٣- شهدت السلطنة حركة مسلحة قادتها القوى اليسارية (حركة ظفار) (٢) .
- أصبح الأمن الوطني العُماني مرتبطاً بشكل كبير مع الأمن الاقليمي في الخليج من وجهة النظر العُمانية، وذلك عبر حلقتين الأولى تتمثل في إدراك القيادة العُمانية لحقيقة أن تصديها لجهة تحرير عُمان والخليج العربي وللحركة المسلحة في ظفار المدعومة من اليمن الجنوبي والاتحاد السوفيتي(السابق) والصين وبعض الدول العربية، لا يمثل دفاعاً عن الأرض والمجتمع العُماني فحسب ولكنه يمثل دفاعاً عن منطقة الخليج العربي ككل. أما الحلقة الثانية فتمثلت بمضيق هرمز الذي يمثل شريان التجارة من وإلى الخليج العربي واهم شرايين إمدادات النفط في العالم. وبحكم الموقع الجيوستراتيجي للسلطنة على الشاطئ الجنوبي للخليج العربي ومرور خط الملاحة البحري في مضيق هرمز في مياهها الإقليمية ، فإنها تعي دورها ومسؤولياتها في الحفاظ على استمرار الملاحة آمنة في المضيق في مختلف الظروف والأزمات (٣) .

حدد الخطاب السياسي للسلطان قابوس بمناسبة العيد الوطني الثالث للسلطنة في ١٨ تشرينالثاني ١٩٧٣ م ، الخطوط العريضة للسياسة الخارجية العُمانية بما يلي : (انتهاج سياسة حسن الجوار مع جيراننا وعدم التدخل — نهج سياسة عدم الانحياز — احترام القوانين والأعراف الدولية — دعم التعاون بين الدول الخليجية — تدعيم العلاقات مع الدول العربية والإسلامية والصديقة — الوقوف إلى جانب القضايا الدولية العادلة بالعالم) (٤) . وبقدر تعلق الأمر بـ استراتيجية وأمن الخليج العربي ومضيق هرمز ، فلا بد من التطرق إلى طبيعة العلاقات العُمانية — الإيرانية ، باعتبارهما الدولتان المتشاطئتان لمضيق هرمز . فلم تكن هناك أية عوائق تعرقل علاقاتهما منذ النصف الثاني

(١)الموافي ، المصدر السابق ، ص ص ١٢١ — ١٢٢ .

(٢) محمد جاسم محمد ، الاستراتيجية الأمنية في منطقة الخليج العربي (رؤية عربية) ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والإستراتيجية (٦٥) ، مطبعة البصرة ، (البصرة ، ١٩٨٣) ، ص ٦٥ .

(٣) الموافي ، المصدر السابق ، ص ص ١٢٢ — ١٢٣ .

(٤) قيس بن سالم بن علي آل سعيد، السياسة الخارجية لسلطنة عُمان. الفكر والواقع، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى المدرسة الوطنية للإدارة العمومية في الرباط، المغرب، ١٩٩٢-١٩٩٣م، ص ص ٥٦-٥٧ .

من القرن العشرين وحتى سقوط شاه إيران محمد رضا بهلوي (١٩٤١ - ١٩٧٩ م) (١). فقد أوجدت كل من إيران وعمان نوعاً من التنظيم الأمني المشترك بينهما لحماية الممرات المائية لمضيق هرمز منذ آذار عام ١٩٧٤ م ، من خلال تنظيم الدوريات المشتركة، كما استمر التعاون والتنسيق بين إيران وعمان في بذل الجهود الرامية إلى المحافظة على أمن المضيق وسلامته وحماية الملاحة الدولية فيه عن طريق الدوريات البحرية المشتركة (٢) .

أسهمت إيران وعمان في مراقبة منع تلوث مياه مضيق هرمز وسواحلها بالزيت ، ونظراً لأن الممرات المائية لمضيق هرمز المتفق عليها دولياً هي واقعة فعلاً ضمن البحر الإقليمي لسلطنة عمان ، فإن الأخيرة أبلغت المنظمة الاستشارية البحرية الدولية برغبتها في تغيير مسارات السفن في هذه الممرات ، وتمت موافقة المنظمة على الاقتراح العماني في ٧ أيار عام ١٩٧٩ م (٣). ورافق التعاون والتنسيق بين إيران وعمان ، سباقاً في التسلح وزيادة لإعداد القوات المسلحة للبلدين ودول الخليج والمنطقة عموماً (٤) . فكان هناك إجماع عربي - إيراني على رفض ملء الفراغ بعد الانسحاب البريطاني من المنطقة ، قابلتها دعوات لإقامة نظام إقليمي بين دول الخليج العربي (٥) . التي لم يكتب لها النجاح في سبعينيات القرن العشرين .

سعى السلطان قابوس منذ تسلمه الحكم إلى ترويج فكرة إقامة ترتيبات للدفاع والتعاون الإقليمي بين الدول الخليجية ، وبدأت تلك الفكرة عن طريق التحذير من إخطار الشيوعية التي

(١) محمد ، المصدر السابق ، ص ٢٠٢ .

(٢) لا بد من الإشارة إلى إن التعاون والتنسيق بين إيران وعمان كان في مصلحة عمان ، وذلك لعدم جاهزية الجيش العماني في الفترة (١٩٧٠ - ١٩٧٥ م) ، وانشغاله في الحروب والثورات الداخلية (ثورة ظفار) في جنوب البلاد ، فضلاً عن حادثة التغيير والنهضة ومحدودية الموارد الاقتصادية والإمكانات المالية والعسكرية والخبرات.

البحارنة ، المصدر السابق ، ص ص ١٥٠ - ١٥١ .

(٣) المصدر نفسه ، ص ١٥١ .

(٤) قفزت خطط التسليح الإيرانية للفترة مابين (١٩٦٨ - ١٩٧٧) من (٤٩٥) مليون دولار إلى (٧٨٩) مليون دولار ، وزاد تعداد الجيش الإيراني من (٢٢١) ألف رجل إلى (٣٤٢) ألف رجل لنفس الفترة ، بينما حددت ميزانية الدفاع العمانية بـ (٤٥٧) مليون دولار ، ومجموع القوات المسلحة فيها بـ (١٣) ألف رجل باستثناء العسكريين من الجنسيات الأخرى بالإضافة إلى القوات شبه العسكرية التي تقدر بـ (٣٠٠٠) رجل يعرفون باسم (فرق حرس القبائل) وهي ذات إمكانات عسكرية ضعيفة ، وتمتلك السلطنة قوات بحرية لا تتجاوز (٤٥٠) رجل في سبعينيات القرن العشرين .

ظافر محمد العجمي ، أمن الخليج العربي تطوره وأشكاله من منظور العلاقات الإقليمية والدولية ، ط ١ ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت، ٢٠٠٦) ، ص ص ٣٥٧ - ٣٥٨ ؛ محمد ، المصدر السابق ، ص ٦٥ .

(٥) العجمي ، المصدر السابق ، ص ٣٥٨ .

تسعى لتحقيق أطماعها في الجزيرة العربية وتحويلها إلى معسكر شيوعي كبير ، ونوهت سلطنة عُمان إلى أن الحفاظ على أمن المنطقة هو مسؤولية شعوب وحكومات المنطقة كلها ^(١) .

طُرحت عدة وجهات نظر حول أمن الخليج العربي من قبل الدول الخليجية والعربية وإيران وبعض الدول الكبرى التي لها مصالح مهمة في المنطقة مع إعلان الانسحاب البريطاني من الخليج العربي ، وتضمنت وجهة نظر الدول الخليجية والعربية نقطتين مهمتين : الأولى مسألة الملاحة البحرية في الخليج العربي عبر مضيق هرمز الحيوي لدول المنطقة كافة ، والثانية مسألة الاستقرار السياسي في الخليج العربي والعلاقات بين الدول العربية والخليجية من جهة وفيما بينها وبين إيران من جهة أخرى ^(٢) .

تواصلت اهتمامات الحكومة العُمانية بأمن الخليج العربي ومضيق هرمز ، إذ شهدت العاصمة العُمانية مسقط انعقاد معظم مؤتمرات الأمن العربي ^(٣) . ففي ٢٥ تشرين الثاني ١٩٧٦م دعا السلطان قابوس إلى عقد اجتماع لوزراء الخارجية لدول الخليج العربي الثمانية (السعودية - إيران - العراق - الكويت - قطر - الإمارات - البحرين - عُمان) في مسقط لمناقشة قضايا الأمن الاقليمي في المنطقة ، ورغم أن المحادثات لم تسفر عن اتفاق إلا أن ذلك اللقاء كان بداية الدعوة لبناء اتحاد إقليمي في المنطقة ^(٤) ، وقد أكد السلطان قابوس في خطاب له بمناسبة انعقاد الدورة الرابعة لمؤتمر وزارة خارجية دول الخليج العربي على (أن سلطنة عُمان تؤكد على أهمية التفاهم للوصول إلى صيغة متفق عليها للتعاون بين دول منطقتنا ، ويهم سلطنة عُمان حكومة وشعباً أن تشهد منطقتنا استقراراً وأمناً دائمين يمدان لها السبيل لتثبيت دعائم التنمية ودفع عجلتها إلى الإمام .. لقد ظلت سلطنة عُمان تتفق الجزء الأكبر من مواردها طوال سنوات عديدة ضد الغزو الأجنبي الهدام عن طريق إحدى الدول التابعة لهم والذي كان يستهدف المنطقة كلها.. وسلطنة عُمان تعرف، كما يعرف العدو بأنها خط الدفاع الأول للمنطقة ، باعتبار موقعها الاستراتيجي، وأنها المنفذ الرئيسي لها، فإذا سقطت فإن باقي المنطقة ذات الثروات الهائلة تصبح مهددة بالغزو الأجنبي الهدام أو سيطرته ، وكلاهما ضرر بالغ لا بد من منع حدوثه ..) ^(٥) .

(١) إبراهيم نوار ، "السياسة الخارجية العُمانية من العزلة إلى دبلوماسية الوساطة " ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ١١٠ ، السنة ٢٨ ، القاهرة ، تشرين الأول ، ١٩٩٢ ، ص ٣٠ .

(٢) مصطفى النجار وآخرون ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ط١ ، مطبعة جامعة البصرة ، (البصرة ، ١٩٨٤) ، ص ص ٢٢٨ - ٢٢٩ .

(٣) محمد ، المصدر السابق ، ص ٦٥ .

(٤) حافظ محفوظ ، "دول الخليج على طريق الوحدة " ، مجلة الصياد ، العدد ٢٢٠١ ، السنة ٤٣ ، بيروت ، ٩-١٥ كانون الثاني ١٩٨٧ ، ص ٢٤ ؛ نوار ، المصدر السابق ، ص ٣١ .

(٥) وزارة الإعلام ، المصدر السابق ، ص ص ٨٤ - ٨٥ .

بعد فشل مؤتمر وزارة الخارجية في مسقط عام ١٩٧٦م ، تباينت الخلافات والرؤى في وجهات النظر العربية والإيرانية حول أمن الخليج ، إذ رأت الأولى ربط أمن المنطقة بالأمن القومي العربي وهو ما لم يتفق مع الرؤية الإيرانية ^(١) . وعلى الرغم من تقارب التوجهات حول أمن الخليج فإن المؤتمر لم يتمخض عن أي نوع من التحالفات ، بل سعت كل دولة بعد المؤتمر إلى تخصيص جزء كبير من موازنتها المالية لدعم قواتها الدفاعية والعسكرية ^(٢) .

عادت سلطنة عُمان لتبني عقد مؤتمر مسقط الثاني في ٢٥ تشرين الثاني عام ١٩٧٧م ، حيث كانت الورقة العُمانية هذه المرة تدعو بشكل أكثر وضوحاً إلى ضرورة عقد معاهدة دفاع خليجية تشترك فيها إيران والأقطار العربية الخليجية ، لكن العراق رفض ذلك وكما هو شأنه في مؤتمر مسقط الأول ^(٣) .

شهدت حقبة السبعينات من القرن العشرين طروحات ومشاريع أمنية عربية متعددة ، فكان المشروع الأمني العراقي يؤكد على عروبة الخليج العربي واستبعاد إيران منه ، وأكد المسؤولون في العراق على أن التعاون الجماعي لضمان الأمن في الخليج بين إيران ودول الخليج يجب أن لا يتجاوز التنسيق الجماعي معها لضمان حركة الملاحة الدولية في الخليج بموجب المواثيق الدولية ، كما أكدوا على توسيع أفاق التعاون الاقتصادي والسياسي والثقافي والعسكري بين دول الخليج العربي. بينما طرحت المملكة العربية السعودية مشروعها الأمني لدول الخليج العربي على هامش مؤتمر القمة الإسلامي في جدة عام ١٩٧٥م ، والذي عرف بـ(إعلان الرياض) ، وكان يهدف إلى

(١) انفردت إيران (شرطي الخليج) بوجهة نظر حول أمن الخليج حظيت بتأييد أمريكي بريطاني ومعارضة عربية واضحة خصوصاً من قبل العراق ، وتعود أسباب ذلك إلى تخوف بعض الدول الخليجية والعربية من أن عقد أي تحالف أو ميثاق أمني مع إيران وهيعضو في حلف(السنّتو) قد يفسح المجال أمام تدخل القوى الأجنبية والخارجية في المنطقة ، كما أن الميثاق الأمني مع إيران يؤدي إلى تزايد تأثير القوة العسكرية الإيرانية في الخليج وممارستها لنفس الدور البريطاني في المنطقة ، وأخيراً أن الميثاق الأمني معها يعني الاعتراف بالهيمنة الإيرانية في المنطقة وإضفاء الشرعية على احتمالات تدخلها في الشؤون الداخلية للدول الخليجية والعربية .

النجار وآخرون ، المصدر السابق ، ص ص ٢٣٤ — ٢٣٨ .

(٢) عبد الحكيم عامر الطحاوي ، العلاقات السعودية — الإيرانية وأثرها في دول الخليج العربي (١٩٥١ — ١٩٨١م) ، ط ١ ، مكتبة العبيكان ، (الرياض ، ٢٠٠٤) ، ص ١٥١ .

(٣) مظفر نذير الطالب وعلي حسين علي ، ستراتيجيات القوى العظمى في الخليج العربي (١٩٤٠ — ١٩٨٠م) دراسة في الإطار النظري والتطبيقي ، مطبعة الزمان ، (بغداد ، ١٩٨٨) ، ص ١٢٢ .

إيجاد تقارب بين العراق وإيران ^(١) ، وكان العراق قد وافق على هذا الإعلان إلا أن إيران رفضته وعدته تهديداً لها ، فالسعودية كانت ترى أن أمن الخليج العربي مرهون بأمن الأنظمة القائمة في دول الخليج العربي والمنطقة واستقرارها ^(٢) .

كانت الجهود والمشاريع العربية في الأمن الخليجي تبدو بطيئة ومتعثرة خلال السنوات (١٩٦٨ - ١٩٧٥م) ، بسبب الأطماع والتوجهات الإيرانية وسياساتها التوسعية التي عرقلت كل الجهود الخليجية والعربية الجماعية في حين شهدت السنوات (١٩٧٥ - ١٩٧٩م) حراكاً للجهود والمشاريع العربية الأمنية ، خصوصاً عندما جمدت التناقضات العربية الإيرانية بسبب اتفاقية الجزائر في آذار عام ١٩٧٥م بين إيران والعراق ، ولكن رغم هذا الحراك فإن الرؤية الموحدة للأمن الخليجي ظلت مفقودة ^(٣) .

في أواخر سبعينيات القرن العشرين حدثت متغيرات سريعة ومتتالية في منطقة الخليج العربي، كان لها دور مهم في أمن المنطقة وانعكاسات واضحة على العلاقات الخليجية - الخليجية والعربية والدولية من حيث المصالح والاحتكاكات الرأسمالية ، ومنها سقوط الشاه وقيام الثورة الإسلامية في إيران شباط ١٩٧٩م ، التدخل العسكري السوفيتي في أفغانستان كانون الأول ١٩٧٩م ^(٤) .

إزاء ذلك كانت الانعطافة الخطيرة في السياسة والستراتيجية الأمريكية في منطقة الخليج العربي، إذ دفع هذين المتغيرين الولايات المتحدة إلى صياغة سياسة جديدة في المنطقة وممهدة

(١) منذ سقوط النظام الملكي في العراق عام ١٩٥٨ م، لم يتوقف العراق عن تحذيراته من الأطماع الإيرانية في الخليج العربي، وقد انتهج العراق عدة أساليب لذلك، فطرح نفسه مدافعاً عن عروبة الخليج العربي في السبعينيات ، وكان من أشد الدول انفعالاً في إعلامه عند احتلال الشاه الإيراني الجزر العربية الثلاث وسط الخليج ، وسعى العراق لنشر أفكاره الحزبية في المنطقة لكن قاداته تبينوا عدم تقبل أهل الخليج لذلك. أما اخطر ما اقلق الشاه الإيراني من العراق هو تسليح العراق بترسانة شرقية الصنع لم يجد الشاه حيالها إلا التسليح بترسانة غربية بما يوازي ويساوي مالدى العراق ،مع استمرار التنافس بين البلدين حول زعامة وحماية المنطقة .

العجمي ، المصدر السابق ، ص ص ٣٥١ - ٣٥٢ .

(٢) مراد ، حرب الخليج ... ، ص ص ١٠٨ - ١١٠ .

(٣) النداوي ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .

(٤) محمد حسن العيدروس ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ط٢ ، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، (القاهرة ، ١٩٩٨) ، ص ٣٠٠ .

لظهور (مبدأ كارتر)^(١) الذي أعلن عنه في ٢٣ كانون الثاني ١٩٨٠م وموجهاً تحذيراً رسمياً للسوفييت لتواجههم على مقربة من الخليج العربي بعد الغزو لأفغانستان^(٢).

وفي الوقت نفسه كان الفتور في العلاقات الأمريكية الخليجية يبدو واضحاً ، مع فقدان الولايات المتحدة مصداقيتها كحامية لأنظمة الحكم القائمة في دول الخليج العربي ، ففي الرياض والكويت والدوحة والمنامة كانوا يفكرون على النحو التالي : (إذا لم تستطع واشنطن أن تنقذ نظام الشاه إذاً لن تستطيع مساعدتنا نحن أيضاً في حال نشوء وضع مماثل في بلداننا أما أكوام الأسلحة الأمريكية فقد غدت لا نفع منها في إيران ويبدو أنها لن تنفعنا نحن أيضاً)^(٣).

أن عدم مصداقية الولايات المتحدة مع دول الخليج العربي والمنطقة العربية ، انكشفت من خلال تهويلها للأخطار والتهديدات التي تحيط بأمن المنطقة وخيارات إغلاق مضيق هرمز بوجه الملاحة الدولية ، لقد أوهمت وروجت للجميع بأن الخطر السوفيتي يهدد الخليج العربي والشرق الأوسط ، وأن هناك تهديدات إرهابية قد تسبب غلق مضيق هرمز من قبل جماعات (المتطرفين الفلسطينيين أو المجموعات الناقمة المغتربة في الخليج أو العناصر الأجنبية القادمة من أثيوبيا والصومال وجنوب آسيا)^(٤). كما أن الولايات المتحدة أعادت أولوياتها في المنطقة بعد الحرب العربية - الصهيونية في تشرين الأول ١٩٧٣م ، فقد لفتت المقاطعة العربية للنفط نظر الولايات المتحدة وأوربا إلى هشاشة نظام الأمن الغربي في المنطقة ، ذلك الذي لم يمنع دولاً صغيرة (دول الخليج العربي) من وقف النفط (سبق أن استخدم العرب النفط سلاحاً ضد الغرب في حرب ١٩٥٦م و ١٩٦٧م) ، فما جدوى التصدي للسوفييت إذا كان الخطر سيأتي من غيرهم^(٥).

أما سلطنة عُمان فكان موقفها واضحاً عندما تطرق السلطان قابوس في خطاب له بمناسبة العيد الوطني التاسع للسلطنة في ١٨ تشرين الثاني ١٩٧٩م إلى شؤون المنطقة وأهمية مضيق

(١) (لخص (جيمي كارتر Jimmy Carter) رئيس الولايات المتحدة الأمريكية سياسته في خطابه الذي ألقاه في ٢٣ كانون الثاني ١٩٨٠م عبر رسالته السنوية إلى الكونغرس ، تخلل الخطاب مجموعة من الأفكار والمبادئ التي ستساعد الولايات المتحدة للتحرك في وجه الاتحاد السوفيتي ، وسميت هذه الأفكار والمبادئ (مبدأ كارتر Carter Doctrine) وفيها قال عن الخليج العربي : (أن أي محاولة تقوم بها قوة خارجية للسيطرة على الخليج العربي ستعتبر هجوماً ضد المصالح الحيوية الأمريكية ، وسنرد عليها بكل الوسائل الضرورية بما فيها استخدام القوة المسلحة) .

العجمي ، المصدر السابق ، ص ٣٩٦ .

(٢) طويرش ، المصدر السابق ، ص ص ٧٨ - ٧٩ .

(٣) ف. ماشين و أ. إياكوفليف ، الخليج العربي وخطط الدول الغربية ، ترجمة : د. إحسان مخائيل اسحق و د. رضوان القضماني ، ط ١ ، مطابع ألف باء الأديب ، (دمشق ، ١٩٨٨) ، ص ص ١٣١ - ١٣٢ .

(٤) خليل ، المصدر السابق ، ص ٢٨ ؛ صحيفة السياسة الكويتية ، العدد ٤٤٥ ، ٣ تشرين الأول ١٩٧٩م ، ص ١٨ .

(٥) شهاب ، المصدر السابق ، ص ٣٨٢ ؛ العجمي ، المصدر السابق ، ص ٣٧٣ .

هرمز قائلاً: (هو جزء من مياها الإقليمية ، والذي هو كذلك من أهم المضائق العالمية ، أن نسبة كبيرة من إمدادات نفط العالم تمر به ، ولذا فإنه إذا أدت حالة عدم الاستقرار الراهنة في الشرق الأوسط إلى عرقلة أو وقف إمدادات النفط عبر هذا المضيق فإن النتائج التي تنجم عن ذلك ستكون خطيرة ...) وأضاف (لذلك فإن عُمان تعهدت بالدفاع عن حق السفن المسالمة بالمرور عبر هذا المضيق ، فهذا واجب علينا وفق القانون الدولي ... فإذا تعرض المضيق للخطر فإننا في عُمان لن نتردد في الدفاع عن سيادتنا الوطنية وسلامة الملاحة الدولية ، ونحن نرى بأن جميع الدول التي تستفيد من الملاحة في هذا المضيق سواء أكانت من الدول المنتجة أو المستهلكة للنفط تقع عليها مسؤولية المساهمة في حماية هذا الممر المائي الحيوي ضد خطر الأعمال الإرهابية أو أي شكل من العدوان)^(١) .

حاولت الولايات المتحدة الأمريكية إعطاء تلميحات لدول الخليج العربي وإضفاء الصبغة العربية على مشاريعها وخططها الإستراتيجية في المنطقة ، وذلك في أواخر عام ١٩٧٩م عندما أعلن عبر سلطنة عُمان عن خطة لإنشاء حلف يضم الدول الغربية (الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وألمانيا الغربية واليابان) والدول التي تقع على شاطئ الخليج العربي بهدف (حماية مضيق هرمز)^(٢) ، نص الحلف أو ما عرف بـ (المشروع التقني العُماني) كما وصفته بعض المصادر على : (رصد مبلغ (١٠٠) مليون دولار لتحسين التدابير الأمنية في منطقة الخليج) ، وطالبت عُمان بالحصول على قوارب خفر ساحلية وطائرات استطلاع ومعدات اكتشاف الكترونية توضع على ساحل مضيق هرمز في مدخل الخليج العربي ، وترى السلطنة أن الخطر الذي يهدد أمن الخليج العربي هو الاتحاد السوفيتي^(٣) .

وبرر وزير الدولة للشؤون الخارجية العُماني قيس الزواوي في حديث صحفي حول مشروع عُمان لحماية مضيق هرمز قائلاً: (نحن دعونا أن نتقدم دول المنطقة بأفكار ، كل ما هناك ، إننا قدمنا دراسة فنية عن كيفية الإخطار التي قد يتعرض لها المضيق ، وطلبنا من كل الدول أن تعطينا آراءها حول كيفية الضمان لاستمرار الملاحة ، وأعتقد أن هذا يعني دعوة أو استعداد من قبلنا كحكومة سلطنة عُمان للتعاون مع كل الدول لما في مصلحة الجميع)^(٤) .

تباينت ردود الأفعال الخليجية العربية من المشروع الأمني العُماني ، فالعراق والكويت والبحرين رفضت المشروع ، بينما تحفظت كلمن السعودية وقطر والإمارات عليه ، وأفصح

(١) وزارة الإعلام ، المصدر السابق ، ص ص ١٠٤ — ١٠٥ .

(٢) ماشين وياكوفليف ، المصدر السابق ، ص ١٣٣ ؛ الندوي ، المصدر السابق ، ص ص ٢٤٣ — ٢٤٤ .

(٣) مراد ، حرب الخليج ... ، ص ص ١١١ — ١١٢ ؛ الطالب وعلي ، المصدر السابق ، ص ١٢٣ .

(٤) وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٩م ، إشراف : بدر الدين الخصوصي ، أعداد : فاطمة سعد الدين ، منشورات مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية في جامعة الكويت ، (الكويت ، ١٩٨٣) ، ص ٩١٧ .

التحرك السريع للدول الخليجية العربية على وجود قناعة مشتركة بوجوب تجنيب المنطقة كل ما من شأنه أن يؤثر على استمرار الأمن والاستقرار فيها ^(١) . في حين شرعت وسائل الأعلام العربية بمهاجمة المشروع الأمني العُماني ووصفته بالغطاء الشرعي للوجود الأجنبي في المنطقة ^(٢) . وكشفت إحدى المقالات عن الأوجه الثلاث للمشروع بما يلي: (الوجه الاقتصادي تبلغ نفقاته ١٠٠ مليون دولار ، الوجه السياسي اشتراك الولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا الغربية، الوجه العسكري يتمثل في الدعوة إلى إنشاء قوة عسكرية مشتركة من الدول المطلة على الخليج العربي والقوى الأجنبية لتتولى حراسة قوافل النفط في الممرات المائية في مضيق هرمز وباب المندب ^(٣) . بينما كتبت صحيفة الثورة العراقية مقالاً بعنوان (المخطط الأمريكي والتحركات المشبوهة في الخليج العربي) وضحت فيه أحد الأساليب الأمريكية لزرع نظام سياسي في المنطقة يعمل على تنفيذ سياساتها ومخططاتها الامبريالية بالمنطقة ، وتلوح إلى علاقات عُمان مع الغرب والمشروع الأمني العُماني ^(٤) .

وتجاوزت ردود الأفعال ضد المشروع الأمني العُماني الدول الخليجية والعربية ، فكان رد فعل حلفاء الولايات المتحدة في الناتو على المشروع العُماني سريعاً ، فقد أعلنت الحكومة البريطانية استعدادها لإرسال سفنها إلى الخليج في أعداد (أسطول دولي واحد) يعمل في الخليج العربي ، أما الحكومة الفرنسية فذكرت أن هناك خمس عشرة سفينة حربية فرنسية على استعداد للمشاركة في الدفاع عن مضيق هرمز ، بينما اتسم الموقف الألماني الغربي بالحدز والتروي . مما يدل على رفض الدول الأجنبية والحليفة بانفراد الولايات المتحدة الأمريكية بحماية الخليج العربي ومضيق هرمز ^(٥) .

إزاء فشل المشروع الأمني العُماني المدعوم من الولايات المتحدة في كسب تأييد الدول العربية والخليجية ، والذي يعد انتصاراً مهماً للخط الاستقلالي العربي الرافض للأحلاف والتكتلات الإقليمية والأجنبية ، وخطوة نمو تحقيق التضامن العربي في المنطقة ^(٦) . سحبت عُمان مشروعها الأمني في مؤتمر وزراء خارجية دول الخليج العربي المنعقد في مدينة الطائف في السعودية عام

(١) محمد ،المصدر السابق ،صص ٦٨-٧٠ . وللمزيد ينظر: المشروع العُماني لأمن الخليج العربي في الدوريات العربية، إعداد: ظمياء كاظم ألكاظمي، أشرف: عناد فواز الكبسي، مركز دراسات الخليج العربي ،شعبة الدراسات السياسية والإستراتيجية في جامعة البصرة، السلسلة الخاصة (٣١)، (البصرة ، ١٩٨٠).

(٢) مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٥٠ ، ٧ أيار ١٩٨٠م ، ص ٢٣ .

(٣) مجلة اقرأ السعودية ، العدد ٢٤٢ ، ١١ تشرين الأول ١٩٧٩م ، ص ص ٢٠ - ٢١ .

(٤) صحيفة الثورة العراقية ، العدد ٢٤٥٣ ، ١٢ تشرين الأول ١٩٧٩م ، ص ٣ .

(٥) ماشين وياكوفليف ، المصدر السابق ، ص ١٣٣ .

(٦) محمد ، المصدر السابق ، ص ٧٢ .

١٩٧٩م ، بعد أن اقتنعت بأن أراء الأشقاء العرب هي الصحيحة ، وبذلك طوى مؤتمر الطائف شرخاً كاد أن يحدث في الصف الخليجي العربي^(١) . لكن المساعي الدبلوماسية العُمانية استمرت ولم تتوقف ، وتعززت دعوتها لإقامة ترتيبات أو إطار للتعاون الاقليمي شيئاً فشيئاً عن طريق إنشاء أجهزة للتعاون المشترك في شكل منظمات للتعاون الاقليمي في المجالات المتخصصة ، ولكن القصور في التوصيل لاتفاق بالمجالات الدفاعية والسياسية دفع السلطان قابوس مرة أخرى للتأكيد على أن : (الأهمية الجغرافية والسياسية للخليج كمنطقة تؤكد ضرورة التعاون التام بين دولنا... لقد كان هناك طبعاً مشاورات وإجراءات مشتركة في مجالات محدودة ، لكن التشاور فيما يتعلق بالمبادئ السياسية والأمنية أصبح الآن مهماً للغاية بالنسبة لاستقرار المنطقة واستمرار مناعتها ضد التدخلات الأجنبية)^(٢) .

وفي خطاب له بمناسبة العيد الوطني العاشر للسلطنة في ١٨ تشرين الثاني ١٩٨٠م ، أكد السلطان قابوس على مسألة الأمن والاستقرار في المنطقة والمساعدات الخارجية قائلاً : (لقد نوهت عُمان مرات عديدة إلى هذه الأخطار ، ولكنها لم تلق آذان صاغية ، لقد دعونا أشقاءنا إلى الانضمام معنا ، ومساعدتنا في الحفاظ على أمن واستقرار هذه المنطقة ، التي ليست حيوية بالنسبة لنا فحسب ، بل بالنسبة للعالم ككل ، لكن دون جدوى ، لذلك وبما أننا مهددون — ونحن مازالت لدينا ذكريات حية ومريرة عن حقيقة وشكل ذلك التهديد — لا نملك خياراً سوى طلب المساعدة من أولئك الذين سيمدوننا بالوسائل التي تمكننا من الدفاع عن أنفسنا)^(٣) .

في السياق نفسه يمكن فهم الاهتمام العُماني بضرورة أن يتضمن مجلس التعاون لدول الخليج العربية^(٤) ، بُعداً أمنياً للتعاون بين دولها الأعضاء ، وهو ما عبر عن نفسه من خلال العديد من الأفكار والآراء التي طرحها السلطان قابوس . غير أن وجهات النظر العُمانية حول الأمن في الخليج ورغم أهميتها وموضوعيتها لم تجد صدًى كبيراً لدى دول الخليج الأخرى ، ومن ثم لم تترد السلطنة في عقد أول اتفاق للتعاون العسكري مع الولايات المتحدة في عام ١٩٨٠م ، بعد الغزو السوفيتي لأفغانستان عام ١٩٧٩م وغداة اندلاع الحرب العراقية — الإيرانية في أيلول ١٩٨٠م ، وذلك كإجراء

(١) مجلة الرسالة الكويتية ، العدد ٨٦٠ ، ٢١ تشرين الأول ١٩٧٩م ، ص ص ٤ — ٥ .

(٢) نوار ، المصدر السابق ، ص ٣١ .

(٣) وزارة الإعلام ، المصدر السابق ، ص ١١٤ .

(٤) للمزيد من التفاصيل حول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ينظر :

عبد المهدي الشريدة ، مجلس التعاون لدول الخليج العربية — آلياته وأهدافه المعلنة وعلاقاته بالمنظمات الإقليمية والدولية ، ط ١ ، مكتبة مدبولي ، (القاهرة ، ١٩٩٥) ؛ علي بن حسن القرني ، مجلس التعاون الخليجي أمام التحديات ، ط ١ ، مكتبة العبيكان ، (الرياض ، ١٩٩٧).

وقائي ، ولتغطية التقاعس الخليجي خاصة من جانب دول الخليج العربية في الاستجابة لاحتياجات السلطنة الدفاعية والأمنية (١) .

فرضت الثورة الإسلامية الإيرانية والغزو السوفيتي لأفغانستان على الولايات المتحدة العمل بمبدأ كارتر وتطويره وفقاً للمصالح الاستراتيجية الأمريكية ، كما فرضت على دول الخليج العربي وضع منظومة أمنية خاصة بهم (٢). وبذلك أصبح ضمان استمرار تدفق النفط والاستقرار السياسي للمنطقة من أولويات الاستراتيجية الأمريكية (٣) .

في ١٨ آذار ١٩٧٩م تحدث كل من وزير الخارجية الأمريكي (سايروس فانس Cyrus Vans) ورئيس لجنة العلاقات الخارجية بمجلس الشيوخ الأمريكي (فرانك تشيرش Frank Tcherish) بمقابلة تلفزيونية عن التدخل العسكري في الخليج العربي ، ثم جاءت مشكلة احتجاز الرهائن الأمريكيين في طهران والتدخل السوفيتي في أفغانستان ليوفرا الفرصة الملائمة لتنفيذ المخططات الأمريكية ، وقد سبق إعلان تشكل قوة التدخل السريع أو (قوة الانتشار السريع Rapid Deployment Force (٤) إرسال بعثة أمريكية إلى السعودية وعمان والصومال وكينيا لدراسة احتمالات الحصول على قواعد عسكرية فيها ، وقد أثمرت مهمة البعثة في الحصول على حقوق استخدام بعض القواعد العسكرية المهمة في عمان وكينيا والصومال ، فيما رفضت السعودية ذلك (٥) .

(١) الموافي ، المصدر السابق ، ص ١٢٤ .

(٢) العجمي ، المصدر السابق ، ص ٤١٠ .

(٣) فريد وآخرون ، المصدر السابق ، ص ١١٥ .

(٤) أنشئت هذه القوة بموجب مبدأ كارتر في آذار ١٩٨٠م ، واتخذت قاعدة (ماكديول) بولاية فلوريد الأمريكية مقراً لها ، وتتألف من (١٠٠ ألف جندي وضعت تحت تصرفها الفرقة ٨٢ مظلات والفرقة ١٠١ المحمولة جواً ولواء قوات خاصة وكتيبة مشاة البحرية ، على أن يدعمها الأسطولان السادس والسابع بما تحتاجه من مجهود جوي وبحري على أن تخزن معادنها وتجهيزاتها في مواقع متقدمة في الشرق الأوسط) . وحددت مهام هذه القوة بتأمين تدفق النفط عبر التدخل العسكري عندما يتطلب الأمر وجعل سلوك الخصم داخل الإطار الذي لا يتعارض مع ذلك .

عبد المجيد حسين كامل ، الجزيرة العربية والنظام العالمي الجديد ، ط١ ، مطابع الدار الهندسية ، (دون مكان ، ٢٠٠٣) ، ص ١٠٤ . وللمزيد ينظر : جيفري ريكورد ، قوة التدخل السريع والتدخل العسكري الأمريكي في الخليج ، ترجمة : مرتضى جواد باقر ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والإستراتيجية ، (البصرة ، ١٩٨٣) .

(٥) مراد ، الولايات المتحدة ... ، ص ٢١ .

أثارت القواعد والتسهيلات العسكرية للأمريكان جدلاً كبيراً في سلطنة عُمان ، إذ أن كبار مستشاري السلطان قابوس من العسكريين البريطانيين حاولوا التضييق على استخدام الأمريكان لهذه التسهيلات ، كما تعرضت السلطنة للنقد من شركائها في مجلس التعاون الخليجي (١) .

أن شعور سلطنة عُمان بمسؤوليتها التاريخية تجاه سلامة الملاحة الدولية في مضيق هرمز ، جعلتها تتقدم في عام ١٩٨٠م بمشروع جديد لإنشاء هيئة متخصصة تشرف على المضيق وتقوم بتمويلها الدول المصدرة للنفط والدول الصناعية ، لكن هذا المشروع لم يحظَ بقبول الأطراف المعنية، الأمر الذي جعل السلطنة في حل من دفع فاتورة سلامة المضيق وهي فاتورة دولية يتحمل المجتمع الدولي وحده مسؤوليتها للإبقاء على سلامة الملاحة في مضيق هرمز (٢) .

كان لغياب التنظيم الأمني والدفاع المشترك بين دول الخليج العربي لحماية الخليج ومضيق هرمز ، أن فسح المجال لافتراضات واحتمالات التدخل الأجنبي في شؤون المنطقة بحجة الدفاع عنها وحماية الملاحة الدولية (٣) . وهو في الوقت نفسه الذي جعل سلطنة عُمان تفصح عن تعاونها مع الولايات المتحدة الأمريكية بشكل علني في بعض الأحيان وسري في أحيان أخرى .

بدأ التعاون الأمني بين سلطنة عُمان والولايات المتحدة منذ ثورة ظفار عام ١٩٦٥م ، فقد وفرت الأخيرة لعُمان المعونات الاقتصادية والعسكرية (غير الرسمية) ، كما وفرت لها الدعم خلال مواجهتها مع اليمن الديمقراطية الشعبية ، وخلال تعاملها مع التهديدات التي نجمت عن الحرب العراقية — الإيرانية (٤) ، وكان ذلك مقابل منح الولايات المتحدة تسهيلات عسكرية بحرية وجوية بموجب اتفاقية تم التفاوض بشأنها بين البلدين في شباط ١٩٨٠م (٥) .

في ٤ حزيران ١٩٨٠م تم التوقيع على الاتفاقية بإعلان رسمي من سلطنة عُمان بعد مذكرات دبلوماسية عُمانية أمريكية بين وزير الدولة للشؤون الخارجية العُماني (قيس عبد المنعم الزواوي) ، والسفير الأمريكي لدى السلطنة (المارشال ويل Marshal Well) ، وتوصل الطرفان إلى تفاهم مشترك حول النقاط التالية :

(١) محمد جواد رضا ، صراع الدولة والقبيلة في الخليج العربي . أزمات التنمية وتنمية الأزمات ، ط ١ ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت ، ١٩٩٢) ، ص ٥٤ .

(٢) وزارة الإعلام ، سلطنة عُمان ومسيرة الخير ، محافظة مسندم ، (مسقط ، ١٩٨٦) ، ص ص ٢٠ — ٢١ .

(٣) البحارنة ، المصدر السابق ، ص ١٥٠ .

(٤) للمزيد من التفاصيل حول التعاون العُماني الأمريكي (١٩٧٠ — ١٩٨٠م) ، ينظر :

باسمة عبد العزيز عمر العثمان، سلطنة عُمان (١٩٧٠ — ١٩٨١م) دراسة في العلاقات الخارجية، أطروحة

دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب في جامعة البصرة ، ٢٠٠٩م ، ص ص ٢٣٤ — ٢٦٠ .

(٥) ياسين سويد ، الوجود العسكري الأجنبي في الخليج . واقع وخيارات — دعوة إلى أمن عربي إسلامي في

الخليج ، ط ١ ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت ، ٢٠٠٤) ، ص ٨٨ .

١- ستحصل الولايات المتحدة على بعض التسهيلات البرية والبحرية والتي لا تتعدى المزايا التي تتمتع بها الدول الصديقة للسلطنة .

٢- لن تقام أية قواعد أمريكية في السلطنة .

٣- لن تتمركز أي وحدات عسكرية أمريكية في الأراضي العُمانية ولن تطلب الحكومة الأمريكية السماح لها بذلك (١) .

لكن المسؤولين الأمريكيين لم يترددوا في أن يناقضوا أنفسهم في تصريحاتهم بعد عقد الاتفاقية مباشرة ، فذكروا (أنه قد يتم إرسال بعض الوحدات العسكرية بصفة مؤقتة للقيام بأعمال توسيع نطاق التسهيلات التي ستحتل بها بلادهم) . ولم تلبث عُمان إن سمحت في العام نفسه ١٩٨٠م بإنشاء (قيادة مركزية أمريكية U.S. Central Command) على أراضيها ، وذلك لقيادة التمارين التي بدأت القوات الأمريكية تجريها في عُمان ، ثم منحت البحرية الأمريكية تسهيلات بحرية ، كما أصبحت تزود كلاً من الولايات المتحدة والمملكة المتحدة بالمعطيات التي تتوافر لها عن ناقلات النفط التي تعبر مضيق هرمز (٢) .

وبرر السلطان قابوس ذلك في حديث خاص نشرته صحيفة النهضة العُمانية حول التصدر العُماني للأمن والدفاع عن الخليج العربي ومضيق هرمز قائلاً : (إننا نعيش في منطقة واحدة مصيراً و مستقبلاً لذلك يكون التنسيق في الأمن واجباً وطنياً ... فإذا حدث أي خطر فيجب أن تكون القيادة الموحدة موجودة من أجل خدمتنا وحمايتنا ، وبطبيعة الحال هذا يأخذ وقتنا .. وأنت ترى الوحدة في أوروبا وفوائدها .. ونحن هنا لانريد أحلافا فنحن أخوة.. ولكن مع الأسف ينقصنا التوحد فلم تجر مناورة عسكرية بين دول المنطقة حتى هذا الوقت) ، وأضاف (ومضيق هرمز حيوي لكل وليس لعُمان فقط ... بالطبع هناك آخرون مستفيدون من هذا المضيق وهم الذين ستشتري منهم وهم الذين سيدربون كوادرننا على هذه الأجهزة فلماذا لا يساعدوننا في التكلفة مجرد المساهمة في المبالغ والتدريب ، اليابان قد تساهم وأية دولة أخرى تستفيد من المضيق يمكن أن تساهم) (٣) .

ونتيجة لموافقتها على استخدام القواعد والتسهيلات العُمانية من قبل الولايات المتحدة ، أعلنت السلطنة على لسان وزير خارجيتها قيس الزواوي في شباط ١٩٨٠م أن هناك شروطاً معينة لذلك: (أن عُمان عاقدة العزم على منح امتيازات محدودة للولايات المتحدة في استخدام القواعد

(١) صحيفة عُمان ، العدد ٦٢٦ ، مسقط ، ٧ حزيران ١٩٨٠م .

(٢) سويد ، المصدر السابق ، ص ص ٨٨ ، ٨٩ .

(٣) صحيفة النهضة العُمانية ، العدد ١٢٥ ، مسقط ، ٥ شباط ١٩٨٠م .

العُمانية الجوية في السيب ومصيرة^(١) وثمريت والقواعد البحرية في مسقط وصلالة بشروط معينة^(٢) . شدد الزواوي (بأن عُمان لأتسمحاً بإقامة قواعد أمنية على أراضيها) ، كما أعلن ذلك نائب وزير الدفاع الأمريكي (روبرت كرومر Robert Groomer) أمام الكونغرس ، وأضاف (بأن الإدارة الأمريكية ستقوم بطلب تخصيصات مالية من الكونغرس لتغطية هذه التسهيلات) ، إلا أنه لم يحدد المبلغ المطلوب^(٣) .

ووصف وزير الإعلام العُماني عبد العزيز الرواس التسهيلات العُمانية للولايات المتحدة في جزيرة مصيرة الإستراتيجية بأنها (دولة صديقة .. ونحن لم نرتكب خطأ بإعطاء هذه التسهيلات لأمريكا) ، وأكد الرواس (إيمان بلاده الكامل بالمشروع الذي قدمته من أجل حماية أمن مضيق هرمز وأنه إذا لم تستجيب الدول المعنية للأفكار المطروحة ، فإن بلاده سوف تشرع في تنفيذ المشروع وحدها وحسب إمكانياتها)^(٤) .

أصبحت سلطنة عُمان قاعدة أمامية متقدمة للتواجد العسكري الأمريكي في منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية هذا ما كشفت عنه زيارة رئيس هيئة الأركان المشتركة للقوات المسلحة الأمريكية الجنرال (دايفيد جونز David Jones) إلى مسقط ، حيث ذكر مصدر رسمي أمريكي في تعليق له على هذه الزيارة (أن القوات الأمريكية ستستخدم قاعدة مصيرة على ساحل عُمان كقاعدة لها لبدء عملياتها في مضيق هرمز)، وأضاف المصدر : (أن القاعدة مجهزة لإمداد القاذفات طويلة

(١) جزيرة مصيرة : تقع في بحر العرب على بعد ٤٠٠ كيلومتر جنوب شرقي مسقط ، لعبت هذه القاعدة دوراً مهماً في الحرب العالمية الثانية وفي مقاومة الثورة العُمانية عام ١٩٥٧م . ينظر إليها الأمريكيون بمثابة بديل محتمل لقاعدة ديبوغارسيا في المحيط الهندي . ورصدت الولايات المتحدة لها في ميزانية عام ١٩٨٢م مبلغ (٥،٧٨) مليون دولار لتوسيع منشأتها وتحويلها إلى قاعدة عسكرية رئيسية في المنطقة ، تحتوي القاعدة على مدرج طوله (٨٢٠٠) قدم مما يمكنه استقبال طائرات مقاتلة وبحرية ونقل متعددة الأنواع ، من المقرر زيادة طول المدرج إلى (١٠٢٠٠) قدم وتوسيع عرضه من (١٥٠) قدم إلى (١٧٠) قدم ليتيح استقبال طائرات النقل من طراز B-٥٢ ، يتضمن برنامج التطوير الأمريكي في هذه الجزيرة (القاعدة) بناء مخازن ذخيرة ومؤون وتكنات ومراسي بحرية وأجهزة اتصالات مختلفة.

موسى زناد، القواعد العسكرية الأجنبية ، مطابع دار القادسية ، (بغداد ، ١٩٨٥)، ص ص ٤٠ — ٤١ ، ص ١٠٤ .

(٢) اشتملت هذه الشروط على مايلي :

- ١- تحديد فترة زمنية لاستخدام القواعد العُمانية .
- ٢- أن تساعد هذه المنشآت أمن منطقة الخليج كلها .
- ٣- تعزيز إمكانيات الدفاع العُمانية من الناحية الاقتصادية والعسكرية .

العثمان ، المصدر السابق ، ص ص ٢٦٠ — ٢٦١ .

(٣) المصدر نفسه ، ص ٢٦١ .

(٤) مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٥٠ ، ٧ أيار ١٩٨٠م ، ص ٢٤ .

المدى بالوقود ، وبإمكانها تقديم التسهيلات لآلاف من القوات وكذلك لصيانة الغواصات النووية)، ووصف المصدر قاعدة مصيرة (بأنها مثالية لغرض المراقبة على مضيق هرمز الحيوي لشحن النفط المستخرج من منطقة الخليج) ^(١) .

كانت طبيعة التسهيلات والقواعد العُمانية للولايات المتحدة مثار جدل كبير ، ومادة دسمة للصحافة العربية والأجنبية ، فكلا الطرفين كانا حذرين في التمييز مابين القواعد التي يمكن أن يكون فيها وجود دائم فضلاً عن المنشآت ، وبين ما هو مؤقت ووجود محدود في ظروف معينة ، فبالنسبة للحكومة العُمانية منحت الولايات المتحدة تسهيلات إلى القواعد العُمانية وأن يكون بأذن من الحكومة العُمانية ، وفي حالة التهديد المباشر الذي لا تستطيع أن تصده قوتهم الخاصة^(٢).

أوضح السلطان قابوس هذا الجدل والضجة الكبيرة للتسهيلات العُمانية للولايات المتحدة في مقابلة خاصة أجرتها معه مجلة المجلة بالعدد ١١٦ عام ١٩٨٢م قائلاً : (بحكم الظروف التي خلقت في العالم وفي منطقتنا بالتحديد كان من الضروري أن يحدث نوع من التفاهم بيننا وبين أصدقائنا بالذات من دون تحديد دولة معينة . ثم بحكم أن الولايات المتحدة هي الكفة للميزان الدولي ، أصبح من الضروري في المنطقة أن يكون هناك توازن لان الكفة الأخرى ثقلت ، وتواجد المعسكر الشرقي في المنطقة أصبح ذا حجم كبير سواء في البحر أو المحيط وبالأخص منطقة جنوب اليمن وأثيوبيا ثم منطقة أفغانستان في الشمال التي لاتبعد عنا إلا ٠٠ ميل جوي عنا ، لذا كان لابد لهذا التوازن من أن يكون) . وأضاف (تحتاج المنطقة إلى الولايات المتحدة ، ثم لابد من وجود أمور تسهل لأمريكا المساعدة ، وأمريكا مستعدة لتنمية مطاراتنا وموانئنا ، ومن غير المجدي إضاعة فرصة كهذه لتطوير المرافق ، أما استخدام هذه المرافق لأي شيء فسيكون بطلب منا ، من هنا وعلى هذا الأساس ، رحبت السلطنة بإعطاء التسهيلات لأمريكا ، وهذا كل ما هناك ، لكن كثر التطبيل والتزوير ، وهذه الضجة متوقعة ...)^(٣) .

ولابد من الإشارة هنا ، الى أن سلطنة عُمان شكلت لجنة باسم (لجنة تطوير مسندم) استخدمت كغطاء قامت من خلاله الولايات المتحدة ببناء قواعد استراتيجية فوق بعض الجبال المطلّة على مضيق هرمز ،منها قاعدة كبيرة في الجبلين للاتصال والتجسس المتطور تتكشف المنطقة كلها حتى العراق ، ومحطات راداريه في جزر ليما وجزر سلامة لمراقبة السفن ، واستخدام قاعدة ثمريت قرب الحدود مع جنوب اليمن ^(٤) .

(١)مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٧٠ ، ١٥ تشرين الأول ١٩٨٠م ، ص ٢٢ .

(٢)العثمان ، المصدر السابق ، ص ٢٦١ .

(٣)مقابلة خاصة مع السلطان قابوس أجرتها مجلة المجلة،العدد١١٦في أيار عام١٩٨٢م نشرت على شبكة

المعلومات الدولية(الانترنت)<http://www.nabdh-alm3ani.net/articles-action-show-id-346.htm>

(٤)كامل ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .

وضح نائب وزارة الخارجية الأمريكية لشؤون الشرق الأدنى (جوزيف تيونام Josef Tunam)، أن بلاده ستتفق أكثر من (١٦٤) مليون دولار خلال السنتين المقبلتين لتطوير أربعة مرافق عسكرية في عُمان (لإستخدامها من قبل الجيش العُماني ولتكون جاهزة للاستعمال من قبل القوات العسكرية الأمريكية) ، بناءً على ما جاء في الاتفاقية التي وقفت بين مسقط وواشنطن في حزيران ١٩٨٠م^(١) .

فيما يشير الاتفاق المعقود بين البلدين ، أن تقدم الولايات المتحدة مساعدات عسكرية واقتصادية إلى عُمان بقيمة (١٠٠) مليون دولار سنوياً ، مقابل منح تسهيلات لقواتها في القواعد الجوية الثلاث (ثمريت ومصيرة و صلالة) وفي ميناء قابوس وميناء رايصوت ، إلا أن المصادر الصحفية ذكرت بأن السلطان قابوس طلب مساعدات بقيمة (٥٠٠) مليون دولار على مدى خمس سنوات ، لكن المسؤولين الأمريكيين والعُمانيين نفوا هذه الأنباء^(٢) .

بقي الموقف العُماني مثاراً للجدل لدى الدول الخليجية والعربية ، عندما حاولت وعيا منها بضعف موقعها الجغرافي أمام إيران والسوفييت ، ووعيا منها بضعف إمكاناتها الاقتصادية والعسكرية ، وعدم التعاون الأمني والعسكري لدول المنطقة ، بأن تنتهج استراتيجية أمن ودفاع خاصة بها ومعتمدة على الوجود الأجنبي أو غيره من القوى الفاعلة في المنطقة خلال فترة البحث ، وهو ما جعلها تنفرد وتخطو بسياسة مغايرة نوعاً ما عن الدول الخليجية والعربية وفي صراع وجدل في ظل غياب التنظيم الأمني والدفاع المشترك للمنطقة .

(١) مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٨٨ ، ١٨ آذار ١٩٨١م ، ص ٣٥ .

(٢) العثمان ، المصدر السابق ، ص ٢٦١ - ٢٦٢ .

في تموز ١٩٨١م عقدت عُمان مع الولايات المتحدة اتفاقية عسكرية سمحت بموجبها للأخيرة ببناء مستودعات ومخازن وملاجئ وترتيبات أخرى مثل القواعد الجوية في السيب ومصيرة والخصب وثمريت ، والمرافئ في مسقط صلالة . وتم تخزين (العتاد الحربي والاستراتيجي) في تلك المخازن والمستودعات ، كما أعدت القواعد لإستخدامها من قبل (قوات الانتشار السريع) عند الحاجة . مقابل مبلغ (٣٢٠) مليون دولار قدمتها الولايات المتحدة لسلطنة عُمان كنفقات لإقامته هذه المنشآت وتوفير تلك التسهيلات والقواعد .
سويد ، المصدر السابق ، ص ٨٩ .

الخلاصة :

أسهمت التطورات السياسية والاقتصادية لمنطقة الخليج العربي في صياغة السياسات الأمنية والدفاعية لدول المنطقة، على وفق مقتضيات ومصالح الدول الخليجية والعربية والإقليمية والدولية. وانفردت سلطنة عُمان بموقعها الجيوستراتيجي المميز على مضيق هرمز بصياغة ونهج استراتيجية أمنية خاصة للدفاع عن المضيق ، وذلك بعد تنامي المخزونات النفطية في المنطقة بكميات تجارية وتزايد حركة الملاحة الدولية عبر المضيق خلال النصف الثاني من القرن العشرين، فضلاً عن تغلغل المصالح الأجنبية والتنافس الدولي على المنطقة. أثر الانسحاب البريطاني عام ١٩٧١ وتنامي النفوذ الإيراني والمصالح الأمريكية في المنطقة في ازدواجية السياسة الأمنية والدفاعية نحو مضيق هرمز ، فكانت السلطنة لا تريد الخروج عن الصف العربي والقومي في توحيد المشاريع والأحلاف الدفاعية والأمنية عن المنطقة ، في نفس الوقت كانت السلطنة تؤيد الوجود الأجنبي (الأمريكي) لحماية المنطقة والمضيق بعد التهاون في مواقف وسياسات بعض الدول الخليجية والعربية في هذا الجانب ، لذلك انتهجت السلطنة مواقف واستراتيجيات أمنية ودفاعية لحماية مضيق هرمز على وفق المتغيرات والتطورات التي تخدم وترتقي بالقوات المسلحة العُمانية من جانب، والمنظومة الأمنية والدفاعية للمنطقة من جانب آخر، وذلك على وفق القوانين والاتفاقيات الدولية للملاحة البحرية في العالم. طرحت سلطنة عُمان عدة مقترحات وحلول لحماية منطقة الخليج العربي وبوابته مضيق هرمز بالتعاون مع الدول الخليجية في عدة مؤتمرات لوزراء الخارجية العرب، ولم تتوصل تلك الاجتماعات إلى حلول مرضية لكافة الأطراف حول السياسية الأمنية للمضيق، وكان على السلطنة إن تعيد الطروحات في أكثر من مرة من خلال مشروعها الأمني (مشروع التقني العُماني) في عام ١٩٧٩م والذي طرحته الولايات المتحدة الأمريكية عن طريق السلطنة لإعطاء تطمينات لدول الخليج العربي وإضفاء الصبغة العربية على المخططات الأمريكية في المنطقة. وتباينت ردود أفعال الدول الخليجية والعربية من المشروع الأمني العُماني مابين الرفض والتحفظ، وتجاوزت ردود الأفعال ضد المشروع إلى حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية الأوروبيين، مما يدل على رفض الدول العربية والأجنبية بانفراد الولايات المتحدة الأمريكية على حماية المضيق العربي. كان للمتغيرات السياسية في عام ١٩٧٩م والمتمثلة بالثورة الإسلامية الإيرانية والغزو السوفيتي لأفغانستان أثر ، إذ فرضت على دول الخليج العربي وضع منظومة أمنية خاصة بهم على وفق (مبدأ كارتر) الذي أقرته الولايات المتحدة الأمريكية لضمان استمرار تدفق النفط والاستقرار السياسي للمنطقة الذي أصبح من أولويات الإستراتيجية الأمريكية في تلك الفترة. إزاء ذلك بدأ التعاون الأمني بين سلطنة عُمان والولايات المتحدة و توجت بتوقيع اتفاقية بين البلدين في ٤ حزيران ١٩٨٠م ، وبموجبها قدمت السلطنة التسهيلات البرية والبحرية فضلاً عن استخدام القواعد العُمانية للأغراض العسكرية ، بالمقابل قدمت الولايات المتحدة الأمريكية المساعدات المالية والخبرات والمعدات العسكرية تحت ذريعة حماية المنطقة مضيق هرمز .

قائمة المصادر :

أولاً : الرسائل والاطاريح الجامعية :

- باسمه عبد العزيز عمر العثمان، سلطنة عُمان (١٩٧٠ - ١٩٨١م) دراسة في العلاقات الخارجية، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب في جامعة البصرة، ٢٠٠٩م.

- حمود خضر حميد الرجب ، الحركة المسلحة في ظفار من عام ١٩٦٥م حتى عام ١٩٧٥م (دراسة تاريخية) في المواقف العربية والإقليمية والدولية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية في جامعة تكريت ، ٢٠٠٨م .

- سالم بن عقيل بن علوي مقيبل ، عُمان بين التجزئة والوحدة (١٩٣٠ - ١٩٧٦م) ، بحث مقدم لنيل درجة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر ، معهد البحوث والدراسات العربية في جامعة الدول العربية، (القاهرة ، ٢٠٠٥) .

- قيس بن سالم بن علي آل سعيد، السياسة الخارجية لسلطنة عُمان. الفكر والواقع، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى المدرسة الوطنية للإدارة العمومية في الرباط، المغرب، ١٩٩٢-١٩٩٣.

- محمد جاسم الندوي ، تمن الخليج العربي . دراسة في صراع القوتين العظميتين في الخليج العربي (١٩٦٨-١٩٧٩م) ، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب في جامعة بغداد، ١٩٦٨م .

ثانياً : الكتب العربية والمعرية :

- إبراهيم احمد زهران وآخرون، زعماء صنعوا التاريخ . حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم ، مراجعة وتدقيق : تحسين الصلاح ومفلج الفايز، دار يافا للنشر والتوزيع، (عُمان، ٢٠٠٣) .

- جيفري ريكورد ، قوة التدخل السريع والتدخل العسكري الأمريكي في الخليج ، ترجمة : مرتضى جواد باقر ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والإستراتيجية ، (البصرة ، ١٩٨٣) .

- حسين محمد البحارنة ، الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز وضرورة التعاون والتنسيق الاقليمي في مجالات التنمية الاقتصادية لموارد المنطقة، في توصيات وبحوث الندوة العلمية لأبعاد التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أقطار الخليج العربي ، جامعة بغداد للفترة من ٢٥ - ٢٧ شباط ١٩٨٠م .

- خليل اليأس مراد ، حرب الخليج وانعكاساتها على الأمن القومي ، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٨٧) .

- روح الله ك . رمضاني ، مضيق هرمز : المخنقة الدولية ، في المحيط الهندي في السياسات الدولية، إعداد: لأري باومن و أيان كلارك ، تعريب : جلال محمد مهدي حسين، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، قسم الدراسات السياسية والإستراتيجية ، مطبعة دار الحكمة ، (البصرة، ١٩٩١) .
- رياض نجيب الريس ، ظفار الصراع السياسي والعسكري في الخليج العربي (١٩٧٠ — ١٩٧٦م) ، ط ٢ ، مؤسسة رياض نجيب الريس للكتب والنشر ، (بيروت ، ٢٠٠٠) .
- سرجي بليخانوف، مصلح على العرش . قابوس بن سعيد سلطان عُمان، ترجمة : خيرى الضامن، دار الكتب والوثائق القومية ، مطابع كونكورد ، (القاهرة، ٢٠٠٤) .
- ظافر محمد العجمي، أمن الخليج العربي تطوره واشكالياته من منظور العلاقات الإقليمية والدولية، ط ١، مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت، ٢٠٠٦) .
- عبد الحكيم عامر الطحاوي، العلاقات السعودية — الإيرانية وأثرها في دول الخليج العربي (١٩٥١ — ١٩٨١م) ، ط ١ ، مكتبة العبيكان ، (الرياض ، ٢٠٠٤) .
- عبد الحميد الموافي ، عُمان بناء الدولة الحديثة ، مطابع الأهرام التجارية ، (القاهرة ، ٢٠٠٢) .
- عبد المجيد حسين كامل ، الجزيرة العربية والنظام العالمي الجديد ، ط ١ ، مطابع الدار الهندسية ، (دون مكان ، ٢٠٠٣) .
- عبد المجيد فريد وآخرون، النفط والأمن في الخليج العربي، ط ١، دار الأفاق الجديدة ومركز الدراسات العربية ، (بيروت ، ١٩٨٢) .
- عبد المهدي الشريدة، مجلس التعاون لدول الخليج العربية — آلياته وأهدافه المعلنة وعلاقاته بالمنظمات الإقليمية والدولية ، ط ١ ، مكتبة مدبولي ، (القاهرة ، ١٩٩٥) .
- عبد الأمير عبد الكريم (إعداد) ، الأهمية السياسية والقانونية والاقتصادية للخليج العربي ومضيق هرمز، دراسات أخرى عن مضيق هرمز في الدوريات العربية ، مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ، شعبة دراسات العلوم الاجتماعية، السلسلة الخاصة (٣٥)، (البصرة ، ١٩٨٠) .
- عبيد طويرش ، الصراع حول مضيق هرمز . دراسة لسياسات القوى العظمى تجاه مضيق هرمز ومواقف دول مجلس التعاون من الصراع ، ط ١ ، منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ، (الشارقة ، ١٩٩٠) .
- علي بن حسن القرني، مجلس التعاون الخليجي أمام التحديات ، ط ١، مكتبة العبيكان، (الرياض، ١٩٩٧) .
- فريد هوليدي، الصراع السياسي في شبه الجزيرة العربية، تعريب وتقديم : د. محمد الرميحي، ط ١، دار الساقى ، (بيروت ، ٢٠٠٨) .

- فريد هوليداي ، المجتمع والسياسة في الجزيرة العربية، تعريب وتقديم : محمد الرميحي ، دار الوطن للصحافة والطباعة والنشر ، (الكويت ، ١٩٧٦).
- فؤاد شهاب، تطور الإستراتيجية الأمريكية في الخليج العربي، مكتبة فخر اوي، (المنامة ، ١٩٩٤).
- فيصل بن سلمان آل سعود ، إيران والسعودية والخليج . سياسة القوة في مرحلة انتقالية ١٩٦٨ - ١٩٧٠ م ، ترجمة : نسرين ناضر، ط١، دار النهار ، (بيروت، ٢٠٠٦) .
- ف.ف. ماشين و أ. إ. . ياكوفليف، الخليج العربي وخطط الدول الغربية، ترجمة : د. إحسان مخائيل اسحق و د. رضوان القضماني ، ط١ ، مطابع ألف باء الأديب ، (دمشق ، ١٩٨٨) .
- قدرى قلجى، الخليج العربي بحر الأساطير ، ط٢ ، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، (بيروت ، ١٩٩٢).
- محمد جواد رضا ، صراع الدولة والقبيلة في الخليج العربي . أزمات التنمية وتنمية الأزمات ، ط١ ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت ، ١٩٩٢).
- محمد حسن العيد روس ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ط٢ ، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، (القاهرة ، ١٩٩٨) .
- محمد جاسم محمد، الإستراتيجية الأمنية في منطقة الخليج العربي (رؤية عربية)، منشورات مركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة ، شعبة الدراسات السياسية والإستراتيجية (٦٥) ، مطبعة البصرة ، (البصرة ، ١٩٨٣).
- مصطفى النجار وآخرون ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ط١، مطبعة جامعة البصرة، (البصرة ، ١٩٨٤) .
- معالي محمد علي ابطحي ، إيران والعلاقات الدولية : التأثيرات في الاستقرار السياسي في منطقة الخليج العربي ، في الخليج : تحديات المستقبل ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ، ط١ ، (أبو ظبي، ٢٠٠٥) .
- مظفر نذير الطالب وعلي حسين علي ، استراتيجيات القوى العظمى في الخليج العربي (١٩٤٠ - ١٩٨٠م) دراسة في الإطار النظري والتطبيقي ، مطبعة الزمان ، (بغداد ، ١٩٨٨) .
- موسى زناد ، القواعد العسكرية الأجنبية ، مطابع دار القادسية ، (بغداد ، ١٩٨٥) .
- وثائق الخليج والجزيرة العربية ١٩٧٩ م ، إشراف : بدر الدين الخصوصي، أعداد: فاطمة سعد الدين، منشورات مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية في جامعة الكويت ، (الكويت ، ١٩٨٣) .
- وزارة الإعلام، خطب وكلمات حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم (١٩٧٠ - ٢٠٠٥م)، مطبعة الألوان الحديثة ، (سلطنة عُمان ، ٢٠٠٥) .
- وزارة الإعلام ، سلطنة عُمان ومسيرة الخير ، محافظة مسندم ، (مسقط ، ١٩٨٦).

— ياسين سويد، الوجود العسكري الأجنبي في الخليج . واقع وخيارات — دعوة إلى أمن عربي إسلامي في الخليج ، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت ، ٢٠٠٤).

ثالثاً : المقالات والبحوث :

— إبراهيم نوار ، "السياسة الخارجية العُمانية من العزلة إلى دبلوماسية الوساطة " ،مجلة السياسة الدولية ، العدد ١١٠ ، السنة ٢٨ ، القاهرة ، تشرين الأول ، ١٩٩٢ .

— حافظ محفوظ ، " دول الخليج على طريق الوحدة " ، مجلة الصياد ، العدد ٢٢٠١ ، السنة ٤٣ ، بيروت ، ٩-١٥ كانون الثاني ١٩٨٧ .

— خليل علي مراد ، "الولايات المتحدة ، النفط ، وأمن الخليج العربي في السبعينيات" ، مجلة الخليج العربي ، العدد ١ ، بغداد ، ١٩٨٢ .

— محسن خليل ، " أمن الخليج بين استراتيجيات الدول الكبرى والمنظور القومي " ، مجلة التوثيق الإعلامي ، المجلد الأول ، العدد الثاني ، السنة الأولى ، بغداد ، ١٩٨٢ م .

رابعاً : الصحف والمجلات :

— صحيفة الثورة العراقية ، العدد ٢٤٥٣ ، ١٢ تشرين الأول ١٩٧٩م

— صحيفة السياسة الكويتية ، العدد ٤٤٥ ، ٣ تشرين الأول ١٩٧٩م.

— صحيفة عُمان ، العدد ٦٢٦ ، مسقط ، ٧ حزيران ١٩٨٠ م .

— مجلة اقرأ السعودية ، العدد ٢٤٢ ، ١١ تشرين الأول ١٩٧٩م

— مجلة الرسالة الكويتية ، العدد ٨٦٠ ، ٢١ تشرين الأول ١٩٧٩م

— مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٥٠ ، ٧ أيار ١٩٨٠م.

— مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٧٠ ، ١٥ تشرين الأول ١٩٨٠م.

— مجلة الطليعة الكويتية ، العدد ٦٨٨ ، ١٨ آذار ١٩٨١م.

خامساً : شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) :

<http://www.nabdh-alm3ani.net/articles-action-show-id-٣٤٦.htm>

<http://www.almah.net/u/archive/index.php/t-٢٩٤١.html>

<http://www.omanlover.org/vb/Farum.php>

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.