

**معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية
في ظل التطورات الإقليمية
والعالمية الراهنة**

كراسة استراتيجية

العدد 27 - 2024

معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة

الأستاذ الدكتور عبد القادر دندن
أستاذ العلاقات الدولية
جامعة عنابة - الجزائر

2024



مركز حورايي

للبحوث والدراسات الاستراتيجية

كراسة استراتيجية
تعنى بالموضوعات الساخنة في العراق و المنطقة والعالم

رئيس التحرير
أ.م.د سعد عبيد السعيدي

هيئة التحرير
د. عمار عباس الشاهين
نور نبيه جميل
حنين محمد أحمد

المدقق اللغوي: أ. د. فائزة عباس حميدي

عنوان الكراسة: معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة
الأستاذ الدكتور عبد القادر دندن
أستاذ العلاقات الدولية - جامعة عنابة - الجزائر

العدد 27 / الطبعة الاولى - 2024

رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ببغداد (3371) لسنة 2023
رقم الايداع الدولي
ISBN: 978- 9922- 8750- 0- 2

جميع الحقوق محفوظة لمركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية

مقدمة

تفردت منطقة الشرق الأوسط منذ فجر التاريخ، بكونها بقعة متميزة على خريطة العالم، فلطالما كانت مهدا لأولى وأقوى الحضارات العالمية، مثل حضارات بلاد ما بين النهرين (الأشورية، البابلية، السومرية، الأكادية...)، والمصرية القديمة والفارسية واليمنية القديمة والفينيقية والإسلامية وغيرها. وشهدت فضلا عن ذلك بروز الديانات السماوية الأولى على أراضيها مثل اليهودية والمسيحية والإسلام، وكانت مهبط الوحي على الرسل والأنبياء عليهم السلام، لتكون أرض الرسالات والديانات بامتياز. وأهلها موقعها الجغرافي المميز لأن تكون تقاطعا للحضارات والشعوب والثقافات، ولم تسلم في ذات الوقت من الغزوات والهجمات الخارجية طمعا في مقدراتها وخيراتها، لتعاني من الاضطرابات وعدم الاستقرار طيلة تاريخها الطويل.

ومع ترسخ الشرق الأوسط كمفهوم إستراتيجي في العصر الحديث يعكس مصالح وأهداف قوى خارجية استعمارية بالأساس، ازدادت أهمية المنطقة من الناحية الإستراتيجية، وساهم في ذلك كونها موطننا لممرات وطرق عبور تجارية برية وبحرية في غاية الحساسية والحيوية، ولا سيما بعد حفر قناة السويس وتحقيق الربط ما بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وتشكل الطريق البحري الأقصر والأسرع ما بين أقصى الشرق الآسيوي وأوروبا، ومع اكتشاف المخزونات والاحتياطيات الطاقوية الضخمة من النفط والغاز في أراضي الدول الخليجية والعراق وإيران، وهو ما شكل نقطة تحول في مدى أهمية وحيوية الممرات البحرية التي تضمها المنطقة، فقد أصبحت تلك الممرات نقطة عبور أهم شحنات وإمدادات الطاقة المتجهة من مراكز الإنتاج، إلى مناطق الاستهلاك الرئيسية في آسيا وأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، لتضاف إلى تلك الممرات البحرية ميزة أخرى إلى جانب تميزها كعبر للسلع التجارية المختلفة، واكتسبت المنطقة بذلك مصدرا إضافيا يضيف عليها صفة المنطقة المركزية في العالم من حيث إنتاج الطاقة وطرق عبورها، وهو ما فسح المجال على مصرعيه للقوى الكبرى والإقليمية لتتخبط في منافسة محمومة للهيمنة

على مناطق الإنتاج الطاقوي من جهة، والسيطرة على مناطق عبور تلك الإمدادات الطاقوية من جهة أخرى، وذلك منذ الحقبة الاستعمارية البريطانية، مروراً بفترة الهيمنة الأمريكية والتنافس مع الاتحاد السوفييتي خلال الحرب الباردة، وصولاً إلى دخول لاعبين جدد إلى المنطقة في صورة الصين وروسيا الفيدرالية، وصعود قوى إقليمية تتحكم في خيوط مهمة للعبة الإستراتيجية هناك مثل إيران وتركيا وحتى الكيان الصهيوني، في ظل تراجع دور القوى العربية مثل مصر، وتحول القرار العربي إلى رهينة في أيدي قوى أخرى تتنافى أجندتها مع مصالح ومستقبل المنطقة وشعبها.

إن مضائق هرمز وباب المندب والبوسفور والدرديل وقناة السويس، تمثل الممرات البحرية التي تمنح المنطقة الشرق أوسطية مكانتها الإستراتيجية المميزة في هذا المجال، فعبر تلك الممرات تعبر آلاف السفن وملايين الأطنان من السلع المختلفة، والإمدادات الطاقوية النفطية والغازية، كل ذلك في ظل نطاق جيوسياسي مضطرب، ولطالما تم تصنيفه باعتباره المجال الجيوسياسي الأكثر اضطراباً وافتقاراً لعدم الاستقرار في العالم، ليجمع الشرق الأوسط بين متناقضات الثروات والمعابر الحيوية من جهة، والصراعات وعدم الاستقرار والتنافس الحاد بين القوى الكبرى ذات المصالح المتضاربة في هذه البؤرة الساخنة من العالم، ليكون قدر العالم الاقتصادي والتجاري والإستراتيجي مرتبط بشكل أو بآخر بعوامل الاستقرار وغيابه في الشرق الأوسط، وذلك رغم ما شهدته الساحة الإستراتيجية العالمية من طروحات وتصورات إستراتيجية تقلل من مركزية هذه المنطقة، في مقابل تصاعد أهمية مناطق إستراتيجية أخرى في آسيا والهندوباسيفيك، وتحول أولويات الولايات المتحدة الأمريكية نحو تلك النطاقات الجيوسياسية الجديدة على حساب الشرق الأوسط، غير أن أحداثاً أخرى مثل حرب غزة وهجمات السابع من أكتوبر، تذكرونا مرة أخرى أن هذه المنطقة من العالم لا تزال حاضرة على خريطة المصالح والصراعات العالمية بشكل أو بآخر.

معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة

الأستاذ الدكتور عبد القادر دندن

أستاذ العلاقات الدولية - جامعة عنابة - الجزائر

في ظل بيئة أمنية غير مستقرة، ومحفوفة بعدد معتبر من التهديدات والمخاطر ذات الطبيعة المختلفة، تميزها أزمات متتالية سواء كانت داخلية أو ذات تداعيات خارجية، تقف منطقة الشرق الأوسط كنقطة محورية في حركة نقل السلع بأنواعها والإمدادات الطاقوية من مناطق الإنتاج والتصدير إلى أسواق الاستهلاك، بفعل تركز عدد من أهم الممرات البحرية العالمية هناك مثل هرمز وباب المندب والمضائق التركية وقناة السويس، وهو ما يزيد من حساسية المنطقة للتطورات الإقليمية والعالمية التي يحفل بها المحي الدولي حالياً، مثل الحرب الروسية الأوكرانية، والحرب على غزة، وتهديدات أنصار الله الحوثيين للملاحة البحرية في البحر الأحمر، وموجة استحداث مشاريع ممرات بحرية جديدة تعوض نظيرتها الشرق أوسطية، وهو ما يشكل عماد الإشكالية البحثية التي يتمحور حولها هذا التحليل لواقع ومستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية. فالى أي مدى يمكن أن تؤثر التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة في مركزية الممرات البحرية الشرق أوسطية كشريان حيوي للتجارة العالمية وكعامل مؤثر في التوازنات الإستراتيجية؟

- ينبني هذا الموضوع منهجياً على توظيف المدخل الجيوبوليتيكي والمدخل الجيواقتصادي بالأساس، فمسألة الممرات البحرية الشرق أوسطية ترتبط بالأساس بالتفاعلات والتداخلات ما بين عناصر جغرافية وسياسية وإستراتيجية واقتصادية، ومثل هذه العاقات الشبكية المعقدة تحتاج إلى مداخل منهجية وتحليلية ديناميكية لتحليلها، تكون ذات صلة وثيقة بتلك العناصر المؤثرة في مسارات ومآلات تلك الممرات، هذه الأخيرة التي تلتقي ضمنها مصالح ذات طبيعة مختلفة لقوى إقليمية وعالمية متعددة، وكذلك مخاوف وتهديدات متصاعدة، ناهيك عن الفوائد ومصادر القوة المترتبة عن التحكم في تلك الممرات والسيطرة عليها، أو الناجمة عن مصالح مختلف الأطراف في ضمان سيولة وسهولة حركة الملاحة البحرية العالمية عبرها.

- يتوزع المحتوى البحثي لهذا الموضوع عبر ثلاثة محاور رئيسية:

- يضم المحور الأول منها صورة مكبرة عن مزايا ومكانة الممرات البحرية الشرق أوسطية، بحيث يضع هذا المحور السياق العام لدراسة تلك الممرات، وربطها بالواقع الجغرافي لمنطقة الشرق الأوسط ككل، والتفصيل في خصائص وعناصر تميز وأهمية كل ممر من الممرات المعتمدة (مضيق هرمز، مضيق باب المندب، المضائق التركية، قناة السويس)، وذلك عبر رصد مكامن أهميتها الجغرافية والجيوبوليتيكية والاقتصادية والإستراتيجية، والمكانة التي تحتلها في حركة التجارة والملاحة العسكرية وغيرها إقليمياً وعالمياً.

- في المحور الثاني، يتم التعمق في تحديد أهم التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة، والتي نصنفها ضمن المتغيرات الأكثر تأثيراً في واقع ومستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية، ويأتي ضمن تلك التطورات انعكاسات الحرب الروسية الأوكرانية على حيوية ونشاط تلك الممرات، في ظل المتطلبات الملحة لتحقيق الأمن الطاقوي عالمياً، وتأمين مصادر الغذاء بعيداً عن صعوبات الحرب وعراقيلها، كما يبرز كذلك صعود الهندوباسيفيك كتصور إستراتيجي لتفاعلات المحيطين الهادي والهندي، والرهانات الممتدة لهذا التصور نحو الشرق الأوسط، وتأثيره على مدى أهمية طرق وخطوط المواصلات البحرية في المنطقة، وتأتي في مقام آخر مسألة الأمن البحري في البحر الأحمر، في ظل تداعيات الحرب اليمنية وكذلك الحرب على غزة، وأقدم انصار الله في اليمن على استهداف السفن (الإسرائيلية) وتلك المتجهة نحوها، وحتى السفن البريطانية والأمريكية بعد ذلك.

- يأتي المحور الثالث لبحث في مستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية، والوقوف على العوامل المؤثرة في استمرار حيويتها ودورها المحور في العالم، ومدى تأثيرها بما يخطط له من إيجاد معابر وممرات جديدة ومستحدثة لمرور مختلف شحنات السلع العالمية المختلفة، ومن ذلك على سبيل المثال تطوير خط العبور أو المواصلات الشمالي عبر المحيط المتجمد الشمالي، والذي بدأ يشهد حركية غير مسبوقة، مع مسارعة الصين وروسيا لتطويره وتكثيف المبادلات عبره والوصول بها إلى الموانئ الأوربية، مع ما يضمنه هذا الطريق من اختصار للزن والتكاليف، وتبرز من جهة أخرى فكرة إقامة الخط أو الممر الاقتصادي الهندي الأوروبي، الذي تشرف عليه قوى إقليمية طامحة إلى خلق وضع جيوسياسي جديد فيما يخص ممرات العبور في المنطقة.

أولاً- خريطة الممرات البحرية في الشرق الأوسط.. المزايا والمكانة: بغض النظر عن نوعها وطبيعتها، شكلت الممرات البحرية التي تعرف بأنها الفتحات التي تصل بين بحرين شريانا حيويًا لعالمنا سواء قديماً أو في وقتنا الحالي أو حتى مستقبلاً. وهي إما طبيعية وتشمل المضائق، وإما اصطناعية وتشمل القنوات البحرية.. وقد خاضت تاريخاً عديداً من الدول حروباً طاحنة للسيطرة على هذه الممرات، سواء كانت مضائق أو قنوات، وذلك لأسباب تتعلق بالسيادة الوطنية، أو حتى لعوامل أخرى أغلبها اقتصادية وتجارية وحرية، فالسيطرة على المضائق أو القنوات المائية الإستراتيجية يعني في كثير من الأحيان الهيمنة والتحكم في مسار التجارة الدولية، هذا التحكم يدفع الخصم إلى البحث عن ممرات تجارية أطول وأعمق وأكثر خطورة لإيصال منتجاته إلى الأسواق العالمية، ما يرفع تكلفة المنتج النهائي ويخرجه خارج إطار المنافسة، ومن ثم يصيب الخصوم بالضرر.⁽¹⁾

تنتشر حول العالم عشرات المضائق، التي تعرف من ناحية جغرافية بأنها: «عبارة عن جزء من المياه يصل ما بين بحرين ويفصل ما بين يابستين»، ويشترط في هذا الجزء من المياه ليكتسب صفة المضيق أن يمتاز بما يلي:

- أن يكون جزءاً من البحر.

- أن يكون قد تكون بفعل الطبيعة وليس بتدخل الإنسان اصطناعياً.

- أن يكون محدود الاتساع، غير أن المضائق تكون مختلفة في اتساعها، فبعضها يكون اتساعها أقل من اتساع البحر الإقليمي، في حين يتجاوز اتساع بعضها اتساع البحر الإقليمي.

- أن يكون المضيق صالحاً للملاحة البحرية الدولية المتجهة إلى غير الموانئ الموجودة على ساحل هذا المضيق.⁽²⁾

ويؤكد الدكتور «سيمون فوت» أستاذ الجغرافيا الاقتصادية في جامعة غلاسكو، وجود عدد كبير من المضائق حول العالم يصل عددها إلى حوالي 129 مضيقاً، لكنها لا تحظى جميعها بالأهمية ذاتها للتجارة، أو حتى الملاحة الدولية. إما لعدم صلاحيتها للملاحة، أو لأن الناقلات البحرية العملاقة لا يمكنها المرور عبرها لوجود معوقات طبيعية. بالمقابل هنالك 30 مضيقاً تمثل أهم المضائق، من بينها نحو عشرة مضائق شديدة الأهمية وتمثل عصب التجارة الدولية، ويمكن وصف خمسة منها بأنها مضائق إستراتيجية (مضيق هرمز،

مضيق ملقا، مضيق باب المندب، مضيق جبل طارق، مضيق البوسفور)، ويؤدي التوتر أو النزاع بشأنها أو حولها إلى انعكاسات على النظام العالمي ككل، فمن يهيمن عليها أو على معظمها، يمكنه السيطرة حركة التجارة الدولية وتوجيهها، كما أنه سيمتلك تفوقا عسكريا ملحوظا على خصومه. ويضيف ذات المختص أن: «الأهمية الاستراتيجية للمضائق تتغير عبر الزمن فقد تراجع أهميتها أو تزيد، وذلك لعوامل اقتصادية مثل تغير موازين القوى الاقتصادية للدول، التي تستخدم المضيق في تجارتها، لكن الدول التي تعتمد على مضيق ما غالبا ما تسعى لتنويع منافذها للعالم الخارجي وعدم الاعتماد على منفذ واحد، إذ إن وضع البيض في سلة واحدة قد يكون شديدا الخطورة في أوقات النزاعات»⁽³⁾.

وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق مستخدمة للملاحة البحرية، ونصت المادة 34 منها على أن المرور على هذه المضائق لا يمس النظام القانوني لمياه المضائق، ولا ممارسة الدول المشاطئة لتلك المضائق لسيادتها، أو ولايتها القانونية على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها، وحددت المادة 41 بدقة أحكاما تتضمن حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، مثل حقها في تحديد وتعديل نظم لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية معينة، وأن تسن قوانين خاصة بالمرور العابر لتلك المضائق، تتناول سلامة الملاحة، وحماية البيئة، ومنع الصيد، ومنع تحميل أو إنزال سلع تخالف الأنظمة القانونية والجمركية للدولة المشاطئة، في المقابل يقع على عاتقها واجب رداء كل ما من شأنه تعطيل حركة الملاحة، وعدم التمييز بين السفن الأجنبية العابرة لها، والقيام بالصيانة اللازمة للممر البحري⁽⁴⁾.

إلى جانب المضائق الطبيعية، تتواجد ممرات بحرية اصطناعية من إبداع وإنجاز البشر والمسماة بالقنوات المائية أو البحرية، والقناة البحرية هي ممر أو طريق اصطناعي يحفر لتسهيل الملاحة والمواصلات الدولية، وهو يحفر في أرض دولة ما يصل إما بين نهريين داخلين، أو بين نهر داخلي وبحر، ويعتبر عندئذ قناة وطنية تخضع كليا لسيادة الدولة، أو بين بحرين عامين ويسمى حينئذ قناة بحرية دولية تهدف إلى تسهيل الملاحة الدولية وخفض تكاليفها⁽⁵⁾. كما تعرف بأنها: «مجرى أو ممر أو طريق مائي يحفر ليصل بين بحرين عامين بقصد تيسير الملاحة الدولية، وخفض تكاليفها واختصار الوقت والمسافة»⁽⁶⁾. وتبرز من بين تلك القنوات بشكل خاص قناة السويس (التي سنفصل فيها لاحقا)، وقناة بنما التي يقدر طولها بـ 83 كم، وتصل المحيطين الأطلسي والهادئ، وهي ثاني أهم القنوات الاصطناعية المائية الدولية، وساهمت

في تحرير وتيسير التجارة العالمية نظرا لما وفرته من اختصار للمسافة والوقت، كما مثلت القناة منذ تأسيسها عام 1914 بعدا إستراتيجيا للولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية بنما،⁽⁷⁾ وقناة كيل التي يبلغ طولها 98 كيلومترا وتربط بين بحر الشمال وبحر البلطيق، وتسمح هذه القناة باختصار مسافة 519 كيلومترا وتعبرها سنويا أكثر من 30 ألف سفينة.⁽⁸⁾

خريطة رقم 1 أهم الممرات البحرية حول العالم



المصدر: إنفو جغرافيك: أهم المضائق المائية: شرايين الاقتصاد العالمي، موقع سكاى نيوز الإخباري، 25 يوليو 2019، في:

<https://2u.pw/wWAgW1p>

تبرز منطقة الشرق الأوسط بقوة على خريطة الممرات البحرية العالمية، والشرق الأوسط

هو مصطلح أوروبي حديث، ويخضع في بيان مدلوله لاعتبارات سياسية وحضارية وجغرافية، وقد يتسع أو يضيق وفق معايير متفاوتة تخدم مغزى معين، وترتبط بالتوجهات الإستراتيجية للقوى السياسية الفاعلة عالمياً.⁽⁹⁾ ولكنه عموماً وغالباً يضم جنوب غرب آسيا وجزءاً من إفريقيا، ودول بلاد الشام (سوريا، لبنان، فلسطين، الأردن)، ودول الخليج العربي والعراق وإيران وتركيا، بالإضافة إلى مصر في شمال شرقي إفريقيا، وترتبط هذه الدول جميعاً بعناصر جغرافية وحضارية مشتركة. وهي دول تقع في حيز جغرافي متميز، يمتد ما بين البحر الأبيض المتوسط غرباً إلى الخليج العربي شرقاً، ومن البحر الأسود وبحر قزوين في الشمال إلى الصحراء الكبرى والمحيط الهندي في الجنوب.⁽¹⁰⁾

خريطة رقم 2 الموقع الجغرافي للشرق الأوسط



المصدر: <https://org.wikipedia.ar/>

تربط منطقة الشرق الأوسط بالممرات البحرية قصة طويلة ومعقدة، ويمكن اعتبارها بلا منازع المنطقة الأكثر حساسية عالمياً في هذا المجال، حيث تتوزع عبر المياه المحيطة بالمنطقة ثلاثة من بين أهم خمسة مضائق في العالم وهي هرمز وباب المندب والبوسفور، وتضم كذلك أهم قناة بحرية في العالم وهي قناة السويس، وساهم اكتشاف سلعة مثل النفط في جعل مضيق هرمز حالياً أهم المضائق العالمية، وثلاثة من بين تلك الممرات تنتمي إلى المنطقة العربية من الشرق الأوسط وتطل عليها، وهي هرمز وباب المندب وقناة السويس⁽¹¹⁾.

خريطة رقم 3 الممرات البحرية المطللة على المنطقة العربية من الشرق الأوسط



المصدر: من أصل 6 ممرات مائية في العالم... 4 ممرات منها على الخريطة العربية، وكالة ستيب نيوز، 31 مارس / آذار 2021. في:

<https://2u.pw/nxTfN7d>

ساهم في هذا التميز الإستراتيجي للشرق الأوسط من حيث سيطرته على أهم الممرات البحرية تفرد الموقع الإستراتيجي الحساس للمنطقة، إذ تمثل همزة وصل بين القارات الثلاث آسيا وأوروبا وإفريقيا، وتقع على مفترق الطرق البرية بين الشرق والغرب، وتطل على عدد كبير من المسطحات المائية منها البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر قزوين وبحر العرب والخليج العربي، ومياه المحيط الهندي. وهو ما جعلها موطناً للتحكم بممرات الملاحة الدولية الحيوية المذكورة آنفاً (وإذا نظرنا إلى مفهوم الشرق الأوسط بمعناه الواسع الذي يضم شمال إفريقيا كذلك، يكون مضيق جبل طارق وحتى مياه الأطلسي ضمن النطاق الذي تطل وتشرف عليه المنطقة)، وهذا الموقع هياً للمنطقة أن تكون ممراً رئيساً لحركة المواصلات العالمية البرية والبحرية والجوية، ومعبراً مهماً للتجارة الدولية، وموقعاً إستراتيجياً عسكرياً، لإقامة قواعد عسكرية في مواقع تتوسط بلدان العالم، من أجل التحكم بالممرات البحرية ذات الأهمية الإستراتيجية، والوصول إلى الأهداف العسكرية بسهولة. وازدادت أهمية تلك المعابر مع كونها موطناً لموارد طبيعية طاقوية ضخمة، فهي تحتزن أكبر حصة من احتياطات النفط المؤكدة عالمياً، والتي بلغت 49 % بواقع 869.6 مليار برميل نهاية عام 2022. بينما بلغت احتياطات الغاز الطبيعي في المنطقة 81.7 تريليون متر مكعب مع نهاية 2022. ومنحت هذه الموارد الطبيعية أهمية عالمية للمنطقة وممراتها البحرية، وجعلت القوى العالمية تتسابق للسيطرة على موارد المنطقة وضمان استمرار الإمداد لاقتصادها، ما جعلها بؤرة تنافس وموطناً للصراعات والنزاعات العالمية.⁽¹²⁾

ويمكن الوقوف على مزايا ومكانة تلك الممرات البحرية الحيوية الطبيعية منها والاصطناعية التي تحتويها المنطقة، عبر التفصيل في الخصائص الطبيعية والإستراتيجية والاقتصادية لكل واحدة من تلك الممرات، وموقعها الهام على الخريطة الشرق أوسطية والعالمية.

1- هرمز.. المضيق الأهم والأخطر عالمياً:

يتفق المختصون على تصنيفه ضمن أكثر المضائق والممرات البحرية العالمية أهمية وخطورة، بل يعتبره الكثيرون منهم الأهم والأخطر على الإطلاق، بالنظر إلى ارتباطه بتجارة النفط والغاز المتصلة بأهم مناطق إنتاج هذه الموارد عالمياً في الخليج العربي، وبالنظر كذلك إلى التحديات الأمنية والإستراتيجية التي تعرفها البيئة الجيوسياسية للمنطقة التي يقع فيها هذا المضيق.

يصل مضيق هرمز ما بين الخليج العربي (بحر شبه مغلق) وخليج عمان (بحر مفتوح)، ليكون ممرا بحريا لهما نحو المحيط الهندي، يقع جغرافياً بين دائرتي عرض 25 و 27 درجة شمالاً، وبين خطي طول 55 و 57 درجة شرقاً، يحتل مساحة 233100 كلم²، ويبلغ طوله حوالي 104 ميلاً بحرياً، أما العرض فيصل إلى 525 ميلاً بحرياً عند الخط الذي يصل رأس دابا بمنطقة دماجة وهو أقصى عرض له، أما أضيق نقطة في المضيق فتقع بين جزيرة سلامة العمانية وجزيرة لاراك الإيرانية حيث تصل إلى 2075 متراً، فيما يتراوح العمق في المضيق ما بين 40 إلى 50 قامة مع عمق يبلغ 80 قامة عند جزيرة مسندم العمانية، يتكون المضيق في الشمال من جزيرة قشم الإيرانية وهي أكبر جزيرة تنتمي إلى إيران وعدة جزر أخرى، وفي الجنوب شبه جزيرة مسندم في عمان، كما تقع ثلاث جزر صغيرة تعرف باسم كوينز في المضيق على بعد تسعة أميال من شبه جزيرة مسندم. يتضح من خلال قياسات عمق المياه في المضيق غلبة الجانب العماني فيها على الجانب الإيراني، ويسمح لهما تموقعهما في هذه المنطقة باستعمال قوة جغرافيتهما في رسم السياسات الطاقوية والتجارية. وتواجه الملاحة في المضيق تحديات طبيعية ناتجة عن ظاهرتي المد والجزر ذات التأثير الكبير على حركة السفن وتنقلاتها، هذا إلى جانب مشاكل الرؤية التي يسببها الضباب صباحاً مما قد يؤدي إلى ارتطام السفن بالشعب المرجانية.⁽¹³⁾

خريطة رقم 4 مضيق هرمز



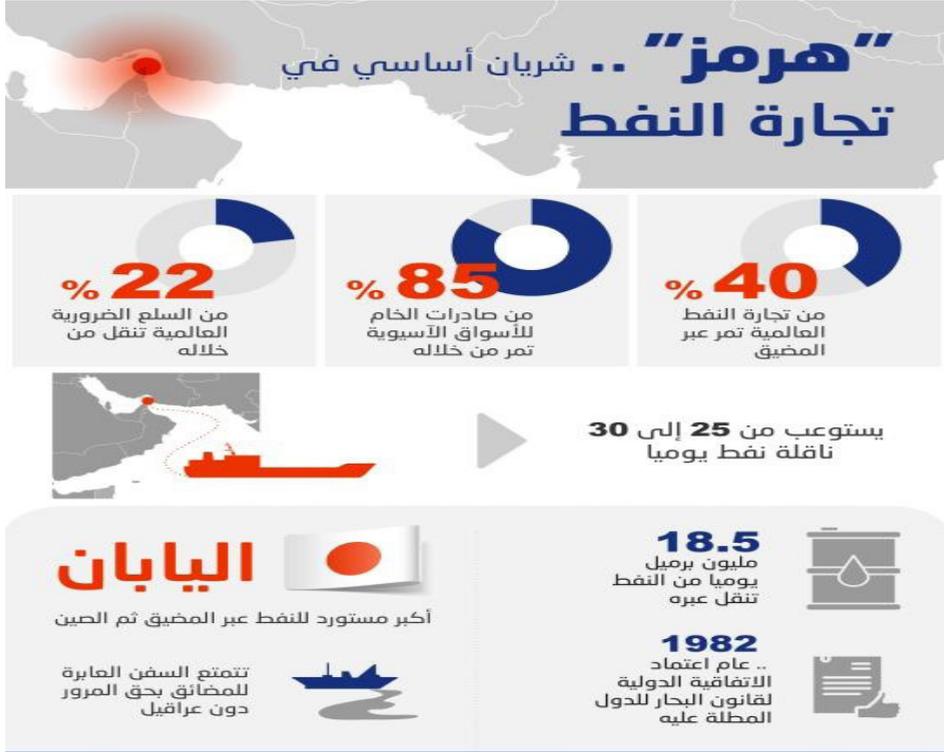
المصدر: مستقبل التفاهم العُماني الإيراني في مضيق هرمز، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 6 أيلول 2022. في:

<https://www.bayancenter.org/2020/09/6301>

ازدادت أهمية مضيق هرمز الاقتصادية بشكل ملحوظ، مع اكتشاف النفط في إيران والجزيرة العربية بداية القرن الماضي، وجوهر أهميته الاقتصادية تكمن في كونه ممرا ضروريا لتجارة النفط والغاز العالمية، لذلك يعرفه خبراء الطاقة وشركات الملاحة بأنه «العنق الرئيس للعالم» و «نقطة الاختناق»، التي تأتي في مقدمة 8 نقاط رئيسة في العالم تعدّ معبرا لنحو 40 مليون برميل من النفط يوميا. وقد عبر المضيق نحو 12 مليون برميل يوميا من النفط الخام من السعودية والعراق والكويت والإمارات العربية المتحدة وإيران، وفقا لبيانات نشرها موقع «بلومبرغ» عام 2020. وزادت أهميته بشكل أكبر مع الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير/ شباط 2022، إذ أصبحت منطقة الخليج وجهة الدول الصناعية الكبرى، لتأمين احتياجاتها من نفط الخليج العربي. ويذهب 80% من النفط المنتج في دول الخليج والمار عبر المضيق، إلى الدول الآسيوية (خاصة اليابان والصين)، فيما ينقل الباقي إلى دول أوروبا وأميركا الشمالية. وحسب بيانات من شركة التحليلات فورتيكسا فإنه في الفترة من يناير إلى أيلول 2023، مر عبره 20.5 مليون برميل يوميا في المتوسط من النفط

الخام والمكثفات والمنتجات النفطية (كانت هذه الكمية تقدر بـ 18.5 مليون برميل يوميا عام 2019). يضاف إلى ذلك حجم التجارة التي تبلغ تريليون دولار سنويا، إذ تشير الأرقام إلى عبور ناقلات تزن أكثر من مليارين ونصف المليار طن عبره سنويا.⁽¹⁴⁾

شكل رقم 1 أرقام هامة بخصوص نشاط العبور في مضيق هرمز



المصدر: توترات المضائق والممرات المائية خطر يتجاوز النفط إلى الغذاء، مجلة الاقتصادية الإلكترونية، 14 يوليو 2019. في:

https://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636946.html

لا تتوقف مكانة مضيق هرمز عند مزاياه الاقتصادية فحسب، بل أن العامل الإستراتيجي يتدخل بدوره في إضفاء أهمية أكبر له، فمضيق بمثل تلك الحساسية لا يمكن أن يخلو من التوظيف الجيوسياسي في الصراعات والتوترات بين الدول سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي، لا سيما إذا كانت الأطراف المعنية بأمن المضيق وبسيولة الحركة الملاحية فيه، تتجسد في قوى مثل إيران التي تسيطر على جانب هام من المضيق، ولها حساباتها السياسية والإستراتيجية في علاقاتها مع جوارها الإقليمي ومع القوى الخارجية ذات المصالح هناك، ودول الخليج العربي المنتجة للنفط والغاز والمعتمدة بنسبة كبيرة على هرمز في تسويق وتصدير إنتاجها، والولايات المتحدة الأمريكية التي ترتبط بنفط الشرق الأوسط وتدخل في علاقات عدائية مع إيران بسبب عدة قضايا مثل الملف النووي، وأمن (إسرائيل)، وحرية الملاحة في المضيق، والقوى الآسيوية التي تعتمد على هرمز في مرور نسبة كبيرة من إمداداتها الطاقوية القادمة من الخليج العربي مثل الصين واليابان وكوريا الجنوبية وغيرها.

وتزيد الخبرة التاريخية من مخاوف مختلف الأطراف من تدهور الأوضاع في المضيق الأكثر أهمية في العالم، حيث لم يخل تاريخ المضيق من التوظيف الجيوسياسي للمضيق، ولا سيما من طرف إيران التي أقدمت منذ حربها مع العراق في الثمانينات وإلى غاية وقتنا الحالي على عدد من الخطوات التي مازالت تستحضرها دول المنطقة والقوى الخارجية بخوف وحذر شديدين، من أهمها:

- إقدامها على غلق المضيق أمام السفن العراقية أثناء حربها في الثمانينات.

- حرب الناقلات، والتي أدت إلى تدمير العديد من ناقلات النفط التابعة للدول المستهلكة للنفط الخليجي، مما كاد أن يؤدي لحرب مع الولايات المتحدة الأمريكية، خاصة بعد إسقاط طائرة إيرانية عام 1988 بصاروخ من نوع «سنغر» من على ظهر سفينة أمريكية.

- التهديدات المتتالية لإيران بغلق المضيق منذ 2006، وارتباط ذلك بتعقيدات ملفها النووي وتوتر علاقاتها مع الولايات المتحدة الأمريكية بعد خروج هذه الأخيرة من الاتفاق النووي لعام 2015.

وتوجد عدة خيارات واستراتيجيات يمكن لإيران الاعتماد عليها لإغلاق المضيق، معتمدة على مزايا موقعها الجغرافي، فإيران تسيطر على جزيرة قشم وهي الأكبر في المنطقة وتبعد بعض الكيلومترات عن شاطئها، وتقع مباشرة بموازة المضيق، كما تسيطر على الممرات المائية بجانب جزيرتي طناب الأولى والثانية هذا من الجنوب، ومن الشمال توجد قاعدة بندر عباس العسكرية والتي تتوزع فيها القوى البحرية النظامية الإيرانية، وتنشر إيران صواريخها في هذه الأماكن، مما يسهل لها وضع الألغام في الممرات البحرية، وهي واحدة من السيناريوهات التي يمكن أن تؤدي إلى غلق المضيق.⁽¹⁵⁾

والواقع أن ميزة الصراع حول هرمز ليست جديدة بل هي مرتبطة بتاريخ هذا المضيق منذ القدم، والذي يستمد زخمه التاريخي منذ أكثر من 5 آلاف سنة، بتعاقب سيطرة حضارات عديدة عليه، واستفادتها منه باعتباره معبراً لقوافل سفنها التجارية والحربية، مثل الحضارات السومرية والبابلية والفارسية والإغريقية والفينيقية. ومنذ القرن السابع قبل الميلاد، تنافست الإمبراطوريات المتعاقبة في الشرق على السيطرة عليه، واشتدت هذه المنافسة مع بروز القوى الاستعمارية الأوروبية، ففي القرن الـ 16 الميلادي خضع للاحتلال البرتغالي الذي دام 119 سنة، وكان في غاية الأهمية بالنسبة لهم، إلى الحد الذي ذكر فيه الكاتب البريطاني «أرنولد ويسلون» في كتاب «تاريخ الخليج»، أن البرتغاليين قالوا عنه: «إذا كان العالم كله خاتماً من ذهب، فإن هرمز هي جوهرة». كما شهد تاريخ الصراع حول المضيق نشوب ما عرف في التاريخ بـ «معركة هرمز» بين عامي 1552م- 1554م بين العثمانيين والبرتغاليين، وانتهت بفشل الحملة العثمانية في السيطرة على جزيرة هرمز. وعام 1632م استطاعت القوات البريطانية والفارسية المشتركة طرد البرتغاليين من المنطقة، واعتبرت بريطانيا المضيق آنذاك، مفترق طرق إستراتيجي وطريقاً رئيساً إلى الهند، واحتلت معظم الدول المجاورة له، ثم دخلت في صراع مع الفرنسيين والهولنديين لسنوات طويلة، وبعد اكتشاف النفط في الخليج، برز دور المضيق البحري باعتباره معبراً حيويًا يمر منه النفط باتجاه العالم، وعقدت بريطانيا من عام 1820 إلى 1970 عدة اتفاقيات مع مشايخ الخليج العربي، بغرض تأمين الملاحة البحرية فيه ومنع أعمال القرصنة.⁽¹⁶⁾

2- مضيق باب المندب.. تصاعد التحديات والرهانات الإستراتيجية:

يجد هذا المضيق له كذلك نصيباً ضمن أهم الممرات البحرية العالمية وفي منطقة الشرق الأوسط على حد سواء، باعتباره همزة الوصل بين المحيط الهندي وخليج عدن وبحر العرب والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، ووقوعه ضمن المسار البحري العالمي المزدحم الذي يربط آسيا انطلاقاً من المحيط الهادي بأوروبا مروراً بقناة السويس. فهو يقع في أقصى نقطة جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، فاصلاً البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي، كما يفصل قارتي إفريقيا وآسيا، وتحده أربعة دول مشاطئة له وهي اليمن على جانب شبه الجزيرة العربية، وجيبوتي وإرتيريا على الجانب الإفريقي. لا يتجاوز عرضه 22 ميلاً، تقسمه جزيرة «بيريم» إلى ممرين، يبلغ عرض الواحد إلى الشرق حوالي ميلين، أما الآخر وهو الممر الغربي، فيبلغ عرضه حوالي 16 ميلاً، لا يُستخدم الممر الشرقي للسفن الكبيرة أو للملاحة الدولية، لأنه ضيق ويبلغ عمقه حوالي 85 قدماً، وغالباً ما يستخدم الممر الشرقي بواسطة قوارب صغيرة بين ميناء ذباب في اليمن وبربرة في الصومال وجيبوتي وعصب في إرتيريا، أما الممر الغربي فهو الممر الرئيس لمضيق باب المندب، ويتم استخدامه للملاحة الدولية، لأنه أعمق وأوسع من الممر الشرقي.⁽¹⁷⁾

خريطة رقم 5 مضيق باب المندب



المصدر: 6 معلومات أساسية عن مضيق باب المندب الذي علقت السعودية تصدير النفط عبره، بي بي سي نيوز عربي، 26 يوليو 2018. في:

<https://www.bbc.com/arabic/middleeast-44968471>

يعد بروز مضيق باب المندب كمضيق ذا أهمية إستراتيجية متزايدة وكحلقة هامة في طرق التجارة والمواصلات البحرية عالميا وإقليميا مرتبطا بالدرجة الأولى بفتح قناة السويس عام 1869، غير أن ذلك لا يمنع لعبه منذ القدم لدور فاعل في ربط شرق العالم بغربه، وهو ما لفت أنظار القوى الكبرى آنذاك له بداية من الدولة المصرية القديمة، ثم الإغريق والبطالمة والرومان، وفي العصر الحديث فرضت الإمبراطورية العثمانية سيطرتها على المضيق، ومنعت السفن الأوروبية من الملاحة البحرية فيه، ولكن مرحلة الضعف التي مر بها العثمانيون فسحت المجال للتنافس الاستعماري الأوروبي البريطاني الفرنسي

بوجه خاص على المضيق، وتمكن البريطانيون غداة حملة نابليون على مصر من عرقلة حركة السفن الفرنسية نحو المحيط الهندي بنشرهم لحامية عسكرية في جزيرة ميون، ثم تثبيتهم لوجود عسكري دائم لهم في البوابة الجنوبية للمضيق، وتشنت الدول المشاطئة للمضيق (اليمن، جيبوتي، إرتيريا) بين القوى الاستعمارية المختلفة، إلى غاية بداية الستينيات والسبعينيات أين تحررت تلك الدول من القبضة الاستعمارية واستعادت سيادتها على مناطق المضيق التابعة لها.⁽¹⁸⁾

بفتح قناة السويس، ثم اكتشاف مخزونات النفط والغاز في الخليج العربي، وصعود القوى الاقتصادية الآسيوية، نشطت حركة التجارة العالمية المارة عبر المضيق سواء تعلق الأمر بإمدادات الطاقة أو بالسلع الأخرى المختلفة، فهو يعد حالياً أحد أهم الممرات العالمية للنفط، وثالث أكثر الممرات البحرية العالمية التي تمر بها شحنات النفط بعد ممري ملقا وهرمز، حيث تمر بها أكثر من 3 ملايين برميل من النفط يوميا (هناك دراسات تقدر نسبة حركة النفط العالمية عبر المضيق بـ 30 % من إجمالي الحركة العالمية)، وتمر عبره أكثر من 20 ألف سفينة شحن سنويا، بمعدل 75 سفينة يوميا، أي ما يعادل 10 % من الشحنات والبضائع التجارية العالمية، بما في ذلك قدر ضخم من أنشطة التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا، كما ان الكمية الأكبر من الخام الأوروبي المستورد من منطقة الخليج العربي تمر عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر.⁽¹⁹⁾

من الناحية الإستراتيجية والعسكرية، تكمن أهميته في كونه يمثل منطقة الاختناق الجنوبية للبحر الأحمر، ويوفر ميزة الدفاع عن المدخل الجنوبي للبحر من نقاط حصينة، تقع إما على الشواطئ المرتفعة المحمية طبيعياً، أو فوق جزيرة بريم التي تعترضه، إذ يمكن إقامة نقاط الرصد والمراقبة ومحطات الرادار أو إقامة القواعد العسكرية، ففي حرب 1967 (حرب النكسة) طلبت (إسرائيل) من حليفتها بريطانيا إبقاء قوات عسكرية في جزيرة بريم للسيطرة على حركة مرور السفن في المضيق ومنع وصول أي مساعدات لمصر، وفي حرب 1973 أغلقت مصر بالتعاون مع اليمن المضيق أمام السفن (الإسرائيلية) أو تلك المتوجهة إليها، وحرمانها من التزود بالنفط على وجه الخصوص.⁽²⁰⁾

بالتالي، يتمتع هذا المضيق بأهمية عسكرية وأمنية، تتطلبها الحاجة للحفاظ على المصالح الاقتصادية، وتأمين خطوط التجارة الدولية، والبقاء قرب مراكز تصدير الموارد

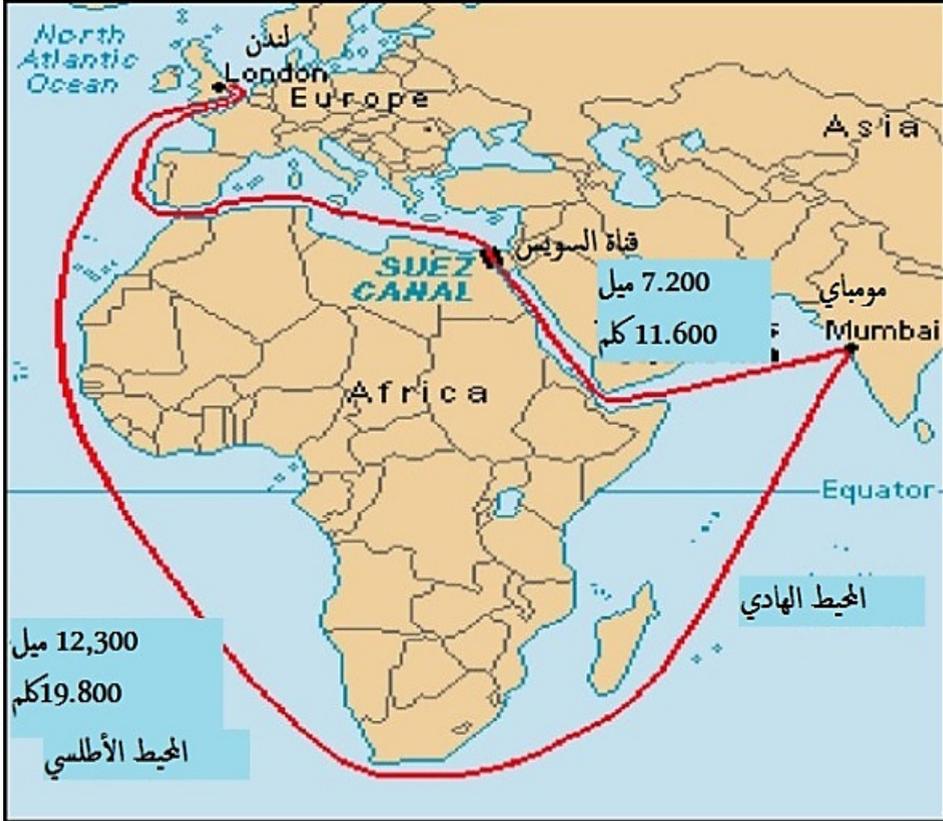
الطاقوية، وترسيخ النفوذ السياسي بالمنطقة، الأمر الذي استدعى حرص الدول العظمى على تثبيت قواعد عسكرية لها في الجزر الواقعة داخل المضيق وفي محيطه، وعلى شواطئ الدول المطلة عليه (ولا سيما على الجانب الإفريقي منه، أين تتركز قواعد أمريكية وبريطانية وفرنسية وصينية ويابانية)، وتشارك جميع القوى في الاتفاق على ضرورة إبقاء المضيق مفتوحا للملاحة البحرية العالمية، لأن إغلاقه لأي سبب كان يسبب أزمات وتداعيات خطيرة، فهو يدفع بسفن الشحن والأساطيل العسكرية إلى ضرورة الالتفاف حول جنوب أفريقيا عبر طريق رأس الرجاء الصالح، الأمر الذي من شأنه أن يزيد وقت العبور بمسافة إضافية قدرها 6 آلاف ميلا بحريا، ويضع تكاليف إضافية كبيرة للشحن.⁽²¹⁾

وخلفت الحرب في اليمن تداعيات خطيرة على المضيق والبحر الأحمر ككل، حيث تعاظمت الرهانات والتحديات الإستراتيجية في المنطقة بين أطراف الصراع، كما دفعت الحرب على غزة باتجاه تطورات عسكرية وأمنية غير مسبوقه، مع هجمات أنصار الله في اليمن على السفن (الإسرائيلية) وحتى البريطانية والأمريكية، ومرور المضيق والبحر الأحمر بفترة إستراتيجية عصيبة تهدد استقرار المنطقة ككل، والتجارة العالمية عبر تلك الممرات (يتم التفصيل أكثر في هذه التطورات عبر المحور الثاني).

3- قناة السويس.. شريان العالم التجاري: ليس من قبيل المبالغة إن اعتبرنا مشروع حفر قناة السويس أهم المشاريع الهندسية البشرية التي غيرت مجرى التاريخ، فقد أضفى تجسيد هذا المشروع على جغرافية العالم تحولات عميقة، قربت القارات واختزلت المسافات وربطت بحارا بعضها ببعض، وقلصت من أهمية معابر طبيعية تقليدية مثل رأس الرجاء الصالح، وزادت من قيمة معابر أخرى مثل مضيق باب المندب، وفتحت آفاقا جديدة وغير مسبوقة للتبادل التجاري العالمي، وساهمت حتى في تغيير خريطة القوى الإقليمية والعالمية، وفي إعادة رسم المعالم الجيوبوليتيكية للعالم المعاصر، وتحولت القناة في حد ذاتها إلى محور من محاور التنافس بين القوى الكبرى (العدوان الثلاثي 1956)، وعاملا حاسما في تحديد مصائر ومآلات صراعات المنطقة وما بعدها.

يبلغ طول قناة السويس 193.5 كلم، ممتدة من ميناء بور سعيد على ساحل البحر المتوسط وحتى ميناء السويس على ساحل البحر الأحمر، بما في ذلك مجراها في البحيرات المرة وبحيرة التماسيح وتفريعاتها، وتسير القناة مع الحافة الشرقية لبحيرة المنزلة في خط مستقيم حتى بحيرة التماسيح، ثم تنحرف شرقا إلى البحيرات المرة فخليج السويس، ويتراوح عرضها بين 300-350 مترا، وقد قامت الحكومة المصرية بعمل تفريعات للقناة زادت من طولها بمقدار الثلث، ويبلغ طول قطاعاتها المزدوجة 68 كلم، ويتراوح عمقها بين 20 و25 مترا، في 2015، تم افتتاح التوسعة الجديدة للقناة، حيث تم توسيع وتعميق تفريعات البحيرات الكبرى والبلاخ بطول 35 كلم. وكان لافتتاح القناة سنة 1869 تأثيرا ثوريا على التجارة الدولية، فقد ساعدت القناة على سبيل المثال في خفض المسافة بين لندن عاصمة المملكة البريطانية، والتي كانت تعتبر القوة البحرية والصناعية المهيمنة في القرن التاسع عشر، ومومباي التي كانت تعتبر بوابة التجارة للهند والشرق الأقصى، من 19 ألف كيلومتر عبر رأس الرجاء الصالح، إلى 11 ألف كيلومتر عبر قناة السويس، وكان ذلك من الأحداث الثورية المؤثرة في تطور حركتي الملاحة والتجارة الدوليتين عبر البحار، لما فيه من اختصار للوقت، واقتصاد في التكاليف، وتقليل من المخاطر الناجمة عن الإبحار لمدة طويلة في المياه المفتوحة للمحيطين الأطلسي والهندي⁽²²⁾.

خريطة رقم 6 الطريق المختصرة عبر قناة السويس بين لندن ومومباي



المصدر: مصطفى بوصبوعه، مرجع سابق، ص 128. نقلا عن:

[/canal-suez/com.globalriskinsights//:https](https://canal-suez/com.globalriskinsights/)

تتميز قناة السويس بموقع جغرافي فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب، فهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر الأبيض المتوسط عبر بور سعيد والبحر الأحمر عند السويس، ويمنحها هذا الموقع طابعا خاصا لمصر والعالم، باعتبارها تقدم الخدمات لسفن الشحن العابرة لها، عبر اكثر الطرق اختصارا للمسافة والزمن، وما يترتب عن ذلك من اقتصاد وخفض في تكاليف النقل وتشغيل السفن، وهو ما يسهم في زيادة الرحلات السنوية للسفن عبر هذه القناة. وقد كان للقناة دورا رئيسا وحاسما

على مدار أكثر من قرن ونصف في تطوير حركة التجارة بين شطري العالم، وبوجه أخص تلك الدول المطلة على البحرين الأحمر والمتوسط باعتبارها الأكثر استفادة من نشاط القناة.⁽²³⁾

خريطة رقم 7 موقع قناة السويس



المصدر: ماذا ينتظر قناة السويس في الشهر المقبل؟، نون بوست، 27 مايو 2016. في:

www.noonpost.com/11987/:https

تمثل قناة السويس عصباً اقتصادياً وتجارياً ليس لمصر فحسب بل على المستوى العالمي كذلك، فهي أهم ممر بحري اصطناعي أو قناة صنعها الإنسان، وهي حالياً واحدة من بين أهم سبع نقاط جغرافية لمرور تجارة النفط العالمية، فبحسب بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية، يمر عبر القناة نحو 9 ملايين و200 ألف برميل من النفط يومياً، تمثل 9% من الطلب العالمي، كما يمر عبرها نحو 391 مليون طن متري من الغاز المسال، أي 4% من واردات الغاز المسال العالمية. ويمكن للقناة أن تستوعب 60% من إجمالي أسطول الناقلات العالمي عندما تكون محملة بالكامل، وأكثر من 90% من ناقلات البضائع السائبة، وجميع ناقلات الحاويات والسيارات وسفن البضائع العامة.⁽²⁴⁾

هذه الأرقام والميزات هي ما جعلت المركز الوطني للدراسات الاقتصادية في الولايات المتحدة الأمريكية، وهو أكبر منظمة أبحاث اقتصادية في أمريكا، يصف قناة السويس بأنها «أهم عقدة في شبكة التجارة العالمية»، وذلك ما يمنحها قدرة على التأثير في مستوى الرفاهية عالمياً، وذلك في دراسته المعنونة بـ «محاوير التجارة العالمية»، التي أعدها ثلاثة خبراء اقتصاديين مرموقين هم: «شارات جاناباتي» من قسم الاقتصاد في جامعة جورج تاون، و«وان فونج يونج» من قسم الاقتصاد في جامعة أوريغون، و«أورين زيف» من قسم الاقتصاد في جامعة ميشيغن. وكانت الدراسة قد تناولت بالبحث والتدقيق محاور التجارة بين مختلف الجهات في العالم، وما زاد من قيمة ما خلصت إليه الدراسة، هو كون ذلك المركز مختص عالمياً بتقديم ونشر دراسات اقتصادية على أسس علمية.⁽²⁵⁾

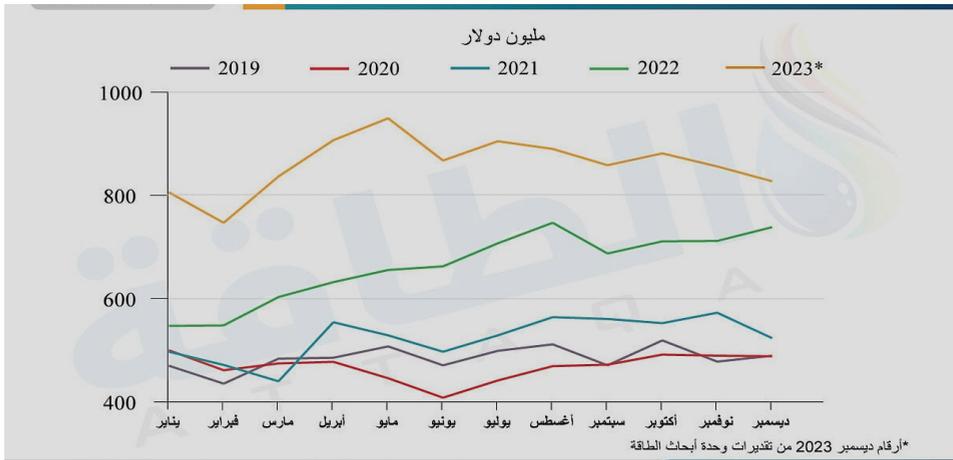
وفي الذكرى الـ 152 لفتح القناة الموافقة لعام 2021، قدمت وحدة أبحاث الطاقة في تقريرها الخاص إحصائيات عامة حول نشاط القناة خلال الفترة ما بين 1869-2021، جاء فيها تقدير إيرادات القناة خلال تلك السنوات بـ 148,5 مليار دولار، وكمية البضائع المنقولة عبرها بـ 24.8 مليار طن، والحمولة الصافية بـ 31.1 مليار طن، وعدد السفن المارة بها بـ 1.4 مليون سفينة.⁽²⁶⁾

وعرفت إيرادات القناة زيادة غير مسبوقه، فقد حققت الرقم الأعلى في تاريخها، حيث بلغت 9.4 مليار دولار خلال العام المالي 2023/2022، مقابل 7 مليارات دولار عام 2022/2021، و5.8 مليار دولار عام 2021/2020، و5.7 مليار دولار عام 2020/2019، و5.8 مليار دولار عام 2019/2018، و5.6 مليار دولار عام 2018/2017، و5 مليارات دولار

عام 2017/2016، و5.1 مليار دولار عام 2016/2015، و5.4 مليار دولار عام 2015/2014، و5.3 مليار دولار عام 2014/2013. كما لفت التقرير إلى زيادة أعداد السفن العابرة للقناة بنسبة 55.1%، لتصل إلى 25.9 ألف سفينة عام 2023/2022، وهو الأعلى في تاريخ القناة⁽²⁷⁾

وكانت السنوات ما بين 2019 و2023، قد سجلت الارتفاع الأكبر في إيرادات القناة، والتي قفزت من قرابة 6 مليارات دولار، إلى حوالي 10 مليارات دولار، مع توقعات بالوصول إلى مبلغ 10 مليارات دولار في وقت قريب (مع الرفع الجديد لرسوم العبور)، رغم التخوف من تأثيرات توتر الأوضاع في البحر الأحمر على حركة الملاحة في القناة (أنظر الشكل رقم 2).

شكل رقم 2 تطور إيرادات قناة السويس ما بين 2019 ونهاية 2023



المصدر: حصاد الطاقة 2023، وحدة أبحاث الطاقة (منصة الطاقة)، 27 كانون الأول 2023. في:

<https://2u.pw/d7njNRY>

4- المضائق التركية (البوسفور والدردينيل): يقع ضمن السيادة التركية مضيقان متصلان يربطان ما بين البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط، وهما مضيقا البوسفور والدردينيل المعروفان كذلك بالمضائق التركية، ويعدان حلقة وصل ما بين آسيا وأوروبا، ومن بين المضائق التي تصنف ضمن قائمة الممرات البحرية الأكثر تأثيرا إقليميا وعالميا.

فمضيق البوسفور أو «مضيق إسطنبول» كما يسميه الأتراك، هو ممر مائي يربط بين البحر الأسود وبحر مرمرة، ويفصل بين قارتي آسيا وأوروبا عبر شقه لمدينة «إسطنبول» التركية لقسمين، كما يعد طريق الاتصال الوحيد بين الدول المطلة على البحر الأسود والممتثلة في روسيا، وأوكرانيا، وجورجيا، ورومانيا، وبلغاريا مع البحر الأبيض المتوسط، وقد أصبح هذا المضيق الهام إضافة إلى بحر مرمرة تحت السيادة التركية، وفقا لـ «اتفاقية المضائق» التي تم توقيعها في 20 يوليو 1936. يمتد على طول 30 كلم، ويبلغ عرضه الأقصى 3.7 كلم، ويبلغ عرضه الأدنى 750 مترا بين التحصينات العثمانية في «روملي حصارى» و«أناضول حصارى»، أما عمقه فيتراوح بين 36.5 و124 مترا. ويخترق المضيق تيارات مائية خطيرة، كما يتميز بضيقه في بعض المناطق، مما يجعل من الملاحة فيه صعبة على العموم وخصوصا في تلك المناطق، ومياه المضيق مصنفة ضمن مجال الملاحة الدولية، وتعتبر حركة السفن بالمضيق واحدة من أهم نقاط الملاحة البحرية في العالم. أما «مضيق الدردنيل» الذي يعرف في المراجع التركية غالبا باسم «مضيق جناق قلعة»، فهو ممر مائي يربط بين بحر مرمرة وبحر إيجه، ويفصل بين قارتي آسيا وأوروبا، ويصل طوله إلى 61 كلم، ويبلغ عرضه الأدنى 1.2 كلم، عرضه الأقصى 6 كلم، ويبلغ متوسط عمقه 55 مترا، أما عمقه الأقصى فيصل إلى 103 أمتار، وتمر أضيق نقطة في «مضيق الدردنيل» من المدخل الشمالي لمدينة «جناق قلعة». يفصل الدردنيل ما بين شاطئ آسيا الصغرى (الأناضول) وشبه جزيرة (غاليبولي) في الجانب الأوروبي من تركيا، ويُجتاز الدردنيل بالسفن والعبارات البحرية فقط، فهو خال من أي جسور لعبور المشاة أو المركبات البرية.⁽²⁸⁾

خريطة رقم 8 المضائق التركية



المصدر: أهم الممرات المائية في العالم، في:

<https://go-smart.com.tr/the-most-important-waterways-in-the-world>

تمتلك المضائق التركية بأهمية إستراتيجية كبيرة، كونها الممر البحري الوحيد الرابط بين البحرين الأبيض المتوسط والأسود، وبما لهما من وزن في التجارة العالمية، وازدحامهما الدائم بالسفن المتنوعة، إذ يعبرهما سنويا أكثر من 50 ألف سفينة. وتصدر تركيا 89 % من صادراتها بحراً، وتسلك ثلاثة أرباع سفنها طريق بحر إيجه، وتركيا تمثل حجر الزاوية للسلام والاستقرار اللذين تؤمّنهما بالدفاع عن واحدة من أهم 7 عقَد في العالم من حيث قوة النقل، إذ يقع المضيقان على طريق التجارة العالمي الذي يربط دول البحر الأسود بالأسواق العالمية، وهي ذاتها البوابة التي تربط آسيا وأوروبا، فهي صمام الأمان المائي، وبوابة الدخول والخروج للدول المتشاطئة للبحر الأسود، وأمن هذه البوابة ليس مهماً لتركيا فحسب بل تمتد أهميته إلى دول البحر الأسود (وحالة الاضطراب فيها تحمل تداعيات إقليمية وحتى عالمية).⁽²⁹⁾

فمضيق البوسفور على وجه الخصوص، يعد واحداً من أكثر الممرات البحرية ازدحاماً في العالم، ورغم أنه ممر داخلي فإنه يلعب دوراً مهماً في النقل الدولي، حيث إن دولاً -مثل رومانيا وبلغاريا وأوكرانيا وجورجيا المطلّة على البحر الأسود- ليس لديها أي منفذ على

البحار المفتوحة إلا من خلاله. ويُصنف هذا المضيق كذلك من بين الطرق البحرية الهامة لنقل النفط من روسيا، والتي تعد من أكبر منتجي النفط الخام البحري في العالم، بالإضافة إلى دول أخرى مثل أذربيجان وكازاخستان، لتصديره إلى مناطق تشمل آسيا وغرب وجنوب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، ويبلغ عدد الناقلات التي تعبر البوسفور بحمولة من النفط والمنتجات البترولية ونحوها حوالي 5500 ناقلة سنويا، أي ما يعادل حوالي 15 ناقلة يوميا. وتشير التقديرات إلى أنه يمر عبر هذا المضيق أكثر من 3% من الإمدادات العالمية، والتي تقدر بحوالي 3 ملايين برميل نفط يوميا، أي ما يعادل نحو 20 مليون طن في السنة من المنتجات البترولية⁽³⁰⁾.

فيما يعتبر مضيق الدردنيل أحد الممرات الإستراتيجية على الضفة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط، ونشبت بسببه نزاعات دولية وتصارعت الأمم عبر التاريخ للعبور منه لتحقيق مصالحها، وأضحى كذلك بوابة لقوارب الموت للاجئين والمهاجرين غير الشرعيين نحو أوروبا، وكان لهذا المضيق تاريخيا شأن كبير في النزاعات الدولية على الممرات المائية الإستراتيجية، وخصوصا خلال سلسلة الصراع بين الدولة العثمانية وروسيا وبريطانيا في القرن التاسع عشر، ومجريات الصراع العالمي خلال الحرب العظمى الأولى، ومن مظاهر ذلك محاولة قوات الأسطول البريطاني عبور المضيق لاحتلال اسطنبول في 20 فبراير 1807، وتعرضه للهزيمة أمام حاميات القلاع العثمانية وفي 1809 اتفقت إنجلترا والدولة العثمانية على ضرورة إقفاله في وجه السفن الحربية الأجنبية، وزادت تلك الواقعة من اهتمام الدول الغربية بالمضيق وحرص كل دولة منها على عدم استفادة الدول المنافسة لها منه، وخلال الحرب العالمية الأولى شهد مضيق الدردنيل معركة جناح قلعة (غالبولي) الشهيرة التي دارت رحاها في البر والبحر بتاريخ 18 آذار 1915 بين العثمانيين ودول التحالف الغربي، التي ضمت جيوش فرنسا وبريطانيا وقوات أستراليا ونيوزلندية⁽³¹⁾. هكذا إذ أتتوزع الممرات البحرية الشرق أوسطية (سواء المضائق الطبيعية أو قناة السويس) عبر نقاط حساسة من المنطقة، تربط بحارا ومحيطات معا (المحيط الهندي، الخليج العربي، بحر العرب، خليج عدن، البحر الأحمر، البحر الأبيض المتوسط، ومن خلال تلك المسطحات المائية يمكن الولوج بعد ذلك حتى إلى المحيطين الهادي والأطلسي)، وتشرف على أهم منطقة حيوية لإنتاج الطاقة من نفط وغاز في دول الخليج العربي، وتطل على طرق تجارة إقليمية وعالمية، لتكون بذلك مركز العالم التجاري ونقطة مفصلية لالتقاء بعضا من أهم الممرات البحرية في عالمنا هذا.

ثانيا- أهم التطورات الدولية وانعكاساتها على الممرات البحرية الشرق أوسطية:

عرفت منطقة الشرق الأوسط بكونها إحدى أكثر مناطق العالم من حيث الحيوية والتفاعلات الإستراتيجية، لما تشهده من أحداث وتطورات وحتى حروب صراعات وأزمات حادة ومزمنة (الصراع العربي (الإسرائيلي)، الحرب العراقية- الإيرانية، حرب الخليج الأولى والثانية، أحداث الربيع العربي، الملف النووي الإيراني، الحروب الأهلية وغيرها). كما تتأثر المنطقة بحكم موقعها المركزي وارتباطها الوثيق بالبيئة الإقليمية والعالمية بما يمس تلك البيئة من اضطرابات وتغيرات حساسة، وكل تلك الحزم من الأزمات والصراعات والأحداث تلقي بظلالها على واقع ومستقبل المنطقة، بما في ذلك الممرات البحرية التي تحظى بها المنطقة، والتي تمثل نقاط تماس وعبور ذات أهمية عالمية تتخطى النطاق الإقليمي، وفي مختلف المجالات الاقتصادية منها والتجارية والعسكرية والأمنية، ولذلك فعلاقة التأثير والتأثر متبادلة ما بين تلك الممرات البحرية ومحيطها الدولي والإقليمي، وجميع الدول التي ترتبط تجارتها وحركيتها الإستراتيجية والأمنية بتلك الممرات بشكل أو بآخر. لذلك يراقب العالم وعلى رأسه القوى الكبرى باهتمام بالغ ما يطرأ على المنطقة وممراتها من تطورات وتغيرات، لأن شبكة التبادلات والاعتماد المتبادل الناجمة عن تداخل العلاقات والمصالح الاقتصادية والتجارية والإستراتيجية، تجعل من مصائر القوى والاقتصادات العالمية والإقليمية ذات صلة لا يمكن فصلها عن بعضها البعض، ولا عما يجري في منطقة الشرق الأوسط، وما تحويه من ممرات بحرية تصنف ضمن الشرايين المصرية المتحكمة بقدر كبير في مستقبل العلاقات الدولية وموازن القوى الإقليمية والعالمية.

ويمكن من خلال استقراء واقع البيئة الأمنية والإستراتيجية الإقليمية والعالمية، استخلاص ثلاثة تطورات راهنة نحسبها ضمن الأكثر تأثيرا في واقع ومستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية، بما يزيد في أهميتها من جهة، ويرفع المخاوف والتهديدات بشأن سلامتها وسلاستها للعبور البحري لأغراض مختلفة من جهة أخرى، ويتمحور التحليل في هذا الصدد حول التطورات والمتغيرات المادية:

1- صعود الهندوباسيفيك والرهانات الممتدة إلى مياه الشرق الأوسط:

في إطار السعي الإستراتيجي لإعادة رسم معالم السياسات الخارجية للقوى الكبرى، ووضع إستراتيجيات لمواجهة ما يخفيه المستقبل، وإعادة تشكيل وتصميم ورسم الخريطة الإستراتيجية العالمية بما يتماشى مع التطورات الحاصلة والتحولات المحتملة في موازين القوى العالمية والإقليمية، والتغير في شبكة المصالح والأهداف والمخاوف والتهديدات. جاء استحداث وابتكار مفهوم الهندوباسيفيك أو الهندي - الهادي، والذي يعد من بين أحدث التوصيفات الجيوستراتيجية التي تضيف على خريطة العالم وخاصة الآسيوية منها رؤية وتصورات جديدة، تعكس صعود قوى تحمل مشروعاً طموحاً لإعادة هيكلة النظام الدولي والمضي به نحو التعددية القطبية مثل الصين وروسيا وحتى الهند، وتفاقم التهديد الذي يمثله تطور الصين من مختلف نواحي ومصادر القوة، وتغلغل المشروع الصيني للهيمنة الاقتصادية والسياسية عميقاً في المحيط الإقليمي الآسيوي وحتى على الصعيد العالمي، وتنامي الرؤى الإستراتيجية القائلة بضرورة توحيد المحيطين الهادي والهند ضمن دائرة مصالح ونفوذ وعمليات مندمجة لا تفصل بين المحيطين الكبيرين كما كان عليه الحال من قبل.

بمفهوم عام ومبسط وبدون الخوض المعمق في التفاصيل الخاصة بتطور مفهوم الهندوباسيفيك والإشكالات التي يطرحها،^{(32)**} يعرف الهندوباسيفيك كامتداد إستراتيجي وجغرافي بكونه: «ذلك الامتداد البحري الواسع الذي يضع المحيطين الهندي والهادي في إطار وحدة واحدة، تبدأ من إطلالة سواحل الأمريكيتين على المحيط الهادي شرقاً، حتى حدود المحيط الهندي التي تضم بحر العرب وسواحل شرق القارة الإفريقية غرباً، ومن الحدود البحرية للهند ودول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا شمالاً، حتى السواحل الأسترالية جنوباً»⁽³³⁾.

ويحظى مفهوم الهندوباسيفيك حالياً باهتمام بالغ، لكون المنطقة التي يشملها تعد مركز التطورات المستقبلية الأكثر تأثيراً في العلاقات الدولية، فالمنطقة موطن النمو المستقبلي للاقتصاد العالمي، بفضل ضمها لأقوى وأكبر الاقتصادات العالمية مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين والهند واليابان، بالموازاة مع وجود ستة اقتصادات هناك تصنف ضمن الأسرع نمواً عالمياً، وتساهم في ثلثي النمو العالمي للنتائج الداخلي الإجمالي، و 60% من

مجموع الناتج الداخلي الإجمالي، ناهيك عن كونها موطناً لأكبر وأهم القوى العسكرية العالمية ومنها النووية، مثل الولايات المتحدة والصين والهند وروسيا وكوريا الشمالية.⁽³⁴⁾

ويضم النطاق الخاص بالهندوباسيفيك كذلك، جملة من القضايا والعوامل النزاعية التي تجعل منه منطقة صراع دولية وإقليمية خطيرة، ففيه يتجلى صراع القوى الكبرى بين كل من دول الرباعي الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا والهند من جهة والصين من جهة أخرى، لأن دول الرباعي الإستراتيجي تجعل من خطورة الصعود الصيني وضرورة مواجهته واحتواء طموحات بيجين العسكرية والاقتصادية والسياسية هدفاً رئيساً لها، بالموازاة مع السعي إلى حماية حرية الملاحة البحرية الدولية في المنطقة، وضمان أمن الممرات والمضائق البحرية التي تنتشر عبر ذلك المجال الجيوسياسي المضطرب، في حين ترى التي ترفض هذا التطور كمفهوم وكإستراتيجية بينما الصين التي تبدي رفضها القاطع لهذا المفهوم وما ترتبط به من سياسات وإستراتيجيات، وترى فيه موجهاً ضدها بالأساس، تتبنى سياسات مضادة للمسعى الهندوباسيفيكي على المستويات الاقتصادية والأمنية والدبلوماسية.

تبين النظرة الفاحصة لخريطة الامتدادات الجغرافية والإستراتيجية الواسعة للهندوباسيفيك، ارتباط منطقة الشرق الأوسط بالهندوباسيفيك جغرافياً وإستراتيجياً، وبالتالي تأثرها بما يحدث من تطورات في ذلك النطاق المستحدث بالضرورة، ويمكن بحسب تقديرنا مد جسور الامتداد الإستراتيجي والاقتصادي والسياسي ما بين الهندوباسيفيك والشرق الأوسط عبر عاملين أساسيين:

* **العامل الجغرافي والجيوبوليتيكي:** بما أن الميزة الأساسية للهندوباسيفيك هي الربط بين المحيطين الهادي والهندي وجعلهما ضمن نطاق موحد اقتصادياً وتجارياً وإستراتيجياً وسياسياً وثقافياً وحضارياً، فإن الشرق الأوسط يندرج ضمن هذه المعادلة ولو بدرجات متفاوتة بحسب نوعية وطبيعة التفاعلات من جهة، وبشكل أكبر بحكم القدر الجغرافي للمنطقة من جهة أخرى، فبالعودة إلى خريطة الامتداد الواسع للهندوباسيفيك (أنظر الخريطة رقم 08)، يتضح أن المحيط الهندي يشكل الواجهة البحرية الجنوبية لمنطقة الشرق الأوسط، والمياه الممتدة من غرب المحيط الهندي وبالخصوص ابتداءً من بحر العرب وخليج عمان، وحتى السواحل الشرقية لإفريقيا ولا سيما في منطقة القرن الإفريقي،

تعد من الناحيتين الجغرافية والجيوبوليتيكية حوضاً مائياً شرق أوسطياً، مع ضم مياه الخليج العربي وخليج عدن والبحر الأحمر إليه كذلك، حيث تحسب كل تلك المسطحات المائية على المحيط الهندي من ناحية، ومن ناحية أخرى تشاطئ تلك المياه دول محسوبة على المنطقة مثل الدول الخليجية والعراق وإيران واليمن وجيبوتي وغيرها.

خريطة رقم 9 الامتداد الجغرافي الواسع لمنطقة الهندوباسيفيك



Source: Perizat Risbek Kizi, The importance of stability in the Indo-Pacific region, 24/12/2021, The Asian Today, <https://theasiatoday.org/editorials/the-importance-of-stability-in-the-indo-pacific-region>

ويفرض هذا الواقع الجغرافي كذلك، تواجد أهم مضيقين بحريين في الشرق الأوسط وهما مضيق هرمز ومضيق باب المندب ضمن الدائرة المباشرة الجغرافية والإستراتيجية الأوسع للهندوباسيفيك (أنظر الخريطة أعلاه)، وهي المضائق التي لا يمكن إغفالها في معادلة الصراع الإستراتيجي بين الصين من جانب، والولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها الرئيسيين في الهندوباسيفيك (اليابان والهند وأستراليا) من جانب آخر، فتلك القوى تعتمد بشكل مفتاحي على تلك المعابر في تجارتها ونقل إمداداتها النفطية (أستراليا بدرجة أقل).

* العامل الإستراتيجي: وقوع منطقة الشرق الأوسط ضمن نطاق تفاعلات الهندوباسيفيك، بحكم العلاقات الوطيدة لدول المنطقة بالقوى المعنية بالهندوباسيفيك سواء كقوى مساندة لذلك المسعى أو معارضة له، إذ لا يخفى على أحد مستوى العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية وحتى الأمنية التي تربط دول الشرق الأوسط بقوى مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين وروسيا والهند واليابان وأستراليا ولو بدرجة أقل، وهو ما يجعل من أي تطورات إستراتيجية هناك تنعكس بالضرورة على مجريات الأحداث في الشرق الأوسط.

فالصين مثلاً، لا غنى لها عن منطقة الشرق الأوسط في سعيها نحو تحصيل مكانة أكثر قوة وتأثيراً في النظام الدولي، وتحديد الدور الأمريكي في المنطقة والعالم، وتلعب منطقة الشرق الأوسط ذات الموقع الجغرافي المتميز، والتي كانت تحظى بروابط متعددة مع الصين منذ القدم، دوراً هاماً وحيوياً في النهضة المعاصرة للصين، وفي إنجاز مشروع عملاق مثل مشروع الحزام والطريق ذو الصبغة العالمية، الذي تعول عليه بيجين لمد نفوذها الاقتصادي والتجاري عالمياً، وإبراز دوره كشاهد على دور العامل الإنساني والتواصلات البشرية ضمن خطة وإستراتيجية هذا المشروع، الذي يقدم نفسه كذلك كمشروع ذو صبغة إنسانية، ويعمل على تعزيز الوحدة بين البشر وتحقيق التناغم والانسجام العالمي بحسب الفلسفة الصينية المعتمدة في هذا المشروع. كما تجد دول منطقة الشرق الأوسط بدورها في هذا المشروع فرصة لتحقيق إقلاع تنموي، وربط اقتصاداتها بالاقتصاد الصيني العملاق وباقتصادات بقية الدول المنضمة لهذا المشروع، لا سيما وأنها تحظى بموقع جيوبوليتيكي حساس، ومفيد للصين من نواح إستراتيجية واقتصادية وسياسية، بل أن منطقة الشرق الأوسط هي منطقة مصيرية في مستقبل الصين وطموحاتها العالمية، بفضل احتوائها على مناطق إنتاج ضخمة لموارد الطاقة النفطية والغازية التي تحتاجها الصين بشدة، وسيطرتها

على طرق وممرات تجارة وعبور برية وبحرية بالخصوص مثل هرمز وباب المندب وقناة السويس، تعتمد عليها الصين بشدة في إيصال إمداداتها الطاقوية، وفي عبور سلعتها التجارية المصدرة لمختلف أنحاء العالم، وجاء مشروع الحزام والطريق الذي يعد من بين أدوات الصين لمواجهة إستراتيجية الهندوباسيفيك الأمريكية ليزيد من الروابط بين الصين وهذه المنطقة⁽³⁵⁾.

وتعد منطقة الشرق الأوسط من أهم المناطق التي يستهدفها مشروع الحزام والطريق، بالنظر إلى الخصائص الحيوية التي تمتاز بها المنطقة، والتي تحتاج إليها الصين بشدة لإنجاح مشروعها، وأهم هذه الخصائص تتمثل في:⁽³⁶⁾

- الموقع الإستراتيجي: إذ يشمل مشروع الحزام والطريق مجموعة مختلفة من المناطق على امتداد القارات الثلاث آسيا وأوروبا وإفريقيا، وهذه المناطق المختلفة بحاجة إلى ربط بينها عبر شبكة من المنشآت وخطوط ووسائل النقل البرية والبحرية، وتأتي منطقة الشرق الأوسط في قلب مشروع الحزام والطريق، لأن موقعها الواسطي بين القارات الثلاث يلعب دورا فعلا في ربطها بين مفاصل وأجزاء هذا المشروع.

- الموارد النفطية والطرق التجارية: تقع هذه المنطقة أيضا عند تقاطعات طرق النفط التي تكتسي أهمية كبيرة بالنسبة للصين لتلبية احتياجاتها المتزايدة من الطاقة، وتمثل دول الشرق الأوسط الأسواق المحتملة للصين من حيث الموارد، وهي أيضا بوابة إلى الأسواق الأخرى في العالم، والشرق الأوسط هو الأقرب إلى الممرات البحرية الإستراتيجية الأكثر أهمية، وهي: البوسفور والدرديل وباب المندب ومضيق هرمز وقناة السويس، والتي تمر عبرها معظم التجارة الصينية، كما تلعب هذه المنطقة دورا رئيسا في التنسيق الأمني والتعاون الاقتصادي والتبادلات الثقافية تحت مظلة مشروع مبادرة الحزام والطريق، فضلا عن ذلك تستأثر هذه المنطقة بأكثر من 40% من واردات الصين من النفط، إلى جانب كونها المزود الرئيس للغاز الطبيعي المسال (ما بين 10% إلى 20% من وارداتها مصدرها الشرق الأوسط).

- ضمان الأمن البحري: وهناك سبب رئيس آخر يتمثل في الاهتمام بأمن الملاحة في الصين، حيث تمر معظم السفن التي تحمل البضائع بين أوروبا والصين من نقاط الاختناق الموجودة في هذه المنطقة، لذلك من مصلحة الصين الأولى تأمين هذه النقاط، فكما هو معلوم على سبيل المثال يُنقل حوالي ثلث النفط الخام عبر البحار ويمر عبر مضيق هرمز.

أما أُنيا وعسكربا، للمرة الأولى في تاريخها، افتتحت الصين عام 2017 قاعدة عسكرية لها في جيوتي، في منطقة القرن الإفريقي، على ساحل المحيط الهندي، وعلى مشارف مضيق باب المندب، أحد أهم وأكثر المضائق البحرية ازدحاما في العالم، وأعلنت السلطات الصينية حينها أنها «لغرض الاضطلاع بمسؤولياتها والتزاماتها الدولية، وحماية مصالحها المشروعة بشكل أفضل، بدلاً من السعي إلى التوسع العسكري»، وأثارت هذه القاعدة المخاوف من تمدد الصين على أحد أهم شرايين التجارة العالمية، وكانت من العوامل الرئيسة وراء تغيير الإستراتيجية الأميركية تجاه إفريقيا في عهد «دونالد ترامب»، بشكل تعود فيه واشنطن لممارسة أدوار أكثر انخراطاً في شؤون القارة، بعد سياسة الانسحاب التي اتبعتها سلفه «باراك أوباما»، ورغم أن الهدف المعلن لها هو مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، إلا أن أعمال الإنشاء والتطوير المستمرة في القاعدة، تشير إلى دور أمني وعسكري أكثر أهمية ستلعبه ضمن رؤية بكين للمنطقة، بإضافة رصيف كبير يمكنه حتى دعم حاملات طائرات صينية في المستقبل، ويمكن أن يستوعب بسهولة أربع غواصات هجومية صينية تعمل بالطاقة النووية إذا لزم الأمر، وبناء مهبط للمروحيات يستوعب 24 طائرة هليكوبتر كبيرة على الأقل، مما يدل على أن الصين لديها خطة لقاعدة خارجية إستراتيجية في جيوتي، وازدادت هذه الهواجس مع إصدار الصين في منتصف يونيو 2022، مرسومًا تضمن توسيع القدرات العسكرية للبلاد، ومنح جيش التحرير الشعبي الصيني، القدرة على حماية مصالح الصين في الخارج، من خلال التدخل في أنشطة عسكرية وغير عسكرية.⁽³⁷⁾

وهو ما يدل على الأهمية التي أضحى المحيط الهندي يكتسبها بالنسبة لبيجين، وعزمها على التوسع غربا في المياه المفتوحة لهذا المحيط، والتي تشمل الممرات البحرية الشرق أوسطية الحيوية بالنسبة لها، مع ما يتبع ذلك من تداعيات على منطقتي الهندوباسيفيك والشرق الأوسط، وعلى الهند كذلك التي تعتبره مجال نفوذها التقليدي. ولعل هذا ما كان وراء اقتراح إستراتيجي، باعتماد سلسلتين جزيريتين جديدتين في المحيط الهندي، للحيلولة دون توسع المطامح الصينية في ذلك المحيط، وهما السلسلتين الجزيريتين الرابعة والخامسة، (اللتان تضافان إلى السلاسل الجزيرية الثلاث المعتمدة مسبقا والواقعة في المحيط الهادي)^{(38)**}، وتغطي السلسلتين الجزيريتين المقترحتين نطاقين يلامسان الواجهة

البحرية الجنوبية للشرق الأوسط بشكل مباشر، حيث تشمل السلسلتين المقترحتين ما يلي: (39)

- السلسلة الرابعة: من المفترض أن تضم جزر لاكشادويب، والمالديف، ودييغو غارسيا، ومينايء غوادار في باكستان (تطل باكستان غربا على بحر العرب وخليج عمان) وهامبانتوتا في سريلانكا، ورغم أن هذين الميناءين يقعان حاليا تحت السيطرة الصينية، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية تأمل مستقبلا، في أن مسألة الديون والهيمنة الصينية على تشغيل الميناءين، ستدفع البلدين لمراجعة حساباتهما، واستغلال واشنطن للفرصة واستعادتهما من قبضة الصين.

- السلسلة الخامسة: ومتوقع أن تبدأ من «رأس ليمونير» في خليج عدن وحول القرن الإفريقي (عند مدخل مضيق باب المندب)، وعلى طول الساحل الشرقي لإفريقيا، مروراً بقناة موزمبيق، باتجاه جنوب إفريقيا، بهدف محاصرة القاعدة العسكرية الصينية في جيبوتي.

يجعل اشتداد التنافس في منطقة الهندوباسيفيك من شرق آسيا أقل استقراراً، وسيُنتج ذلك تداعيات حقيقية ومباشرة وعميقة على الشرق الأوسط ودول الخليج يمكن رصده في النقاط التالية: (40)

- قد يُشكّل غياب الاستقرار تحديات بالنسبة لدول المنطقة وخاصة الخليجية منها متصلة بسلسلة وصول صادرات النفط والغاز للمشتريين في المنطقة (ما قد يعني ارتفاع التأمين)، وارتفاع معدل المخاطر المتصل بالاستثمارات الخليجية في المنطقة. لكن من غير المرجح أن تتضرر صادرات الطاقة الخليجية بشكل حاسم في أي وقت قريب، ويرجع ذلك إلى عدم رغبة أي من الأطراف المتنافسة بتهديد أمن الطاقة للأطراف الأخرى أو تصعيد التنافس إلى عتبة الصراع المباشر.

- على المستوى السياسي والأمني، تخلق سياسات التحالفات المعادية للنفوذ الصيني تحديات أمام استراتيجية دول المنطقة، لناعية إمكانية القيام بأدوار عالمية تتخطى حدود

الشرق الأوسط، والسبب في ذلك أن زيادة منسوب العسكرة وعدد التكتلات الصاعدة يقود لاحتدام تنافس القوى العظمى، وقد يضع هذا الواقع المعقد دول المنطقة حتمية الاختيار بين أحد المعسكرين في نهاية المطاف. مع خطورة ذلك بالنسبة لها بسبب ضيق هامش مناورتها، وطبيعة التنافس في شرق آسيا الذي قد يتخذ طابعا أمنياً وعسكرياً أكثر احتداماً واتساعاً وخطورة.

- إن طبيعة التنافس المحتدمة في الهندوباسيفيك ستكون بحرية بالأساس، وهذا ما سيفرز تهديدات بحرية لمصالح دول الشرق الأوسط، كما سيرفع ذلك من الأهمية الاستراتيجية المستقبلية لخطوط الملاحة البحرية في المحيط الهندي والشرق الأوسط بالنسبة لجميع القوى المتنافسة، وخاصة دول الخليج بوصفها إحدى محددات أمن الطاقة الإقليمي، كما سيؤثر ذلك في مستقبل التوازنات الإستراتيجية على اعتبار أن استمرار صعود الدول المتنافسة بما فيها الصين، سيكون مرتبطاً باستمرار قدرتها على تصدير منتجاتها واستيراد احتياجاتها الأخرى خاصة الطاقوية منها، وهو ما يرفع من أهمية المضائق والممرات الملاحية الاستراتيجية مثل مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس ومضيق ملقا. ومن ثم، يتوقع أن تزداد مكانة المنطقة أهمية في المستقبل أيضاً، سواء اقتصادياً أو من الناحية الجيوسياسية أيضاً بوصفها نقطة مركزية في حسم تنافس القوى العظمى وأي صدام مباشر محتمل بينها في المستقبل.

2- الحرب الروسية الأوكرانية ودور مضائق المنطقة في ضمان الأمن الغذائي والطاقي:

في عالم ميزته الترابط والحساسية والاعتماد المتبادل وتزايد مفعول أثر الفراشة، أضحت أي تطورات أو أحداث تطرا في منطقة معينة من العالم، تجد لها أثرا واسعا وصدى قويا في بقية الأرجاء، ولا سيما على مستوى التفاعلات الصراعية والنزاعية، سواء تعلق ذلك بالآزمات الاقتصادية أو السياسية والأمنية، وما يتبعها من توترات وحروب تنتقل آثارها من ساحات القتال إلى أسواق المال وعالم الاعمال، والمسطحات المائية الواسعة عبر العالم، واقتصادات الدول وأحوال شعوبها المعيشية، وهذا ما ينطبق وبشدة على الحرب الروسية الأوكرانية وتداعياتها الإقليمية والعالمية، التي جابت العالم بشكل حرفي، وأكدت مرة أخرى طابع التأثيرات المتنقلة عبر الأقاليم والعالم ككل، لتجد لها انعكاسات في محيطها القريب وجوارها المجاور في أوروبا، وكذلك في مدى أبعد في أمريكا وإفريقيا وآسيا بما في ذلك منطقة الشرق الأوسط، فمعطيات الاقتتال ورهاناته المتعددة ذات الأبعاد الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، حملت معها موجة من التداعيات الخطيرة التي مست العالم، وذلك على وجه الخصوص في مجالي الطاقة والغذاء، حيث تعد روسيا من أهم المنتجين للموارد الطاقوية في العالم، وهي تشترك من جانب آخر مع أوكرانيا في كونهما من مكونات سلة الغذاء في العالم ولا سيما في مجال الحبوب، التي تعد من المرتكزات الغذائية الأساسية لملايير البشر عبر العالم.

مع اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير 2022، سارعت الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية وبعض حلفائها الأوفياء، مثل اليابان وأستراليا ونيوزيلندا وكندا وغيرها، إلى فرض عقوبات قاسية على روسيا في مختلف المجالات، ووسعت ذلك ليشمل عقوبات طاقوية تضمنت حظرا تدريجيا على الواردات النفطية والغازية القادمة من روسيا، بزعم أن أموال تلك الصادرات هي ما يمول الحرب على أوكرانيا، ولكن الدول المطبقة لقرارات الحظر وجدت نفسها في مأزق خطير، بالنظر إلى كون الموارد الطاقوية الروسية تمثل قسما هاما ورئيسا من احتياجات تلك الدول.

فروسيا هي المصدر الأول لواردات الطاقة الأوروبية المختلفة خصوصا بالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي، التي تمثل مجموع وارداتها النفطية والغازية القادمة من روسيا لسنة 2021 حصة 74 % من أسواقها (45 % للغاز الطبيعي و29 % للنفط)، بالإضافة إلى توجه

أكثر من 45% من الفحم الروسي نحو أسواق الاتحاد، كما أن أكبر الاقتصادات الأوروبية تعتمد على الإمدادات الطاقوية الروسية بنسبة كبيرة، وعلى رأسها ألمانيا التي تستورد من روسيا ما نسبته 34% من النفط، و50% من الفحم، وأكثر من 50% من الغاز الطبيعي، مع هيمنة الصادرات الروسية من الفحم والغاز والنفط تقريبا بشكل كلي على أسواق بعض الدول الأوروبية خاصة في وسط القارة وشرقها.⁽⁴¹⁾

في ظل هذه الوضعية الحرجة، شكلت الأسواق الطاقوية الخليجية في الشرق الأوسط إحدى البدائل الأكثر معقولة بالنسبة لأوروبا حلفاء غربيين آخرين مناهضين لروسيا، وتصدرت قطر الدولة الغازية بامتياز تلك البدائل، فهذا البلد الخليجي الصغير في مساحته وعدد سكانه، يعدّ ضمن أكبر ثلاث دول مصدّرة للغاز في العالم، وينتج سنويًا قرابة 77 مليون طن من الغاز الطبيعي المسال، وسط توقعات بوصول قدرته الإنتاجية بحلول عام 2027 إلى 126 مليون طن سنويًا، وذلك بعد الانتهاء من أعمال توسيع حقل الشمال، أكبر حقول الغاز الطبيعي في العالم. وخلال مؤتمر ميونيخ للأمن الدولي لعام 2023، أكدت رئيسة المفوضية الأوروبية «أورسولا فون ديرلاين» أن دول الاتحاد ابتعدت عن الغاز الروسي ولجأت إلى تنويع مصادرها، وهو قرار يتناغم مع بروز قطر ومعها الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان كدول خليجية تمكّنت من إبرام صفقات غاز مع دول أوروبية خلال عام 2022 بعد نشوب الحرب. فألمانيا على سبيل المثال، ستحصل على مليوني طن من الغاز الطبيعي المسال سنويًا على مدى 15 عامًا ابتداءً من عام 2026، كما أبرمت في أيلول 2022 اتفاقيات مع الإمارات العربية المتحدة لتزويدها بالغاز المسال والديزل. سلطنة عمان بدورها، وقّعت مع «توتال أنرجيز» الفرنسية، اتفاقيات لتوريد الغاز المسال بدءًا من عام 2025 بإجمالي 1.6 مليون سنويًا.⁽⁴²⁾

لقد نجم عن الحرب الروسية الأوكرانية مكاسب ملموسة لدول المنطقة المنتجة للنفط والغاز، فالسعودية استعادت موقعها الحيوي في سوق الطاقة العالمي، ولا سيما بعد تحركاتها لخفض الإنتاج في إطار نفوذها ضمن سياسات «أوبك بلاس»، وفي تحد واضح للولايات المتحدة الأمريكية، فيما ساهمت قطر بقدر كبير في الأمن الطاقوي الأوروبي، وعززت شراكتها الطاقوية الإستراتيجية مع واشنطن، والإمارات العربية المتحدة عادت كفاعل له أهميته الإستراتيجية كأحد مصادر تأمين إمدادات الطاقة العالمية. وساهمت التغيرات الهيكلية التي تشهدها أسواق الطاقة العالمية بعد الغزو الروسي لأوكرانيا، في

تحفيز الصين لتوسيع علاقاتها مع دول الخليج الغنية بموارد الطاقة، حيث تستهدف بشكل استراتيجي ضمان تدفق النفط والغاز في حال تصاعدت التوترات بشأن تايوان إلى عقوبات غربية، بالإضافة إلى ذلك فإن استمرار إمدادات الطاقة من الخليج، يمنح بكين قدرة تفاوضية كبيرة للحفاظ على أسعار وارداتها النفطية الروسية عند مستويات منخفضة.⁽⁴³⁾

كل هذا الزخم الطاقوي الذي تزامن مع تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية، كان له دوره في تعزيز المكانة الرائدة للشرق الأوسط كمصدر حيوي للنفط والغاز، وكمركز لتحقيق الأمن الطاقوي لدى قوى مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين والدول الأوروبية، وساهم في زيادة الإمدادات الطاقوية التي تعبر مضيق هرمز، ليدعم رصيده كأهم ممر بحري عالمي في هذا المجال، مع تعزيز مكانة منطقة الخليج كوجهة للدول الصناعية الكبرى لتأمين احتياجاتها من نفط الخليج العربي، لا سيما بعد ما انجر عن الحرب الروسية الأوكرانية من تداعيات طاقوية.⁽⁴⁴⁾

مضيق باب المندب بدوره ازدادت حيويته كمنطقة عبور ضرورية نحو الأسواق الطاقوية الأوروبية وغيرها، فيما كانت قناة السويس طوق نجاة للاقتصاد المصري، الذي وإن كانت قد تضررت بعض قطاعاته من تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية مثل السياحة، فقد استفادت قناة السويس من تلك الحرب استفادة واضحة، حيث تسبب الحظر الأوروبي للطاقة الروسية في بحثها عن بدائل، كان بعضها في دول الخليج العربي ودول آسيوية، وكذلك بحث روسيا عن أسواق بديلة لتسويق نفطها وغازها الطبيعي المسال. هذا الأمر عزز من عبور ناقلات النفط والغاز الطبيعي عبر القناة، سواء من الخليج وجنوب آسيا إلى أوروبا، أو من روسيا إلى الهند وغيرها من الأسواق الآسيوية، كذلك تسبب ارتفاع سعر البترول الذي بلغ متوسطه خلال عام الحرب الروسية نحو 100 دولار، مما يزيد من تكلفة إبحار السفن القادمة من آسيا متجهة إلى أوروبا أو إلى أميركا الشمالية، أو العائدة من أوروبا متجهة نحو آسيا في حالة اتخاذها طريق رأس الرجاء الصالح، وهو ما مكّن القناة من رفع رسوم عبورها أكثر من مرة عام 2022، وتقليل نسب الخفض التي كانت تمنحها لبعض أنواع السفن تشجيعاً لها للمرور عبر القناة، والنتيجة تحقيق القناة نحو 8 مليارات دولار مثلت إيرادات في عام الحرب الروسية، وهو رقم غير مسبوق تاريخياً من خلال تحقيق كمّ من حمولات من البضائع غير مسبوق أيضاً.⁽⁴⁵⁾

كما لا يمكن من منظور إستراتيجي، فصل تداعيات الحرب الروسية - الأوكرانية عن المشهد الراهن في البحر الأحمر، وإعادة الترويج لإنشاء قاعدة روسية بالقرب من مدينة بورتسودان الساحلية له دلالاته، منها التأهب لإعادة ترتيب النفوذ الدولي على البحر الأحمر، الذي كانت الولايات المتحدة تتصدره منذ عقود، لا سيّما بعد بدئها استراتيجية مكافحة «الإرهاب» عقب أحداث 11 سبتمبر، وبالنسبة لمشروع القاعدة الروسية فهو لا يعدّ جديداً، فقد بدأ منذ عام 2017 عند زيارة الرئيس السوداني السابق «عمر البشير» إلى مدينة سوتشي، مقترحاً على بوتين الاستفادة من موقع السودان للتعاون الثنائي في مجال تطوير علاقات روسيا مع دول أفريقيا، حيث قال إن «السودان قد يشكل مفتاح روسيا لأفريقيا»، ومع اندلاع الأزمة في السودان وسقوط نظام البشير في 2019، تم تعليق هذا الملف، غير أن نائب رئيس مجلس السيادة السوداني «محمد حمدان دقلو»، ذكر في مارس العام الحالي، بأنه «لا توجد مشكلة بإقامة قواعد عسكرية روسية أو غيرها من الدول على البحر الأحمر إذا كانت تحقق مصلحة السودان ولا تهدد أمنه القومي»، وهذا يعني أن إمكانية تنشيط هذا المشروع مازالت قائمة في ظل التغيرات الدولية.⁽⁴⁶⁾

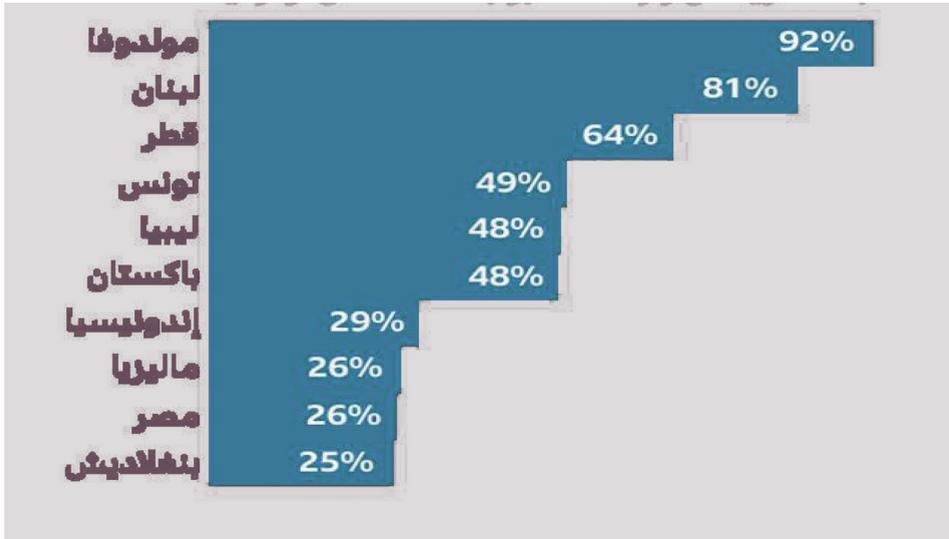
على غرار بقية المضائق والممرات البحرية في المنطقة، تقع المضائق التركية بدورها في صلب التحولات الإقليمية والدولية، حيث تتأثر بما يدور سواء في الداخل التركي أو الجوار الإقليمي أو المجال العالمي من تفاعلات وأحداث وتغيرات، وهو ما برز مع تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية على أهمية وحيوية وخطورة تلك المضائق، ودورها كذلك في التعامل مع انعكاسات الحرب وما تطرحه من تحديات جيوسياسية، وأخرى متعلقة بمسألة الغذاء والأمن الغذائي العالمي.

فمباشرة بعد التحرك العسكري الروسي ضد أوكرانيا ودخول أراضيها، وجهت أوكرانيا طلباً مباشراً لتركيا لغلق مضائقها البحرية أمام البحرية الروسية، هذا الطلب الذي كان متوقفاً، أعاد لفت الأنظار للمضائق التركية ولمدى حساسية موقف تركيا في الأزمة الحالية وحساباتها الدقيقة، وتعد الأزمة الأوكرانية تحدياً حقيقياً لـ «اتفاقية مونثرو» ومعقدة لحسابات تركيا، فهي أزمة بين دولتين من دول الحوض، فضلاً عن انخراط الناتو في الأزمة بشكل غير مباشر، وهو ما يعني أن البحر الأسود قد يكون إحدى جبهات الحرب، ولذلك تحديداً طلبت كييف من أنقرة تطبيق اتفاقية مونثرو ومنع السفن العسكرية الروسية من

المرور بالمضائق. وأعلنت تركيا التزامها تطبيق بنود «اتفاقية مونترو» على كل أطراف النزاع، والتي تتيح لها منع السفن الحربية لكل الدول المشاطئة وغير المشاطئة للبحر الأسود من عبور مضيقي البوسفور والدردينيل، بما في ذلك السفن الروسية التي أغلقت مضائقها أمامها، وأكدت أن هذا القرار يأتي في سياق المساعي التركية لخفض التصعيد، وتطبيقا كذلك لبنود معاهدة مونترو على جميع أطراف النزاع، حيث صرح السفير الروسي في أنقرة على هذا القرار بأن موسكو «تفهم إغلاق تركيا مضائقها وفق اتفاقية مونترو».⁽⁴⁷⁾

وكان الدور الأكبر والأبرز للمضائق التركية في هذه الحرب هو دورها المحوري في اتفاق الحبوب، الذي يتم بموجبه تصدير الحبوب الأوكرانية نحو أسواق الاستهلاك المختلفة عبر العالم، إذ تعتبر روسيا وأوكرانيا من بين أكبر المنتجين والمصدرين للحبوب في العالم، فقد اعتلت موسكو قائمة المصدرين للقمح في العالم في موسم 2022-2023 بواقع 46 مليون طن، وفق إحصاءات وزارة الزراعة الأميركية، بما يعادل ربع تجارة القمح العالمية خلال ذلك الموسم، وهو ما يعني أهميته في الأمن الغذائي العالمي، ولا سيما في مناطق تعاني من سوء التغذية ومعرضة للجفاف مثل إفريقيا، فالقمح الروسي يمثل نحو 20 % من واردات القمح إلى إفريقيا جنوب الصحراء في 2022-2023 بـ 3.9 ملايين طن، مقابل 4.5 ملايين طن في 2021-2022.⁽⁴⁸⁾ على الجهة المقابلة تُعتبر أوكرانيا رابع أكبر دولة مصدرة للقمح في العالم، وهي تنتج في العادة 42 % من الإنتاج العالمي من زيت بذور عباد الشمس، و16 % من إنتاج العالم من الذرة و9 % من إنتاج القمح.⁽⁴⁹⁾

شكل رقم 3 نصيب أهم الدول المستوردة لصادرات الحبوب الأوكرانية 2020



المصدر: بي بي سي نيوز عربي، 23 يوليو 2022، في:

<https://www.bbc.com/arabic/world-62277486>

مع اشتداد الحرب بين الطرفين، وتعليق تصدير الحبوب الأوكرانية بفعل الحصار الروسي على موانئ البحر الأسود والسيطرة عليها، وهو منع تصدير 20 مليون طن من القمح، وارتفاع ملموس في أسعار الغذاء عبر العالم، مما خلق مخاوف من تأثيره على الأمن الغذائي العالمي، وخاصة لدى دول إفريقية وحتى عربية تعتمد بنسب كبيرة على القمح الأوكراني (أنظر الشكل رقم 03)، ولذلك كان لزاما إيجاد حل لتفادي كوارث إنسانية في هذا المجال.

واستجابة لهذه الحاجة الإنسانية، تم في يوليو 2022 توقيع اتفاق بين روسيا وأوكرانيا بوساطة من تركيا والأمم المتحدة، يتم بموجبه السماح بإبحار السفن المحملة بالحبوب عبر ممر في البحر الأسود بطول 310 أميال وعرض 3 أميال، وتمنح الاتفاقية أسطول روسيا البحري الحق في تفتيش السفن العابرة لمضيق البوسفور عند مدخل البحر الأسود، للبحث عن أسلحة،⁽⁵⁰⁾ ويعتبر مضيق البوسفور والدردنيل الممران الرئيسان والوحيدان لتلك الشحنات من الحبوب الأوكرانية نحو العالم الخارجي عبر البحر الأسود ومنه إلى

البحر الأبيض المتوسط، وهو ما منح المضيقين الدور المحوري في هذا الاتفاق، وزاد من أهميتهما الإستراتيجية في ضمان الأمن الغذائي العالمي من جهة، وتوفير بيئة أكثر ملاءمة لتجنب تصعيد النزاع وتضرر العالم أكثر من ذلك التصعيد.

3- الاضطرابات الجيوسياسية في اليمن وغزة والأمن البحري في البحر الأحمر: يقع البحر الأحمر بين الجزيرة العربية شرقاً وإفريقيا غرباً، وهو عبارة عن أخدود مائي متطاول ضيق، يمتد بانحناء نحو الغرب من خليج عدن جنوباً إلى جزيرة سيناء شمالاً، ومن هناك يتفرع عنه خليجان، هما: خليج العقبة شرقاً، وخليج السويس غرباً، وتفصل بينهما شبه جزيرة سيناء، وتطل عليه ثماني دول هي، اليمن والسعودية من جهة الشرق، والأردن وفلسطين المحتلة وشبه جزيرة سيناء المصرية من الشمال، ومصر والسودان وإريتريا، وجيبوتي من الغرب، وتمتلك السعودية أطول ساحل على البحر الأحمر، تليها مصر ثم إريتريا والسودان ثم اليمن، وأخيراً جيبوتي، أما فلسطين المحتلة والأردن فشواطئهما قصيرة جداً، وتقع أقصى شمال خليج العقبة، وهو الرابط بين الجزأين الآسيوي والإفريقي من الوطن العربي، وتقدر مساحة سطحه ما بين 438 و450 ألف كيلومتر مربع، ويبلغ طوله من جنوب السويس إلى مضيق باب المندب حوالي 1930 كيلومتراً، ويشتمل على ثلاثة مضائق إستراتيجية وهي باب المندب، وتيران وجوبال، وحوالي 1496 جزيرة أغلبها صغيرة وغير مأهولة.⁽⁵¹⁾

يمثل هذا البحر حلقة الوصل البحري الأسرع والأقصر بين آسيا وأوروبا، ويعد جزءاً من الشريان الحيوي التجاري العالمي، الذي تمر منه حوالي 10% من إمدادات النفط العالمية المنقولة بحراً، أي ما يتراوح بين 6 و7 ملايين برميل يومياً وفقاً لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية، و12% من إجمالي التجارة العالمية البحرية، ونحو 40% من التبادلات التجارية بين آسيا وأوروبا.⁽⁵²⁾

تعود هذه الأرقام الهامة التي يحوزها البحر الأحمر، إلى ما يتمتع به من مزايا إستراتيجية، فهو يقع في قلب العالم، ويربط بين القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا، ويصل بين المحيط الهندي وبحر العرب جنوباً، والبحر الأبيض المتوسط في الشمال، كما يشتمل على نقاط إستراتيجية عديدة، منها قناة السويس التي تعتبر المدخل الشمالي للبحر الأحمر، ونقطة التقائه بالبحر المتوسط. وكذلك مضيق باب المندب الذي يعد البوابة الجنوبية للبحر، والرابط بينه وبين خليج عدن والمحيط الهندي. ويعد المعبران ممرين إستراتيجيين متلازمين، كوّنا البعد الجيوإستراتيجي للبحر الأحمر، حيث ظهرا للوجود

بارتباطهما بخط الملاحة الأقصر والأقل تكلفة بين شرق آسيا وإفريقيا وأوروبا، وأصبح شريانا ملاحيا دوليا رئيسا، وواحدا من أكثر الطرق التجارية حيوية في العالم، تمر عبره مليارات الدولارات من السلع والإمدادات المتداولة كل عام. ويتمتع البحر الأحمر كذلك بأهمية جيوسياسية، إذ تمتاز الدول المشاطئة بغناها بالموارد الطاقوية من النفط والغاز التي تجذب اهتماما دوليا، يتمثل في رغبة الدول وخاصة الكبرى منها في حماية التدفق الطاقوي الضروري لتقدمها وصناعتها وأمنها القومي وتأمين وصوله إليها، ويحتوي البحر الأحمر كذلك على عدد كبير من الجزر الإستراتيجية التي تتحكم بحركة الملاحة التجارية، أو تشكل نقاطا أمنية على طول هذا البحر، ومنها جزيرة بريم، الواقعة في مدخل مضيق باب المندب، وجزر تيران وصنافير وجوبال الواقعة على مدخل خليجي العقبة والسويس، وجزر حنيش ودهلك وحالب. ذلك فضلا عن أهميته العسكرية والأمنية، إذ يعتبر ممرا إستراتيجيا لحركة الأساطيل الحربية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وإفريقيا، وصولا إلى الصين واليابان والمحيط الهادي.⁽⁵³⁾

خريطة رقم 10 موقع البحر الأحمر



المصدر: أوجه الشبه والاختلاف بين الخليج العربي والبحر الأحمر، موقع المرسل، 5

أغسطس 2023. في: <https://www.almrsl.com/post/1320199>

لفت البحر الأحمر الأنظار بفعل الاضطرابات الجيوسياسية التي اندلعت على سواحله وقرىبا منه، والتي ميزتها الحرب التي قادتها السعودية وحلفاؤها على اليمن في إطار «عاصفة الحزم» منذ عام 2015، والمكانة التي أضحت تحتلها المقاومة الاسلامية اليمنية (انصار الله الحوثيين) في اليمن في هذا الصراع، ومن حيث إستراتيجية تعاملها مع البحر الأحمر، ثم جاء العدوان (الإسرائيلي) على غزة منذ السابع من أكتوبر 2023، ليرسم واقعا أمنيا وإستراتيجيا خطيرا في مياه هذا البحر، مع تبني انصار الله الحوثيين لسياسة قصف أو اختطاف كل سفينة تعود ملكيتها لإسرائيل أو متجهة نحوها، تعبر مضيق باب المندب لتبحر في مياه البحر الأحمر، ومسارة القوى الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا لنجدة حليفاتها (إسرائيل)، والزعم بتحركها لحماية حرية الملاحة البحرية العالمية في هذه المياه المضطربة.

ساهم استمرار الأزمة اليمنية في زيادة حدة التهديدات الأمنية المحدقة بالأمن البحري عموما، لكون اليمن يمتلك سواحل بحرية قدرها حوالي 2500 كم، منها حوالي 442 كم على البحر الأحمر، بما يمثل نحو 8.8 % من سواحل ذلك البحر، والبقية على خليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي، وهناك 9 محافظات يمنية من بين 22 تطل على تلك السواحل، فالصراع في اليمن طالت تداعياته تشكيل مُجمل التفاعلات الجغرافية أيضا، فالحدود البرية والبحرية اليمنية تشهد تنافسا محمومًا بين الأطراف المنخرطة في الصراع دوليا وإقليميا، من المهرة شرقًا، إلى سقطرى جنوبًا، بالإضافة إلى التنافس على السيطرة على الخطوط الملاحية في البحر الأحمر، فاليمن يُعد بمثابة البوابة الجنوبية لمدخل البحر الأحمر، ويتحكم بباب المندب الذي يصله بالمحيط الهندي، ويعد من بين أهم ثلاثة مضائق في العالم، وكذلك عبر منطقة خليج عدن يحتضن كلاً من البحر الأحمر والمحيط الهندي، ويتحكم كذلك في طرق الملاحة البحرية المؤدية إلى آسيا، إضافة إلى امتلاك اليمن للعديد من الجزر ذات الموقع الهام والتي تُصاعف من الأهمية الاستراتيجية لموقعه البحري، وبشكل خاص، جزيرة سقطرى. كما ان وقوع اليمن كنقطة تماس إستراتيجي بين شبه الجزيرة العربية والقارة الأفريقية، جعل منها مقصداً أو معبراً للهجرة غير الشرعية من دول القرن الإفريقي نحو منطقة الخليج العربي، عبر مياه البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأحمر، حيث رصد تقرير المنظمة الدولية للهجرة عبور نحو 138 ألف فرد من دول القرن

الإفريقي عبر مياه المنطقة إلى اليمن خلال عام 2019. وساهمت الحالة الأمنية المأزومة بالداخل اليمني إلى تنامي عمليات القرصنة في تلك المنطقة البحرية الحيوية من العالم، ما دفع مجلس الأمن لإصدار عدة قرارات دولية بموجب الفصل السابع من الميثاق، والتي أتاحت حضوراً دولياً في خليج عدن، وقبالة سواحل الصومال لمواجهة، تضمنت للمرة الأولى إرسال حلف شمال الأطلسي «الناتو» لسبع قطع بحرية عالية التسليح للمشاركة في الجهود الدولية لهذا الغرض.⁽⁵⁴⁾

مع العدوان (الإسرائيلي) على غزة عقب عمليات السابع من أكتوبر 2023، تصاعدت المخاوف بشأن تمدد الصراع إقليمياً نحو جهات وفواعل أخرى في المنطقة مثل حزب الله في لبنان وأنصار الله الحوثيين في اليمن، هذه الأخيرة التي حذرت من أن استمرار العدوان على غزة سيدفعها للتدخل لمساندة المقاومة هناك، وبالفعل بعد ثلاثة أيام من بداية العمليات البرية (الإسرائيلية) في غزة، قام الحوثيون بإطلاق عدة صواريخ وطائرات دون طيار نحو ميناء إيلات (الإسرائيلي) في أقصى الجنوب، وتطور الأمر نحو القيام بعمليات عسكرية في عرض البحر الأحمر ضد السفن (الإسرائيلية) أو تلك المتجهة نحوها، كانت بدايتها بالسيطرة على سفينة «غالاكسي ليدر»، فمع المستجدات الشرق أوسطية، استغل الحوثيون استحواذهم على نقاط القوة وتمكنهم من تحقيق معادلات ردع في مياه البحر الأحمر ومضائقه، ليكونوا عنواناً مفصلياً في معادلات الإقليم الأمنية والإستراتيجية، لتدخل معادلة المياه في صلب المعادلات الشرق أوسطية بقوة.⁽⁵⁵⁾

وفي تقييم أولي لانعكاسات تلك الهجمات، تضررت حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر، واتجهت بعض شركات الشحن العالمية إلى وقف عبورها من مضيق باب المندب مؤقتاً (حوالي 18 شركة شحن اتخذت هذا القرار)، بسبب هجمات أنصار الله اليمنية على السفن المملوكة لإسرائيليين أو المتجهة إليها، ومن بين شركات الشحن العملاقة التي قررت وقف عبورها من مضيق باب المندب مؤقتاً «ميرسك» الدنماركية (Maersk Tan-kers)، وشركة النفط البريطانية «بي بي» (BP)، وشركة إكوينور النرويجية (Equinor)، وهاباغ - لويد الألماني (Hapag-Lloyd)، و«إم إس سي» الإيطالية السويسرية. ومن جانبها، أوضحت قناة السويس في 2023، أن هناك 55 سفينة قررت العبور عبر طريق رأس

الرجاء الصالح خلال المدة من 19 تشرين الثاني الماضي وحتى 17 كانون الأول 2023، الأمر الذي قد يضر بقناة السويس، إذ حول بعضها رحلاتها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، رغم ما ينجم عن ذلك من زيادة في الوقت والتكاليف، كما رفعت شركات التأمين رسوم تأمينها على سفن الشحن بنسب عالية بلغت حتى 200%.⁽⁵⁶⁾

هذا التصعيد لاقى تنديداً من الولايات المتحدة ودول غربية عدة، والتي وصفت تلك الأفعال بالقرصنة وبأنها تشكل تهديداً لأمن الملاحة في تلك المنطقة، فيما اعتبرت إسرائيل أفعال اليمنيين بمثابة تهديد لأمن الملاحة على المستوى العالمي، وتوعدت بالرد عليها بقوة في عدة تصريحات رسمية، ورفض نائب رئيس الهيئة الإعلامية لجماعة أنصار الله الحوثيين «نصر الدين عامر»، وصف عمليات المقاومة بـ «القرصنة أو الإرهاب»، واعتبر التصعيد «خطوة شرعية ضمن عملية عسكرية معلنة ومشروعة، من أجل تشكيل ضغط سياسي واستراتيجي وعسكري على إسرائيل لوقف الحرب ورفع الحصار عن غزة». ومع تكرار عمليات الحوثيين ضد السفن في البحر الأحمر، أعلن وزير الدفاع الأمريكي «لويد أوستن» خلال زيارته لتل أبيب، عن تشكيل تحالف دولي للتصدي لهجمات الحوثيين في البحر الأحمر تحت مسمى «المبادرة الأمنية متعددة الجنسيات حارس الازدهار» يضم عشرة بلدان بينها بريطانيا وفرنسا وإيطاليا والبحرين، وجاء في بيان «أوستن»، أن «البلدان التي تسعى إلى ترسيخ المبدأ الأساسي لحرية الملاحة، يجب عليها أن تتكاتف لمواجهة التحدي الذي تشكله هذه الجهة». وفور الإعلان الأمريكي، أكد المتحدث باسم جماعة أنصار الله الحوثية في اليمن «محمد عبد السلام»، أن تشكيل التحالف يأتي لـ «حماية إسرائيل وعسكرة البحر دون مسوغ»، مضيفاً أن «من يسعى لتوسيع الصراع عليه تحمل عواقب أفعاله»، موضحاً أنه «وكما سمحت أمريكا لنفسها أن تساند إسرائيل بتحالف وبدون تحالف، فإن شعوب المنطقة تملك كامل المشروعية لمساندة الشعب الفلسطيني»⁽⁵⁷⁾

وفي تطور غير مسبوق، قالت القيادة الوسطى الأميركية (سنتكوم) نهاية شهر ديسمبر / كانون الأول 2023، أن زوارق تابعة للحوثيين هاجمت سفينة تجارية ومروحيات للبحرية الأميركية جنوبي البحر الأحمر، بعد أن أطلقت سفينة حاويات تابعة لشركة ميرسك الدنماركية نداء استغاثة بتعرضها لهجوم ومحاولة للصعود على متنها، ولكن تدخل مروحيات أميركية استجابت لنداء الاستغاثة حال دون ذلك، وأدى إلى إغراق الزوارق الثلاثة واستشهاد عشرة من انصار الله الحوثيين، ويعد هذا الهجوم رقم 23 الذي تم رصده

على سفن تجارية في البحر الأحمر منذ 19 تشرين الثاني 2023.⁽⁵⁸⁾

وأعلن بيان مشترك للولايات المتحدة الأمريكية و11 دولة أخرى، هي: المملكة المتحدة وأستراليا وألمانيا واليابان والبحرين، وهولندا، ونيوزيلندا، وبلجيكا، وكندا، والدنمارك، وإيطاليا، صدر في 9 يناير 2024 أن: «هجمات الحوثيين المستمرة في البحر الأحمر غير قانونية وغير مقبولة وتؤدي إلى زعزعة الاستقرار بشكل كبير، ولا يوجد أي مبرر قانوني لاستهداف السفن المدنية والسفن البحرية عمدا. إن الهجمات على السفن.. إنما تشكل تهديداً مباشراً لحرية الملاحة التي تعد بمثابة حجر الأساس للتجارة العالمية في واحد من الممرات المائية الأكثر أهمية في العالم»، وأضاف البيان في ختامه قائلاً: «لتكن رسالتنا الآن واضحة: نحن ندعو إلى الكف الفوري عن هذه الهجمات غير القانونية والإفراج عن السفن المحتجزة بأطقمها بشكل غير قانوني، وسيتحمل الحوثيون مسؤولية العواقب إذا استمروا في تهديد الأرواح والاقتصاد العالمي والتدفق الحر للتجارة في الممرات المائية الحيوية في المنطقة، نحن سنظل ملتزمين بالنظام الدولي القائم على القواعد، ومصممون على محاسبة الجهات الفاعلة الخبيثة عن عمليات الاستيلاء والهجمات غير القانونية».⁽⁵⁹⁾

من جهته، دعا مجلس الأمن الدولي إلى وقف «فوري» لهجمات الحوثيين على سفن في البحر الأحمر، مطالباً كذلك كل الدول باحترام حظر الأسلحة المفروض على الحوثيين، وجاء في القرار الأممي الصادر في 10 يناير 2024، والذي صاغته الولايات المتحدة الأمريكية واليابان، واعتمده المجلس بأغلبية 11 عضواً وامتناع أربعة أعضاء عن التصويت (روسيا والصين والجزائر وموزمبيق)، أنه: «يدين بأشد العبارات الهجمات التي لا تقل عن 24، والتي استهدفت سفناً تجارية منذ 19 نوفمبر / تشرين الثاني 2023» (تاريخ استيلاء الحوثيين على السفينة «غالاكسي ليدر» واحتجاز أفراد طاقمها البالغ عددهم 25 شخصا كرهائن)، ويطلب القرار «بأن يضع الحوثيون فوراً حداً للهجمات التي تعرقل التجارة الدولية وتقوض حقوق وحرية الملاحة وكذلك السلم والأمن في المنطقة»، وشدد المجلس في قراره على احترام القانون الدولي، مشيراً إلى أنه «أخذ علماً» بحق الدول الأعضاء في الدفاع عن السفن ضد الهجمات، ويشير القرار أيضاً إلى الانتهاكات «واسعة النطاق» لحظر الأسلحة المفروض على الحوثيين، ويذكر من ناحية أخرى بضرورة «احترام» جميع الدول الأعضاء لـ «التزاماتها» في هذا الصدد، و «يدين توفير أسلحة» للحوثيين.⁽⁶⁰⁾

بعد يومين فقط من صدور القرار الأممي، شنت الولايات المتحدة وبريطانيا ضربات جوية ضد أهداف لجماعة أنصار الله الحوثيين في اليمن، وصرح مسؤول أميركي أن الضربات التي شاركت فيها سفن وطائرات حربية وغواصات، استهدفت مواقع رادار، ومنصات مسيرات وصواريخ، ومواقع رصد ساحلية، وقال وزير الدفاع الأميركي «لويد أوستن» إن الضربات التي نفذتها القوات الأميركية والبريطانية ضد مواقع تابعة للحوثيين في اليمن، جاءت ردا على هجمات الجماعة «غير المشروعة والخطيرة والمزعزعة للاستقرار»، من جانبه أشار وزير الدولة البريطاني لشؤون الدفاع «غرانت شابس» إلى أن طائرات التايغون نفذت ما وصفها بضربات دقيقة على هدفين عسكريين للحوثيين إلى جانب القوات الأميركية، وأضاف الوزير البريطاني مبررا تلك الهجمات: «لقد أصبح التهديد الذي تتعرض له أرواح الأبرياء والتجارة العالمية كبيرا جدا لدرجة أن هذا الإجراء لم يكن ضروريا فحسب، بل كان من واجبنا حماية السفن وحرية الملاحة». وحمل القيادي الحوثي «عبد الله بن عامر» واشنطن ولندن مسؤولية ما وصفها بعسكرة البحر الأحمر، وأكد أن جماعته ستواصل عملياتها في البحر الأحمر حتى إنهاء العدوان على غزة، وتوعد بضرب القواعد الأميركية والبريطانية في المنطقة إذا وسعت واشنطن ولندن المعركة.⁽⁶¹⁾

غير أن خبراء حذروا من أن تكون لتلك الهجمات نتائج عكسية، وتزيد من تشبث الحوثيين باستمرار هجماتهم على السفن (الإسرائيلية) أو تلك المتجهة نحوها، بل أن الهجوم قد جعل السفن التجارية والعسكرية الأميركية والبريطانية أهدافا مشروعة للتنظيم، فبعد قصف أميركي- بريطاني جديد لمواقع الحوثيين يوم 31 كانون الثاني 2024، قال المتحدث العسكري باسم أنصار الله الحوثيين «يحيى سريع» إن الحوثيين سيواجهون التصعيد الأميركي البريطاني بالتصعيد ولن يترددوا في الرد بعمليات عسكرية واسعة ونوعية، وأكد على ذلك بقيامهم بعملية نوعية استهدفت السفينة التجارية الأميركية (كول) التي كانت متجهة إلى إسرائيل، وقال إن العملية تأتي بعد ساعات من استهداف المدمرة الأميركية (يو إس إس غريفلي).⁽⁶²⁾

إن مثل هذه التطورات تزيد من اضطراب وضبابية الوضع في البحر الأحمر، إذ تحولت المواجهة هناك إلى امتداد للأحداث في غزة، ما يدل على حساسية المنطقة المفرطة تجاه الوقائع الراهنة المتشابكة، وصعوبة التحكم في مدة وامتدادات الحرب الدائرة هناك، حيث يبقى توسعها إقليميا أمرا واقعا ويصعب التحكم فيه، وهو ما يلقي بظلاله على حركة التجارة

العالمية في البحر الأحمر، والممرات المرتبطة به (باب المندب، قناة السويس)، ويقام المخاوف بشأن عسكرة ذلك البحر وخروج الأوضاع الإستراتيجية والأمنية فيه عن السيطرة.

ثالثاً- مستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل استحداث مشاريع ممرات جديدة: لا جدال في الأهمية التي تحظى بها الممرات البحرية الشرق أوسطية، فواقع الحال يبين مدى حيويتها لحركة التجارة العالمية ولتنقلات الأساطيل العسكرية، التي تقطع بحار ومحيطات العالم عبر أقصر وأسرع ممر بحري يربط بين الشرق والغرب، غير أن عامل الشك واللايقينية يبقى مخيماً على مجريات ومستقبل الملاحة في تلك الممرات، ويأتي على رأس عوامل حساسية تلك الممرات وخطورتها، الاضطرابات الجيوسياسية الكبيرة والمزمنة التي تحف بها، فكما لاحظنا أعلاه فتلك الممرات عرضة للتأثر بمختلف التطورات الإقليمية والدولية بشكل كبير، وهو ما يعد إحدى أهم نقاط ضعف تلك الممرات، رغم كل ما تتمتع به من مكانة ومزايا إستراتيجية واقتصادية وطبيعية، وهذا ما دفع باتجاه التفكير في إيجاد وتطوير ممرات بديلة لها أو موازية لها على الأقل، لتكون كخيارات يمكن اللجوء إليها لتجنب خطورة المنطقة، ولما لا تشكل بديلاً عملياً وناجحاً لها إن أمكن ذلك، وهذه الخطط مرتبطة بأطراف وقوى دولية وإقليمية ذات مصالح مباشرة في تجنب الاضطرابات المحيطة بالممرات البحرية الشرق أوسطية، ولها تصوراتها الإستراتيجية لخلق ممرات قريبة منها وخاصة ما يضمن لها تأمينها والعبور الآمن عبرها، وتعزيز موقعها الإستراتيجي كمنسبطر ومتحكم في ممرات حيوية بعيدة عن تلك التقليدية المنتشرة في الشرق الأوسط.

1- الممرات الشمالية عبر المحيط القطبي الشمالي: لم تعد القارة القطبية الشمالية بمحيطها المتجمد، مجرد أراض بعيدة وقاسية وخالية، بل تحولت إلى واحدة من مناطق التنافس على القوة والنفوذ لتحقيق مكاسب إستراتيجية واقتصادية وتجارية بين الدول القطبية التي تضم قوى عظمى مثل روسيا والولايات المتحدة الأمريكية، واقتصادات متطورة مثل كندا، وعدة دول اسكندنافية مثل السويد والدنمارك والنرويج وفنلندا وإيسلندا، ودخلت حتى الصين على خط المواجهة رغم عدم كونها قوة قطبية أو شبه قطبية، ولكن امتداد رهاناتها ومسار مصالحها وأهدافها شمالاً، حتم عليها التغلغل في المنطقة القطبية الباردة، والبحث عن موطئ قدم لها هناك، لخلق ديناميكية توازنات إستراتيجية جديدة عمادها الثروات المخترنة في القارة، والممرات البحرية الواعدة التي تمثلها مياه المحيط القطبي الشمالي الذي لم يعد بنفس درجة ومدة التجمد كما كان عليه الأمر سابقاً.

بعد المحيط المتجمد الشمالي مركز القطب الشمالي،⁽⁶³⁾ وهو أصغر محيطات العالم، بتغطيته لمساحة قدرها 14.090.000 كم² أي أقل من عشر مساحة المحيط الهادي، ويقع في شمال آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية، ويبلغ طول شريطه الساحلي 45389 كم، تشاطئه خمسة دول هي: روسيا، الولايات المتحدة الأمريكية، كندا، النرويج، الدنمارك، ويتصل بالمحيط الهادي عبر مضيق بيرينغ، وبالمحيط الأطلسي عبر بحر غرينلاندا.⁽⁶⁴⁾

تميز هذا المحيط إلى جانب صغره مقارنة بالمحيطات الأخرى، بكونه متجمدا طيلة أغلبية أشهر السنة، مما جعل الملاحة البحرية فيه شبه منعدمة وخطيرة وغير ذات جدوى كبير، وتتطلب كاسحات جليد ضخمة ومتطورة، ولكن مع تداعيات ظاهرة التغيرات المناخية، برزت أكثر أهمية الملاحة في مياه هذا المحيط، الذي تنقسم ممراته إلى ممر شمالي شرقي عبر المحيط الهادي، وممر شمالي غربي عبر المحيط الأطلسي، وهما يوفران مزيدا من الوقت، ويقلصان مسافة الإبحار مقارنة بالممر الجنوبي التقليدي عبر قناة السويس.

جدول رقم I مقارنة مسافة مسار الرحلة من شنغهاي في الصين إلى ميناء روتردام في هولندا

المسار	الموقع	الملكية	الطول (ميل بحري)
الممر الشمالي الشرقي	بين روسيا والقطب الشمالي عبر المحيط الهادي	روسيا	9300
الممر الشمالي الغربي	بين كندا والقطب الشمالي عبر المحيط الأطلسي	تنازع ملكية بين كندا ودول أخرى	8300
قناة السويس (الممر الجنوبي)	بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط	مصر	10100

المصدر: الممر الشمالي الغربي، موسوعة المعرفة. <https://2u.pw/BAFyEy5>

يتجه الممر الشمالي الشرقي لاكتساب صفة ممر ملاحى دولي، مع تقلص أشهر تجمده شيئا فشيئا مع استمرار تداعيات الاحتباس الحراري وتغير المناخ، وبدأت تنشط حركة الملاحة فيه بشكل كبير، بزيادة في حركة البضائع والسفن فيه بنسبة 59% سنة 2021 مقارنة بالسنة التي قبلها، بمرور 92 سفينة عبر مياهه (منها 79 سفينة روسية)، وأهم ميزة لهذا الممر الملاحى الشمالي، هي أنه يقصر الرحلة بين آسيا وأوروبا بنحو نصف الوقت الذي توفره قناة السويس.⁽⁶⁵⁾

فبمقارنة بسيطة بين طول المسافة في رحلة واحدة بين مدينتي يوكوهاما اليابانية وشنغهاي الصينية، وهما من بين أهم المراكز التجارية في آسيا والعالم، نحو ميناء روتردام الهولندي، سواء عن طريق الممر الشمالي المار بالمحيط القطبي الشمالي، أو الممر الجنوبي التقليدي المار عبر قناة السويس، نجد أن مسافة الرحلة من يوكوهاما إلى روتردام عبر الممر الشمالي تقدر بـ 8038 ميلا، وعبر الممر الجنوبي وقناة السويس تقدر بـ 12849 ميلا بحريا (أي باختصار أكثر من 4 آلاف و700 ميلا بحريا)، فيما مسافة الرحلة من شنغهاي نحو روتردام عبر الممر الجنوبي تقدر بـ 10107 أميال بحرية، مقابل 9292 ميلا بحريا عبر الممر الشمالي، بينما تكون الرحلة من شنغهاي إلى ميناء هامبورغ الألماني عبر الممر الشمالي أقصر بـ 2800 ميلا بحريا، ويمكن عموما اختصار الرحلات التجارية بين آسيا وأوروبا إلى نحو أسبوع أو حتى أسبوعين، لا سيما مع إمكانية الإبحار عبر هذا الممر على مدار السنة تقريبا بفعل انعكاسات تغير المناخ وذوبان الجليد، بتوفر وسائل الإبحار والسفن المتناسبة مع الأجواء القطبية، وذلك بعد ان كان الإبحار هناك ممكنا صيفا فقط.⁽⁶⁶⁾

خريطة رقم 11 مقارنة مسار رحلة يوكوهاما - روتردام عبر الممر الشمالي الشرقي والممر الجنوبي



المصدر: الطريق البحري الشمالي، موسوعة المعرفة. <https://2u.pw/ZLdLwhG>

تعد «روساتوم» الروسية الشركة المشغلة للبنية التحتية لطريق بحر الشمال منذ عام 2018، وأسست المجلس العام للممر البحري الشمالي في 2019، يتمثل الغرض الرئيس من عمله، في إعداد تقييم للخبراء حول المسائل المهمة المتعلقة بالتنمية والأداء المستقر لطريق البحر الشمالي، وأظهرت بيانات المجلس أن شحنات من المواد الخام بما في ذلك الأخشاب والفلزات المعدنية الخام المحتوية على نسب مرتفعة من الحديد، شكلت غالبية الحمولات المنقولة على متن السفن التجارية المتجهة شرقاً عبر الممر البحري الشمالي. أما السفن المتجهة غرباً فنقلت في الغالب بضائع عامة وبضائع منقولة باستخدام حاويات الشحن، ووصل الوزن الإجمالي للبضائع المنقولة عبر الممر البحري الشمالي إلى مستوى قياسي، حيث قدر بـ 33.5 مليون طن حتى 17 ديسمبر 2021، مقابل 33.0 مليون طن مسجلة في عام 2020. فيما يتوقع المجلس العام للممر، أن يفوق هذا المؤشر على أساس سنوي مستوى 34 مليون طن، مسجلاً زيادة نسبتها 353 في المائة مقارنة بما كان عليه في 2016، وكان للغاز الطبيعي المسال والنفط النضيب الأكبر في إجمالي بضائع الترانزيت التي تم نقلها عبر الممر، وفي إطار المشروع الروسي لتطوير الممر البحري الشمالي وُضعت أهداف ترمي لتعزيز أهميته، ويتمثل الهدف في رفع كثافة حركة النقل عبر طريق البحر الشمالي لتبلغ 110 ملايين طن بحلول عام 2030.⁽⁶⁷⁾

المؤكد أن الأرقام ضئيلة جداً مقارنة بالمليار طن من البضائع التي تعبر قناة السويس، غير أن هناك نية واضحة للاعتماد على عمالقة الاقتصاد الروسي على غرار مجموعات «غازبرومنت» و«نوريلسك نيكل» و«روسنفت»، التي تسعى جميعها في طريق حياة مزيد من كاسحات الجليد لفتح طريق القطب الشمالي، في هذا السياق، فإن المراقبين يتوقعون أن تزيد شركة «روساتوم» في السنوات الخمس المقبلة عدد كاسحات الجليد النووية التي تملكها من خمس إلى تسع. وبدا واضحاً أن موسكو تتحين الفرصة بالفعل للترويج لهذا الطريق، ففي مارس (آذار) 2021، عندما علقّت سفينة حاويات عملاقة في قناة السويس وعطلت حركة الملاحة العالمية، استغلت موسكو الفرصة للقول إن الطريق القطبي الشمالي لم يعد حلمًا، بل أصبح واقعاً يتطور، إلا أن الإشكالات المطروح كذلك تتعلق بمدى قدرة روسيا على العمل بمفردها في منطقة القطب الشمالي، أو الاستعانة بالصين، الحليف الذي أفرزته الأوضاع الجيوسياسية الأمامية الجديدة، بخاصة المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية. فبحسب تقرير لصحيفة «وول ستريت جورنال»، فإن

من منظورنا الخاص، فإن اتجاه تلك الممرات البحرية القطبية الشمالية سواء الغربية منها أو الشرقية، إلى أن تكون صالحة للملاحة العالمية طيلة السنة أو في أغلبية الأشهر على الأقل، هو مؤشر على اتجاه العالم نحو كارثة غير مسبوقة فيما يخص التغيرات المناخية وتداعياتها الوخيمة، ولذلك نميل إلى أن نسمي تلك الممرات بـ «ممرات نهاية العالم»، لأن بروزها سيكون على حساب البيئة وعلى حساب مستقبل البشرية وكوكب الأرض ككل، والقوى المتصارعة من أجل تلك الممرات والمستبشرة بانفتاحها للملاحة، وينبغي عليها أن تقلق بدلا من ذلك على تفاقم التدهور البيئي في القطب الشمالي، لأنه سيغرق العالم ويجعل مدنا تجارية كبرى مثل شنغهاي الصينية ونيويورك الأمريكية وغيرهما غير قابلة للحياة ولا لأي نشاط تجاري، فيقدر ما تقدمه تلك الممرات من خدمات واعدة لحركة النقل والشحن البحريين عبر العالم، وتختصر الوقت والمسافة والتكاليف، بقدر ما يمثل تطورها وذوبان جليدها ساعة رملية تنذر باقتراب العالم من حافة الهاوية البيئية.

2- الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: تمتزج المصالح الاقتصادية لمختلف القوى ذات النفوذ في الشرق الأوسط، بالأهداف والتوجهات الإستراتيجية والجيوبوليتيكية، ومسارات التنافس الإستراتيجي لتغيير معادلات القوة والنفوذ في المنطقة والعالم، وتندرج الممرات وطرق العبور البرية والبحرية في هذا المسعى بشكل مكثف، ويتم الارتكاز عليها كأداة لتعظيم قوة أطراف معينة وإضعاف وتقليص نفوذ قوى أخرى منافسة لها، وفي هذا السياق العام يندرج مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، الذي يعد أحدث صيحات التوجهات الإستراتيجية لإعادة رسم ملامح خريطة ممرات العبور في منطقة الشرق الأوسط.

فخلال قمة العشرين التي انعقدت في العاصمة الهندية نيودلهي بين 9 و10 أيلول 2023، جرى الإعلان عن إنشاء مشروع الممر الاقتصادي الجديد بين الهند والخليج وأوروبا (IMEC)، وسوف يتضمن الممر الاقتصادي بحسب قادة العشرين، إنشاء خطوط للسكك الحديدية، فضلاً عن ربط الموانئ البحرية وجوانب أخرى، وتتوقع الولايات المتحدة أن يسهم الممر في تنشيط التنمية الاقتصادية من خلال تحسين الاتصال والتكامل الاقتصادي بين آسيا والخليج العربي وأوروبا، ويتألف المشروع من ممرين منفصلين، إذ يربط الممر الشرقي الهند بالخليج العربي، فيما سوف يربط الممر الشمالي الخليج بأوروبا، ووقع قادة كلا من الولايات المتحدة الأمريكية والهند والسعودية والإمارات وفرنسا وألمانيا

وإيطاليا والاتحاد الأوروبي على مذكرة تفاهم للعمل على تجسيد وتطوير فكرة الممر الاقتصادي الجديد، وأكدت الدول الموقعة على الالتزام بـ «تحفيز التنمية الاقتصادية من خلال تعزيز الاتصال والتكامل الاقتصادي عبر القارتين من أجل نمو اقتصادي مستدام وشامل».⁽⁷⁰⁾

وقال البيت الأبيض في وثيقة نشرتها إدارة بايدن بشأن إعلان «الممر» الكبير بين الهند وأوروبا: «نريد إطلاق حقبة جديدة متصلة عبر شبكة سكك حديد، وربط الموانئ في أوروبا بالشرق الأوسط وآسيا»، لذلك يهدف المشروع بحسب الموقعين على مذكرة التفاهم إلى:⁽⁷¹⁾

- إنشاء خطوط للسكك الحديدية، التي تربط الإمارات العربية المتحدة بإسرائيل عن طريق السعودية والأردن، وربط الموانئ البحرية، لتعزيز التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع.
- تيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين النظيف عبر كابلات وخطوط أنابيب، من أجل تعزيز أمن الطاقة، ودعم جهود تطوير الطاقة النظيفة.
- تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية.



المصدر: موقف الصين من الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، صحيفة النور الإلكترونية، 27 كانون الأول 2023. في: <https://alnnour.com/?p=95239>

خلف تلك الأهداف المعلنة، تتمركز أهداف ومصالح أعمق وأكثر حساسية تقف وراء هذا المشروع، الذي تتمحور فكرته حول ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، بما يخفض التكاليف اللوجستية للنقل بنحو 40 %، فإدارة بايدن تحاول منذ عام 2021 طرح مقترحات لمشاريع بنية تحتية كبرى، لمواجهة نفوذ الصين المتنامي عبر العالم، وفي منطقة الخليج والشرق الأوسط خصوصاً. وخلال قمة الدول الصناعية السبع الكبرى في كورنويل - بريطانيا في يونيو 2021، طرح بايدن مبادرة استراتيجية تحت اسم «إعادة بناء عالم أفضل Build Back Better World, B3W، تهدف إلى مساعدة دول العالم النامية خصوصاً في تطوير بنيتها التحتية ومشاريعها التنموية بحلول عام 2053 بقيمة 40 تريليون دولار، لقطع الطريق على الصين «الساعية إلى السيطرة» على هذه الدول من خلال مبادرة الحزام والطريق. ومنذ يناير 2023، شرعت الولايات المتحدة في إجراء محادثات مع الهند والسعودية والإمارات وإسرائيل؛ حيث وضعت إدارة بايدن رؤية لتطوير ممرات اقتصادية، من خلال طرح استراتيجية للاستثمار عبر قطاعات متعددة في البلدان المُشار إليها، للاستفادة من «التأثيرات الأوسع لتعزيز التنمية الاقتصادية وتأمين سلاسل التوريد العالمي، وتعزيز التواصل الإقليمي، وقد جاء الإعلان عن المشروع على ما يبدو حصيلة لهذه المحادثات التي جرت خلف أبواب مغلقة، وتعدّ هذه المحادثات امتداداً للاتفاقات الرباعية التي جرى التوصل إليها عام 2022 في إطار صيغة مجموعة I2U2 التي ضمت إلى جانب الولايات المتحدة كلا من الهند وإسرائيل والإمارات، وأشار الناطق باسم الخارجية الأميركية «نيد برايس»، إلى أن النقاشات بين الأطراف الأربعة تناولت تعميق «التعاون الاقتصادي والسياسي في الشرق الأوسط وآسيا، بما في ذلك، التجارة، وتغير المناخ، والطاقة والأمن البحري»⁽⁷²⁾.

لا يخفى على المراقبين أن مثل هذا المشروع يستهدف الصين ومشروعها العملاق الحزام والطريق الذي حقق نتائج مبهرة، وفي حالة اكتمال إنشاء المشروع الطموح للولايات المتحدة وحلفائها، فإنه من المتوقع أن يمثل تحدياً لمبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين عام 2013، بهدف بناء شبكة اقتصادية وبنى تحتية تربط آسيا بأوروبا وإفريقيا لتعزيز النفوذ العالمي للصين من شرق آسيا إلى أوروبا، من خلال جعل الدول في جميع أنحاء العالم تعتمد بشكل متزايد على الصين⁽⁷³⁾.

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي الذي يعتزم ضخ نحو 300 مليار يورو خلال الفترة 2021-2027 في استثمارات بمشاريع خارجية في مجال البنية التحتية من خلال مشروع «البوابة العالمية»، فقد ظهر مشروع «الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا» في سياق تنافس جيو-اقتصادي قوي في مجال البنية التحتية، ويُنظرُ إلى المشروع على أنه خطوة مفيدة للتوصل إلى إعادة توازن تدريجي في العلاقات التجارية والاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي والصين، كما يوفر المشروع بديلاً لممرات الشرق-الغرب الأخرى، بما في ذلك الجسور البرية والبحرية التي تشكل جزءاً من «مبادرة الحزام والطريق» الصينية، ومثل هذا المشروع يسترعي انتباه الاتحاد الأوروبي لأنه سيسهم في إعادة تشكيل وتعزيز حركة تجارة البضائع والطاقة والخدمات بين الاتحاد الأوروبي والشرق الأوسط والهند. هذه الأخيرة (أي الهند) التي تعد أوروبا ثالث أهم شريك تجاري لها، ويدرك صنّاع القرار في أوروبا دور المحيط الهندي كساحة استراتيجية في حال حدوث أي طارئ بين الولايات المتحدة والصين في المحيط الهادئ، لذلك يُنظرُ إليه على أنه أحد ركائز استراتيجية أوروبا الأوسع في منطقة الهندي-الهادي (الهندوباسيفيك).. كما يزيد المشروع من تمكين علاقات أوروبا بدول الخليج التي تعد مصدراً هاماً للإمدادات الطاقوية الأوروبية خصوصاً بعد الحظر على الموارد الطاقوية الروسية جراء الحرب على أوكرانيا، ويعزز تدفق الاستثمارات الخليجية في الأسواق الأوروبية المتعطشة لمثل تلك التدفقات المالية.⁽⁷⁴⁾

ويحمل المشروع كذلك أهدافاً متعلقة بالتطبيع وضمان أمن إسرائيل وزيادة تغلغلها في محيطها الإقليمي، فقد مثلت «اتفاقات أبراهام» التطبيعية التي رعتها إدارة الرئيس الأميركي السابق دونالد ترامب، لدمج إسرائيل في النظام الإقليمي للمنطقة العربية، الأرضية التي نشأت على أساسها مجموعة I2U2، التي تأسست في تشرين الأول 2021، خلال اجتماع ضم وزراء خارجية الولايات المتحدة وإسرائيل والإمارات، بهدف متابعة تطبيق «اتفاقات أبراهام» التي أطلقت في أيلول 2020 عملية تطبيع العلاقات بين الإمارات والبحرين من جهة وإسرائيل من جهة أخرى. وقد انضمت الهند التي تربطها بإسرائيل علاقات استراتيجية إلى المجموعة بعد أيام قليلة، وعقد اجتماع افتراضي ضم الأطراف الأربعة في إسرائيل، ويعزز فرضية أن الإمارات أدت دوراً محورياً في اقتراح إنشاء مشروع ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا هو توجه الرئيس بايدن، خلال الإعلان عن المشروع بالشكر مباشرة لرئيس دولة الإمارات «محمد بن زايد»، قائلاً: «إن هذا المشروع ما كان ليرى النور لولا

«جهودك». ويبدو أن السعودية انضمت إلى فكرة المشروع، نتيجة التطور الكبير الذي طرأ على علاقتها بالهند منذ وصول الحزب القومي الهندي باهاراتيا جانانا إلى الحكم بزعامة رئيس الوزراء ناريندا مودي عام 2014، وجاء دخول السعودية في المبادرة بالتوازي مع الجهود الدبلوماسية التي تبذلها إدارة بايدن لتطبيع العلاقات بين السعودية وإسرائيل، والتي تكثفت في الشهور الأخيرة في محاولة لعقد «معاهدة سلام» بين الطرفين قبل انطلاق موسم الحملات الانتخابية في الولايات المتحدة في ربيع 2024⁽⁷⁵⁾.

ليكون المشروع بوجه عام يسعى لتحقيق أهداف إستراتيجية حساسة ومؤثرة، تتضمن تثبيت النفوذ الأمريكي في المنطقة، وقطع الطريق على مساعي الصين لاستقطاب دول الخليج العربي، عبر تقديم بديل اقتصادي ينافس مشروع الحزام والطريق الصيني، وتأكيد التزام واشنطن بالشراكة الإستراتيجية مع حلفائها في المنطقة، ودمج إسرائيل بشكل مكثف وفعال في محيطها الإقليمي، وعزل إيران أكثر بالمقابل من خلال تعزيز الشراكة بين دول المنطقة والهند وإسرائيل، وزيادة قدرة الهند كحليف إستراتيجي على منافسة الصين، ويمثل المشروع تأكيداً للقيادة العالمية للولايات المتحدة، إذ قال «بايدن» في معرض تقديمه للمشروع: «لقد كانت هذه لحظة مهمة بالنسبة إلى الولايات المتحدة لإظهار قيادتنا العالمية، والتزامنا بحل التحديات التي تهم الناس في جميع أنحاء العالم»⁽⁷⁶⁾.

لكن الواقع العملي يضع أمام المشروع عقبات كبيرة وعويصة بالفعل، فإذا كانت الولايات المتحدة تضغط لإنشاء الممر في إطار التصدي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، فإن الصين تمارس بالفعل تأثيراً ملحوظاً على طول الطريق المقترح للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وإحدى حلقات الربط المهمة في الممر هي ميناء بيرايوس اليوناني (أكبر ميناء في شرق أوروبا)، الذي ستصل إليه الحمولة من ميناء حيفا في إسرائيل، ولكن شركة الشحن الصينية «كوسكو» هي صاحبة الحصص الأكبر في الميناء منذ عام 2016، وتتمتع هذه الشركة الصينية بجميع الصلاحيات اللازمة لاتخاذ القرار بشأن مستقبل الميناء والسيطرة على الأرصفة والمحطات، علاوةً على ذلك، تحدّ الروابط المالية العميقة بين الصين والخليج العربي من قدرة الممر الاقتصادي أو أي مشروع إنمائي مماثل على تحديّ تأثير بيجين في المنطقة، فقد بلغت قيمة التجارة بين الصين والسعودية أكثر من 106 مليارات دولار أميركي في عام 2022، ما يمثل نحو ضعف قيمة التجارة بين الولايات المتحدة والسعودية، وتجاوزت قيمة التجارة غير النفطية بين الصين والإمارات العربية المتحدة 72 مليار دولار أميركي في عام 2022، وقد استثمرت الصين بالفعل في العديد

من الخطط الإنمائية الحيوية في الإمارات، كما تقف الأوضاع الجيوسياسية المضطربة في المنطقة كعائق عويص، ولا سيما في ضوء هجمات حماس في 7 تشرين الأول 2023، والعدوان (الإسرائيلي) على غزة، وتوقف محادثات التطبيع بين تل أبيب والرياض في المستقبل المنظور بفعل تداخيات الحرب على غزة، كما أنه من شأن أي مشروع يربط الأردن بإسرائيل أن يواجه بمعارضة شديدة من الرأي العام الأردني، ولا سيما بعد ما شهدته غزة من دمار بفعل الحرب.⁽⁷⁷⁾

يشهد المشروع كذلك معارضة من طرف قوة إقليمية هامة وهي تركيا، فقد عارض الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إقامة هذا الممر، قائلاً: «إن المشروع لا يمكن أن يتحقق دون تركيا»، مؤكداً أهمية بلاده كقاعدة تجارية، في الوقت الذي يستبعد هذا المشروع من خطوط مواصلاته وعبوره، وفي الوقت نفسه، أحرزت تركيا والعراق تقدماً في المباحثات بشأن مبادرة أخرى أطلق عليها «مشروع طريق التنمية»، وهو خط طريق سكة حديد وطريق سريعة تربط ميناء الفاو الكبير في مدينة البصرة بالحدود التركية الجنوبية، وقد وصفه رئيس الوزراء العراقي بأنه «الخيار الأفضل والأقل تكلفة» لربط الشرق الأوسط بأوروبا.⁽⁷⁸⁾ وتجادل تركيا وعدد من الخبراء بأن استبعاد أنقرة من مشروع الممر الاقتصادي لأمريكا وحلفائها في المنطقة، يقلل من فاعليته، ودمجها فيه يجني له فوائد جمة، بالنظر للعوامل اللوجستية، العوامل الاقتصادية، وسهولة التجارة التي تتمتع بها تركيا، واستغلال كونها عضواً فاعلاً في مجموعة العشرين.⁽⁷⁹⁾

الملاحظ لمختلف المشاريع الجديدة المطروحة، وإن كانت طموحة إلا أنها تفتقد للواقعية في الطرح، وتعرضها العديد من العوائق الجيوسياسية والجيواقتصادية والسياسية العويصة، وهو ما يجعلها بعيدة في المدى المنظور والمتوسط عن منافسة الممرات البحرية التقليدية في الشرق الأوسط، التي أثبتت نجاعتها الاقتصادية والتجارية والإستراتيجية رغم ما يواجهها من عقبات، ليكون هنالك لحد الآن غياب بديل فعلي لتلك الممرات، رغم ان المستقبل ينبغي النظر إليه بحذر، لأن أي تغييرات جيوسياسية وتقنية يمكن ان تطرأ قد تمنح لمشاريع الممرات الجديدة نقاط قوة، تمكنها من منافسة نظيرتها في الشرق الأوسط والتقليل ولو نسبياً من أهميتها الإستراتيجية، والتأثير على عوائد مداخيل ممر حيوي مثل قناة السويس، التي تعد دوماً الممر الأكثر استهدافاً من مختلف مشاريع الممرات الجديدة الجاري دراستها وتطويرها.

الخاتمة:

فرض القدر التاريخي والجغرافي على منطقة الشرق الأوسط تصدر المشهد الإستراتيجي العالمي في كل مرة، رغم مختلف الطروحات التي ترجح غلبة كفة الأهمية الإستراتيجية وتمركز القوة والنفوذ في الشرق الآسيوي، إلا أن الارتباط يظل وثيقا بين التفاعلات الدولية والإقليمية في القارة الآسيوية ككل، بما في ذلك جناحها الغربي الذي يتمركز فيه النطاق الأكبر من منطقة الشرق الأوسط، فهو موطن مراكز إنتاج الطاقة الأكبر والأهم في العالم، وثرواته الطاقوية المتوزعة ما بين نفط وغاز لا تزال الممول الأول للسوق العالمي ولأقوى وأهم الاقتصادات في آسيا مثل الصين واليابان وكوريا الجنوبية، وللاقتصادات المتقدمة في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية، وأي اضطراب في سلسلة الإنتاج الطاقوي هناك، أو في الإمدادات الطاقوية القادمة من المنطقة، يكون له تأثيره الكبير وحتى الحاسم على استقرار أسواق الطاقة العالمية، وعلى الأمن الطاقوي الإقليمي والعالمي. يضاف إلى ذلك تحكم المنطقة في ركن آخر ومركزي في أي إستراتيجية للأمن الطاقوي، والمتمثل في عنصر توفر ممرات وطرق العبور السهلة والأمنة للإمدادات الطاقوية من مراكز الإنتاج إلى أسواق الاستهلاك عبر العالم. فمراكز الإنتاج الرئيسة في الدول الخليجية والتي تطل على الخليج العربي، تجد في مضيق هرمز المنفذ الوحيد لمرور صادراتها نحو وجهتها النهائية في آسيا وأوروبا وغيرها من المناطق، ليكون بذلك العقدة الأهم في ممرات الطاقة العالمية، وبعد الخروج من تلك العقدة تكون الوجهة شرقا نحو الأسواق الآسيوية، أو غربا نحو أوروبا والأمريكتين عبر مضيق باب المندب، ومنه تخترق تلك الشحنات البحر الأحمر شمالا وصولا إلى قناة السويس، التي تعد أهم قناة بحرية اصطناعية في العالم، وتفوق في نشاطها وقدراتها الاستيعابية بقية القنوات عبر العالم، وتكون المدخل الأقصر والأسرع نحو البحر الأبيض المتوسط، ومنه نحو الأسواق الأوروبية في الضفة الشمالية للمتوسط، أو على سواحل المحيط الأطلسي، ومنه الانتقال حتى إلى الموانئ في أمريكا الشمالية والوسطى والجنوبية.

ولا يقتصر نشاط تلك الممرات البحرية على نقل شحنات النفط والغاز فحسب، بل هي شريان التجارة العالمي الأكبر من نوعه، فهي توفر ممرا يعد الأقصر والأسرع من نوعه بين أقصى الشرق والغرب، وعبره تمر صادرات السلع القادمة من أسواق التصنيع والتصدير العملاقة في آسيا وخاصة تلك الصينية واليابانية والهندية نحو دول المنطقة، وأسواق في

إفريقيا وأوروبا والأمريكتين، والعكس صحيح كذلك فالسلع القادمة من تلك الأسواق نحو آسيا لا تجد لها أفضل من تلك الممرات البحرية الشرق أوسطية، فالترابط محتوم بين تلك الأسواق عبر تلك الممرات، وإذا ما تعطلت أو توقفت لأي سبب من الأسباب فسينجم عن ذلك اتخاذ طرق بديلة مكلفة وخطيرة وأكثر طولاً وأقل مردودية ونجاعة اقتصادية مثل رأس الرجاء الصالح، ويكفي أن ندلل على أهمية تلك الممرات في المنطقة من خلال العودة لتاريخ حركة التجارة العالمية الذي يبين أن سلوك تلك الممرات ولا سيما بعد فتح قناة السويس كان تطوراً ثورياً، وعاملاً حاسماً في ربط العالم ببعضه ببعض عبر شبكة تبادلية هي أعقد وأوسع ما حققته البشرية إلى يومنا هذا، ولذلك لا عجب أن تكون الغالبية الساحقة للمبادلات التجارية الخارجية للسلع المختلفة، تتم عبر البحر وخطوط وطرق المواصلات البحرية التي تصدرها تلك المتموضعة في نقاط حساسة وحيوية في الشرق الأوسط.

إن الحيوية التي تكتسبها تلك الممرات وموقعها المركزي عالمياً، جعلت منها ذات حساسية مفرطة تجاه أية تطورات وتغيرات تمس المنطقة أو محيطها الإقليمي أو حتى على المستوى العالمي، فحرب اليمن والسعي بين أطراف النزاع للسيطرة على الموانئ الحيوية على خليج عدن والبحر الأحمر عند مدخل مضيق باب المندب، جعلت العالم يتربص مآلات تلك الصراع وملؤه التخوف من تأثيرها السلبي على حركة الملاحة هناك. ثم حرب غزة التي اشتعلت في قلب المنطقة منذ تشرين الأول/ أكتوبر 2023، وأخذت بعداً إقليمياً وتدخلت فيها أطراف أخرى متمثلة بالمقاومة الإسلامية في كل من لبنان (حزب الله) والعراق وسوريا وأنصار الله الحوثيين في اليمن، هذه الأخيرة التي وجهت هجماتها الصاروخية وعملياتها ضد السفن (الإسرائيلية) أو تلك المتجهة نحوها، وأدت إلى اضطراب في حركة الملاحة بالبحر الأحمر وعبر مضيق باب المندب وقناة السويس، ودفعت الكثير من السفن وشركات الشحن العالمية لتحويل وجهتها نحو رأس الرجاء الصالح، رغم ما يقتضيه هذا الخيار من زيادة في الوقت والمسافة والتكاليف، لتبدو الممرات البحرية في المنطقة مرة أخرى كأداة خطيرة وحاسمة في سير صراعات المنطقة وحروبها وأزماتها، كما ان الحال عليه خلال حربي 1967 و1973.

ومع تبني الهندوباسيفيك كمفهوم وكإستراتيجية معاصرة تحمل تصوراً خاصاً للعلاقة الوطيدة بين المحيطين الهادي والهندي، لم يتوقف تأثيرها على التفاعلات وميادين

المنافسة في قلب الشرق الآسيوي فحسب، بل امتدت رهاناتها وتحدياتها نحو الشرق الأوسط، والذي دخل معادلة المنافسة والتوازنات التي تفرضها إستراتيجية الهندوباسيفيك، بحكم الامتداد الجغرافي للهندوباسيفيك نحو الشرق الأوسط، بفعل ضمه لمياه الواجهة الجنوبية للشرق الأوسط في المحيط الهندي، لا سيما في بحر العرب والخليج العربي وخليج عمان وخليج عدن وصولاً إلى مياه سواحل جيوتي والصومال في شرق القارة الإفريقية، وجميعها تقع في مدخل مضيقي هرمز وباب المندب ومنه إلى البحر الأحمر وقناة السويس. وزاد من تعقد ذلك طبيعة العلاقات الإستراتيجية التي تجمع دول الشرق الأوسط بالقوى المتصارعة في نطاق الهندوباسيفيك مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين واليابان والهند وغيرها. وارتباط تلك القوى بنفط وغاز المنطقة الذي يشكل عصب اقتصاداتها، مما يرفع من منسوب الأهمية الإستراتيجية لممرات المنطقة البحرية التي تنقل عبرها تلك الإمدادات الطاقوية نحو أسواق تلك القوى.

ورغم البعد السبي لميدان القتال في حرب روسيا أوكرانيا، امتدت تداعياتها نحو الشرق الأوسط وممراته البحرية، فقد تحولت تلك الممرات إلى متنفس وملجأ لتحقيق الأمن الطاقوي للدول الغربية بالخصوص التي أوقفت ارتباطها بموارد الطاقة الروسية كنوع من العقاب لموسكو، وازدادت بذلك أهمية الشرق الأوسط الطاقوية لكونها البديل الأمثل لتلك الدول، وهو ما نشط أكثر حركة الملاحة ونقل الشحنات والإمدادات عبر ممرات المنطقة البحرية. وفي مواجهة أزمة الغذاء التي خيمت بضلالها على العالم وخاصة الدول الفقيرة في إفريقيا وغيرها، برز دور المضائق التركية كمنفذ لحمل شحنات الحبوب الأوكرانية نحو الأسواق المختلفة، وذلك في إطار اتفاق الحبوب الذي شكل فيه مضيق البوسفور والدردينيل حجر الأساس.

إن الممرات البحرية الشرق أوسطية، ورغم أهميتها الإستراتيجية التي لا جدال فيها، تشهد اليوم معضلات مؤثرة ناجمة عن تأثرها بسياق الأحداث والتطورات الإقليمية والعالمية التي تنعكس عليها بشكل مباشر أو غير مباشر، كما أن مستقبلها تحفه الضبابية بفعل تنامي وتيرة اقتراح أو إنجاز ممرات جديدة، مثل تطوير الطريق القطبي الشمالي وفكرة الممر الهندي- الأوروبي، بغية تفادي المجال الجيوسياسي المتوتر الذي تتفاعل ضمنه ممرات الشرق الأوسط، وحساسيتها الشديدة للمتغيرات الإقليمية والعالمية، ومع

ذلك فإن مختلف المؤشرات ما تزال تؤكد على استمرار حيوية ومركزية الممرات البحرية الشرق أوسطية، في ظل جدواها الاقتصادي من جهة، وموقعها الجغرافي المتميز من جهة أخرى، وغياب بدائل ناجعة لها لحد الآن من جهة أخرى.

المصادر:

- (1) طروب بحري، المضائق والممرات البحرية في واقع السياسة العالمية، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، (عمان، دار حامد للنشر والتوزيع، 2023). ص 14.
- (2) حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، (المنصورة- مصر، دار الفكر والقانون، 2013). ص 139.
- (3) هشام محمود، «30 مضيقة مائيا تمثل عصب التجارة في العالم.. و«هرمز» أهمها للصادرات النفطية»، مجلة الاقتصادية الإلكترونية، 14 يوليو 2019. شوهذ يوم 23 يناير 2024. في:
https://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636941.html
- (4) محمد هواش وريم عبود، القانون الدولي للبحار، (دمشق، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018). ص ص 58 - 61.
- (5) جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، (الجزائر، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2009). ص 105.
- (6) سعود بن خلف النويميس، القانون الدولي العام، (الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد، 2014). ص 182.
- (7) سميرة باسط، قناة بنما الدولية، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، مرجع سابق. ص ص 329 - 336.
- (8) قناة كيل الرابطة بين نهر إلبه وبحر البلطيق شمال ألمانيا، موقع DW الإخباري، 5 أيلول 2016. في:
<https://2u.pw/zT0Bo5G>
- (9) * يصنف مفهوم الشرق الأوسط ضمن المفاهيم المتخيلة والمبتكرة، التي يقف وراء اصطناعها وتبنيها مصالح وأهداف قوى كبرى معينة ذات توجهات محددة، مرتبطة برسم خرائط ذهنية ومتخيلة تعكس منظورها الجيوبوليتيكي والجيواستراتيجي للعالم وما فيه من أقاليم ومناطق، ليندرج مفهوم الشرق الأوسط بذلك ضمن سعيها لخدمة غاياتها الإستراتيجية في المنطقة. وتعد بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية أكبر القوى التي تقف وراء اعتماد هذا المفهوم، تناسقا مع مصالحها الاستعمارية ونزعتها الإمبريالية التوسعية

هناك، وفرض تلك القوى لرؤاها وتصوراتها لكيفية التعامل مع شعوب المنطقة وثرواتها واستغلال خيراتها.

(10) الشرق الأوسط.. مصطلح أوروبي لكيان جغرافي يقع في قلب العالم، الجزيرة نت، 9 تشرين الثاني 2023، شوهد يوم 25 يناير 2024. في: <https://2u.pw/IfQsSaG>

(11) هشام محمود، مرجع سابق.

(12) الشرق الأوسط.. مصطلح أوروبي لكيان جغرافي يقع في قلب العالم. مرجع سابق.
(13) عبلة مزوزي، «خيوط اللعبة الإستراتيجية العالمية في مضيق هرمز»، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، مرجع سابق. ص ص 79 - 81.

(14) مضيق هرمز.. العنق الرئيس للنفط في العالم، الجزيرة نت، 28 كانون الأول 2023، شوهد يوم 26 يناير 2024. في: <https://2u.pw/oaFG9BR>

(15) علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، (بيروت: دار الفارابي، 2013). ص ص 85 - 89.

(16) مضيق هرمز.. العنق الرئيس للنفط في العالم. مرجع سابق.

(17) رضا دمدموم، «مضيق باب المندب في ظل التجاذبات الإقليمية والدولية»، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، مرجع سابق. ص ص 98، 99.

(18) مضيق باب المندب.. «باب الدموع» وبوابة البحر الأحمر نحو خليج عدن، الجزيرة نت، 22 كانون الأول 2023. شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/iTl6DVd>

(19) مضيق باب المندب.. أهمية إستراتيجية، موقع سكاي نيوز الإخباري، 16 كانون الأول 2023. شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/GF6eWk0>

(20) فؤاد مسعد، القوى الإقليمية والدولية في باب المندب وخليج عدن.. عوامل التنافس وتداعيات الصراع، مركز أبعاد للدراسات والبحوث، 31 أغسطس 2023، شوهد يوم 28 يناير 2024. في:

<https://abaadstudies.org/strategies/topic/59969>

(21) مضيق باب المندب.. «باب الدموع» وبوابة البحر الأحمر نحو خليج عدن. مرجع سابق.

(22) مصطفى بوضبوعه، «قناة السويس في مواجهة التحديات الراهنة وأسئلة المستقبل الملحة»، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، مرجع سابق. ص ص 156، 127.

(23) محمد نصر الدين أحمد محمد، «أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة»، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، المجلد التاسع، العدد الرابع، 2018. ص ص 569، 570.

(24) ما أهمية قناة السويس للعالم؟، موقع سكاي نيوز عربية الإخباري، 20 كانون الأول 2023، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/nPjVcN7>

(25) قناة السويس تتحكم في «رفاهية العالم»، موقع سكاي نيوز عربية الإخباري، 27 تشرين الأول 2021، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/I7k7yRV>

(26) محمد فرج، «قناة السويس.. 152 عاما من الإرادة والتحديات والأهمية الإستراتيجية»، وحدة أبحاث الطاقة، منصة الطاقة، 18 تشرين الثاني 2021. في: <https://2u.pw/oLNTkPy>

(27) بالإنفوغراف.. قناة السويس أهم وأسرع شريان ملاحى في العالم، الهيئة المصرية العامة للاستعلامات، 6 أغسطس 2023، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/i30Eahb>

(28) سيرين زيدوري، مضيقى البوسفور والدرديل في خريطة المضائق العالمية، في: عبد القادر دندن (محرر)، جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية: خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة، مرجع سابق. ص ص 254، 255.

(29) من نقاط حرجة إلى شريان تجاري آمن.. ماذا تعرف عن مضائق تركيا؟، TRT عربي، 26 آذار 2022، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/zwTy6wB>

(30) مضيق البوسفور.. تاريخ من الصراعات والمعاهدات، الجزيرة نت، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/oARw24Z>

(31) مضيق الدردنيل.. ممر مائي تصارعت عليه الأمم، 30 أغسطس 2016، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/mo8Ob4Q>

(32) ** للتعلم بشكل مفصل في الهندوباسيفيك كمفهوم إستراتيجي مبتكر، وكإستراتيجية متبناة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها الرئيسيين في المنطقة، ومختلف أبعاده وأركانها وما تطرحه من تحديات. أنظر: عبد القادر دندن، صراع القوى الكبرى في الهندوباسيفيك: إعادة تخیل الخريطة الإستراتيجية لآسيا. (الدوحة، مركز الجزيرة للدراسات، 2023).

(33) منى مصطفى، مرجع سابق.

(34) Jivanta Schottli and Markus Pohlmann, **India Inc. and the Indo-Pacific: A New Wave of Neo - Liberalism and Transnationalism?**, In: Security and economic challenges in the Indo-Pacific. Op. Cit. p. 103.

(35) عبد القادر دندن، «موقع الشرق الأوسط في مشروع الحزام والطريق.. بين المكاسب المادية والتواصلات الحضارية»، ورقة بحثية مقدمة إلى فعاليات الملتقى الدولي «العالم الإسلامي والصين على طريق الحرير»، المنعقد بكلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بجامعة يحي فارس بالمدينة (الجزائر)، يومي 13 و14 مارس 2023.

(36) مهویش كاياني، «مبادرة الحزام والطريق.. الصين توسع نفوذها في الشرق الأوسط»، موقع الجزيرة نت، 18 أبريل 2021، شوهد يوم 26 جانفي 2023. في: <https://www.18/4/2021/ebusiness/net.aljazeera>

(37) عبد القادر محمد علي، «عسكرة القوى الكبرى لمصالحها في القرن الإفريقي في فجر الحرب الباردة الثانية»، مركز الجزيرة للدراسات، 24 أوت 2022، شوهد يوم 12 جانفي 2024. في: <https://studies.net.aljazeera.net/article/ar/5446>

(38) *** إستراتيجية سلاسل الجزر (Island Chain Strategy) هي أمريكية الأصل، اقترحها "جون فوستر دالاس" (John Foster Dulles) سنة 1951، قبل اختياره لمنصب وزير الخارجية، وكانت قد صممت في الأصل لاحتواء الاتحاد السوفيتي والصين، عن طريق إقامة سلسلة من القواعد العسكرية في غرب الباسيفيك، لعرقلة وتقييد دخول البلدين لمياه تلك المنطقة، ومع أن هذه الإستراتيجية لم تلقى صدى خلال تلك الفترة، إلا أنها عادت للظهور مجددا بعد نهاية الحرب الباردة، وبالضبط لمواجهة الصعود الصيني، تقسم

هذه الإستراتيجية مياه المحيط الهادي إلى ثلاث سلاسل جزرية، تشكل حواجزا في وجه أي تمدد صيني، وتضم:

- السلسلة الأولى: تمتد من جزر الكوريل في أقصى الشمال إلى غاية جزر بورنيو، وهي خط الدفاع الأول، وتلعب دور المنطقة الحدودية ما بين بحر الصين الشرقي، وبحر الصين الجنوبي، وبحر الفيليبين، وبحر سولو، ويقع في هذه السلسلة أيضا قناة "باشي" (Bashi)، ومضيق "مياكو" (Miyako).

- السلسلة الثانية: وتتكون من جزر بونين، وفولكانو، وماريانا، وكارولين الغربية، وغرب غينيا الجديدة، وهي الحدود البحرية الشرقية لبحر الفيليبين.

- السلسلة الثالثة: تنطلق من جزر ألوتيان، تمر عبر وسط المحيط الهادي، نحو جزر هاواي، وساموا الأمريكية، وجزر فيجي، لتبلغ نيوزيلندا، وتلعب هذه الأخيرة بالإضافة إلى هاواي وتونغا دورا هاما في هذه السلسلة.

.Lt Col JS Sodhi. Op. Cit (39).

(40) احتدام التنافس الدولي في شرق آسيا والهندوباسيفيك وتداعياته على منطقة الخليج، مركز الإمارات للسياسات، 12 أيلول 2023، شوهد يوم 30 يناير 2024. في:

<https://epc.ae/ar/details/featured/taskhin-altanafus-fi-sharq-asia-altahawulat-aljusiafi-al-indopasifik-watadaeiatuha-ala-mintaqat-alkhalij>

(41) Europe's dependence on Russian oil puts 285 million dollars day's in Putin pocket, The European federation of Transport and Environment, March 8, 2022. <https://www.transportenvironment.org/discover/europes-dependence-on-russian-oil-puts-285m-a-day-in-putins-pocket/>, Accessed January 26, 2024.

(42) نسرين حاطوم، «روسيا وأوكرانيا: كيف تأثرت منطقة الخليج بعد عام من الصراع الدائر»، بي بي سي نيوز عربي، 24 فبراير 2023، شوهد يوم 30 كانون الأول 2024. في:

<https://www.bbc.com/arabic/middleeast-64753179>

(43) عام على حرب أوكرانيا.. ماذا تغير في الشرق الأوسط؟، مآلات دولية، العدد 38، 9 إبريل 2023. ص ص 2 - 4. شوهد يوم 30 يناير 2024. في:

<https://2u.pw/q7S2XRB>

(44) مضيق هرمز.. العنق الرئيس للنفط في العالم، الجزيرة نت، 28 كانون الأول 2023،
<https://2u.pw/oaFG9BR> شوهده يوم 26 يناير 2024. في:

(45) ممدوح الولي، «مكانة قناة السويس في الاقتصاد المصري»، الجزيرة نت، 8 فبراير
2023، شوهده يوم 28 يناير 2024. في:

<https://2u.pw/k9hgg6I>

(46) فريدة أحمد، «البحر الأحمر: نقطة استراتيجية أخرى مرشحة لصراع أكبر»، موقع
SOUTH 24، 18 أيلول 2022، شوهده يوم 01 فبراير 2024. في: <https://net.south24/:https>
2933=nid?php.news/news

(47) سيرين زيدوري. مرجع سابق. ص ص 271، 272.

(48) روسيا أكبر المصدرين.. من كبار اللاعبين في سوق القمح العالمي؟، الجزيرة نت، 5
أيلول 2023، شوهده يوم 31 يناير 2024. في: <https://2u.pw/jaxc2uQ>

(49) روسيا وأوكرانيا: لماذا يحتاج العالم إلى شحن القمح من أوكرانيا؟ وكيف سيؤثر
اتفاق تصديره على الملايين؟، بي بي سي نيوز عربي، 23 يوليو 2022، شوهده يوم 31 يناير
2024. في:

<https://www.bbc.com/arabic/world-62277486>

(50) ما أثر انتهاء اتفاقية الحبوب الأوكرانية على أسعار الغذاء حول العالم؟، بي بي سي
نيوز عربية، 20 يوليو 2023، شوهده يوم 31 يناير 2024. في: <https://2u.pw/uYOxw9V>

(51) البحر الأحمر.. ممر مائي إستراتيجي تتصارع عليه قوى العالم، الجزيرة نت، 26
كانون الأول 2023، شوهده يوم 01 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/95foVxt>

(52) البحر الأحمر.. أهمية إستراتيجية، سكاى نيوز عربية، 17 كانون الأول 2023، شوهده
يوم 01 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/nb2Cpg1>

(53) البحر الأحمر.. ممر مائي إستراتيجي تتصارع عليه قوى العالم. مرجع سابق.

(54) إيمان زهران، «انعكاس التطورات السياسية والأمنية في اليمن على عسكرية التفاعلات
بالقرن الأفريقي»، موقع SOUTH 24، 19 جوان 2021، شوهده يوم 01 فبراير 2024. في:

<https://south24.net/news/news.php?nid=1801>

(55) حسن مرهج، «اليمن والإقليم ومعادلة البحر الأحمر»، موقع i24News، 19 كانون الأول 2023، شوهد يوم 01 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/pDjFbrd>

(56) أحمد عمار، «قناة السويس في 2023.. إيرادات قياسية وبدء نشاط تموين السفن»، وحدة أبحاث الطاقة، منصة الطاقة، 27 كانون الأول 2023، شوهد يوم 28 يناير 2024. في: <https://2u.pw/d7njNRY>

(57) كيف نقراً استهداف السفن في البحر الأحمر، بي بي سي نيوز عربي، 20 كانون الأول 2023، شوهد يوم 01 فبراير 2024. في: <https://www.bbc.com/arabic/articles/cp6r385kke9o>

(58) مروحيات أميركية تغرق 3 زوارق للحوثيين وأوستن يدعو للتحرك ضدهم، الجزيرة نت، 31 كانون الأول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/h66nFHq>

(59) أنظر النص الأصلي لليبان، على الموقع الأمريكي الرسمي التالي: <https://2u.pw/xJ3XQ0P/pw>

(60) بين الردع أو مواصلة الدفاع.. ما خيارات الغرب أمام هجمات الحوثيين؟، موقع قناة الحرة الإخباري، 11 يناير 2024، شوهد يوم 01 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/towsHgj>

(61) ضربات أميركية وبريطانية على أهداف في صنعاء والحديدة والحوثي يتوعد بالرد، الجزيرة نت، 12 يناير 2024، شوهد يوم 01 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/Cjq6KRe>

(62) غارات أميركية بريطانية على أهداف حوثية باليمن، الجزيرة نت، 31 كانون يناير 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في: <https://2u.pw/WlgseFu>

(63) القطب الشمالي.. بحار وثلوج وثروات، الجزيرة نت، 2 آذار 2013. شوهد يوم 21 يناير 2024. في: <https://2u.pw/fdkh6lC>

(64) المحيط المتجمد الشمالي، نقلا عن موقع المعرفة. في: <https://2u.pw/ijEG2V0>

(65) صبري ناجح، «القطب الشمالي في طريقه لاكتساب صفة ممر ملاحية»، صحيفة

الشرق الأوسط، العدد 15741، 2 يناير 2022، شوهد يوم 6 يناير 2023. في:

<https://aawsat.com/home/article3390351/>

(66) لؤي عبد الله، دبي تساهم في إعادة صياغة طرق التجارة العالمية، صحيفة البيان، عدد 09 يونيو 2019، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://www.albayan.ae/economy/local-market/20191.3579690-09-06->

(67) صبري ناجح، مرجع سابق.

(68) الممر البديل... «حلم» روسي في القطب الشمالي، إندبننت عربية، 21 تشرين الأول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://2u.pw/>

QMluLqx

(69) كندا تراقب القطب الشمالي بطائرات دون طيار، العربية نت، 20 مايو 2020، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://2u.pw/fwhn6tT>

(70) ممر اقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا... تحدي للصين؟، موقع DW الإخباري، 17 أيلول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://2u.pw/IUqaRt>

pw/IUqaRt

(71) إطلاق ممر اقتصادي للربط بين الهند وأوروبا والشرق الأوسط، سكاى نيوز عربية، 9 أيلول 2023، شوهد يوم 20 فبراير 2024. في:

[/wp.u2//sptth](https://wp.u2//sptth)

hjl9mVE

(72) ممر الهند-الشرق الأوسط- أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 أيلول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://www.dohainstitute.org/ar/PoliticalStudies/Pages/the-india-middle-east-europe-corridor-confronting-china-and-normalizing-arab-israeli-relations.aspx>

(73) إطلاق ممر اقتصادي للربط بين الهند وأوروبا والشرق الأوسط. مرجع سابق.

(74) هينريك ماتيه، الاتحاد الأوروبي و«الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا»: خطوة جديدة لتعزيز الشراكات والنفوذ، مركز الإمارات للسياسات، 7 كانون الأول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://epc.ae/ar/details/featured/alaitihad-al-uwrubiy-wa-almamar-alaiqti-sadi-bayn-alhind-walsharq-alawsat-wa-uwruba>

(75) ممر الهند- الشرق الأوسط- أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل. مرجع سابق.

(76) المرجع نفسه.

(77) عبد المعز خان، «الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جداً ومتأخرة جداً؟»، تحليلات مركز كارنيجي لأبحاث السلام، 12 كانون الأول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://carnegieendowment.org/sada/91215>

(78) هل يكون طريق التنمية التركي العراقي الممر الأفضل نحو أوروبا؟، الجزيرة نت، 21 أيلول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://2u.pw/2RApyFj>

pw/2RApyFj

(79) كيف ترى تركيا نفسها وسط زحمة مشاريع الممرات؟، صحيفة العرب، 26 أيلول 2023، شوهد يوم 02 فبراير 2024. في:

<https://2u.pw/Y8A3xMp>

Y8A3xMp

كراسة استراتيجية

العدد 27 - 2024

معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية
في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة

المحتويات

5	مقدمة
7	الاشكالية البحثية والاطار المنهجي والعناصر البحثية
9	خريطة الممرات البحرية في الشرق الأوسط.. المزايا والمكانة
15	هرمز.. المضيق الأهم والأخطر عالميا
20	مضيق باب المندب.. تصاعد التحديات والرهانات الإستراتيجية
24	قناة السويس.. شريان العالم التجاري
29	المضائق التركية (البوسفور والدردنيل)
32	أهم التطورات الدولية وانعكاساتها على الممرات البحرية الشرق أوسطية
33	صعود الهندوباسيفيك والرهانات الممتدة إلى مياه الشرق الأوسط ..
33	الحرب الروسية الأوكرانية ودور مضائق المنطقة في ضمان الأمن
41	الغذائي والطاقوي
41	الاضطرابات الجيوسياسية في اليمن وغزة والأمن البحري في البحر
47	الأحمر
47	مستقبل الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل استحداث مشاريع
54	ممرات جديدة
54	الممرات الشمالية عبر المحيط القطبي الشمالي
59	الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا
66	الخاتمة
69	المصادر