

# الخليج

العدد 220  
أبريل 2026

حول الخليج

## ملف العدد:

- أمن المضائق والممرات البحرية بين تثبيت الأمن وتصاعد الأزمات
- السعودية أقل الدول تضرراً من حرب الخليج الرابعة وأكثرها سلامة تصديراً واستيراداً
- لم يعد أمن الخليج تجنب الصراع بل إدارة تداعياته وبناء منظومة ردع لمنع تكراره
- العمل الجماعي لتأمين هرمز يتطلب استراتيجية وتعريف التهديدات وإزالة الغموض
- الاستراتيجية السعودية انتقلت من الحماية إلى الموجه الاستراتيجي الضامن للأمن الإقليمي
- أزمة هرمز تدفع دول الخليج لبناء منافذ جديدة لتصدير الغاز بعد تداعيات أزمة رأس لفان
- الصين لن تنغمس في الصراعات ولن تكون طرفاً في تحالفات عسكرية وتكتفي بالاقتصاد



مركز الخليج للأبحاث  
المعرفة للجميع

25 YEARS  
since 2000

Gulf Research Center  
Knowledge for All

WWW.GRC.NET



@Gulf\_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter



## قسمة اشتراك سنوي في مجلة آراء (١٢ عدد)، ٤٢٠ ريال

يرسل إلى:

الاسم: .....

جهة العمل: .....

القسم: .....

العنوان: .....

صندوق البريد: .....

الدولة/المدينة: .....

يرسل هذا الطلب إلى:

مجلة "آراء حول الخليج" على العنوان التالي:

١٩ شارع راية الاتحاد

ص ب ١٠٥٠١ جدة ٢١٤٤٣ المملكة العربية السعودية

هاتف : +٩٦٦ ١٢ ٦٥١١٩٩٩

فاكس : +٩٦٦ ١٢ ٦٥٣١٣٧٥

البريد الإلكتروني : info@araa.sa

### طريقة الدفع تحويف مصرفي:

اسم الحساب: مركز الخليج للأبحاث

رقم الحساب: 12379319000100

اسم البنك: البنك الأهلي السعودي

ايبان: 0100 - 1900 - 3793 - 0012 - 1000 - SA 26

مدينة جدة

المملكة العربية السعودية

# أراء

حول الخليج

مجلة شهرية تصدر عن  
مركز الخليج للأبحاث  
تعنى بالشؤون الخليجية

رئيس التحرير  
د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر

مدير التحرير  
جمال أمين همام

سكرتير التحرير  
سليمان هيثم مارديني

التصميم الفني  
ياسر صالح كردي

الهيئة الاستشارية  
أ.د. صالح بن محمد الخثلان  
أ.د. باقر سلمان النجار  
د. فاطمة الشامسي  
د. هيله حمد المكي  
د. عهد بنت سعيد البلوشي  
د. خالد الجابر

## الإعلانات والمراسلات

للإعلان في المجلة يمكن الاتصال بقسم الإعلان والتسويق على العنوان التالي:  
البريد الإلكتروني: info@araa.sa

توجه جميع المراسلات إلى مجلة «آراء حول الخليج» على العنوان التالي:  
١٩ شارع راية الاتحاد

ص.ب. ١٠٥٠١ جدة ٢١٤٤٣ المملكة العربية السعودية

هاتف: +٩٦٦ ١٢ ٦٥١١٩٩٩

فاكس: +٩٦٦ ١٢ ٦٥٣١٣٧٥

البريد الإلكتروني: info@araa.sa

## افتتاحية العدد

متطلبات استقرار منطقة الخليج

4

د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر

## دراسة العدد

عبقرية إقليم الدولة.. الموقع والإطلالة على البحار المفتوحة

6

د. طلال صالح بنان



## قضية العدد

أمن المضائق البحرية بين السيادة ومتطلبات الحوكمة الدولية

12

أ.د. إسماعيل نوري الربيعي



### الاشتراك السنوي

الدول العربية: ١٠٠ دولارًا

الدول الأوروبية: ١١٠ دولارًا

بقية دول العالم: ١٢٠ دولارًا

يرسل طلب الاشتراك إلى عنوان المجلة

مع حوالة مصرفية أو شيك بقيمة

الاشتراك باسم مركز الخليج للأبحاث

### ثمن النسخة

المملكة العربية السعودية: ٣٥ ريالًا

الإمارات العربية المتحدة: ٣٥ درهمًا

مملكة البحرين: ٣,٥ دينارًا

دولة قطر: ٣٥ ريالًا

دولة الكويت: ٣,٥ دينارًا

سلطنة عمان: ٣,٥ ريالًا

الأردن: ٤,٥ دينارًا

هذا العدد المائل بين أيدي قراء مجلة (آراء حول الخليج) والذي يحمل رقم (٢٢٠) من سلسلة الإصدار الشهري للمجلة، والصادر في الأول من أبريل ٢٠٢٦م، يطرح قضية هامة وتزداد أهميتها بسبب التداعيات والمخاطر الناشئة في منطقة الشرق الأوسط والقرن الإفريقي والخليج العربي لذلك طرحت المجلة في هذا العدد قضية "أمن المضائق والممرات البحرية بين تثبيت الأمن وتصادم الأزمتين"، وذلك على ضوء إغلاق مضيق هرمز والتصعيد المتبادل جراء الحرب الأمريكية / الإسرائيلية على إيران، وجاءت دراسات ومقالات هذا العدد لمناقشة هذه القضية الهامة وتتبع بالرصد والتحليل المخاطر والتحديات القائمة والمحتملة التي تواجه منطقة الخليج العربي والقرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن، وتتبعاتها على مناطق متفرقة وعلى الاقتصاد والاستقرار العالمي جراء حرب مستعرة قادتها أمريكا وإسرائيل على إيران ما أوجع الصراع في المنطقة وامتد شرره إلى دول مجلس التعاون الخليجي التي لم تكن طرفاً في الحرب ولم تكن من اختيارها، بل هذه الدول قادت جهوداً مضنية ومتابعة من أجل الوساطة واستبدال المواجهة العسكرية بالمفاوضات الدبلوماسية، كما أنها دعت جميع الأطراف إلى ضبط النفس والاحتكام إلى لغة العقل وتفصيل الحوار على كتل النيران.

ولقد أجمعت دراسات ومقالات هذا العدد من مجلة (آراء حول الخليج) على ضرورة التعامل مع قضية أمن الممرات البحرية من عدة محاور تصب جميعها في الحفاظ على المضائق والممرات وطرق التجارة الدولية وإبعادها عن الصراعات السياسية والحروب العسكرية باعتبارها تخضع لقوانين البحار والمعاهدات الدولية، ولكونها مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالاقتصاد العالمي وبإمدادات التجارة الدولية سواء تجارة الطاقة، أو تجارة السلع ومتطلبات الحياة اليومية من مأكّل وملبس ودواء ومستلزمات إنتاج وغير ذلك، بل متطلبات الحياة بصفة عامة، وعليه تم اقتراح وضع عدة استراتيجيات إقليمية ودولية بمشاركة الدول المتشاطئة لضمان الحفاظ على أمن هذه الممرات والمضائق وضمان عدم استخدامها أن تكون ورقة للضغط أو التهديد كما يحدث في مضيق هرمز ومضيق باب المندب أوقات الأزمات والحروب.

وتطرقت الدراسات والمقالات إلى أسباب وتداعيات الحرب الأمريكية / الإسرائيلية على إيران وتداعيات تطالبر الشرر ووصوله إلى دول مجلس التعاون الخليجي التي لم تكن طرفاً في الحرب ولم تسمح باستخدام أراضيها أو أجوائها لضرب إيران، ومع ذلك قصفت إيران مواقع مدنية وتنموية واقتصادية ومطارات خليجية بما يعد خرقاً للاتفاقيات والعلاقات الدبلوماسية بين إيران ودول مجلس التعاون الخليجي.

وقد بدأت الدوائر الخليجية تفكر بصوت مسموع حول مستقبل الأمن في دول مجلس التعاون الخليجي والممر الملاحي ومضيق هرمز ، كون هذه الحلقات مرتبطة بحياة دول مجلس التعاون سواء الأمن الوطني لكل دولة، أو تحلية المياه، أو كون الخليج المعبر الرئيسي وأحياناً الوحيد لبعض دول الخليج وشربان الحياة الذي يربطها بالعالم الخارجي، وقدمت بعض الدراسات والمقالات مقترحات تتضمن دعم وتعزيز القوة العسكرية الخليجية وتطوير الدفاعات ومنها تطوير قوة درع الجزيرة أو القيادة العسكرية الخليجية الموحدة لتكون قوة متطورة وحديثة و قادرة على التعامل مع الحروب الحديث وغير التقليدية التي تعتمد على الصواريخ بعيدة المدى والمسيرات وكذلك الحروب السيبرانية والاختراقات الاستخباراتية والاستفادة من نتائج الحرب على إيران بتحسين الأمن الإقليمي الخليجي، عبر منظومة أمنية خليجية قوية ودقيقة وحديثة، وكذلك ضرورة تطوير منظومة أمنية إقليمية تضم عدة دول إقليمية معنية بأمن الخليج والبحر الأحمر ، وكذلك أجمعت الدراسات على ضرورة اضطلاع المجتمع الدولي بمسؤولياته لتأمين هذه المضائق والممرات الملاحية كونها تهم العالم أجمع وتخضع لقوانين البحار العالمية ما يعني أن المجتمع الدولي شريك في تأمينها انطلاقاً من الالتزام بالقانون الدولي والمصالح المشتركة، وطالبت هذه الدراسات ضرورة وضع هذه الاستراتيجيات المقترحة موضع التنفيذ على وجه السرعة دون إبطاء من أجل إيجاد بيئة آمنة للملاحة في هذه الممرات.

## محاور العدد المقبل

يتناول العدد المقبل رقم (٢٢١) من سلسلة إصدارات المجلة والذي سيصدر بمشيئة الله تعالى مطلع شهر مايو المقبل (٢٠٢٦م) في الملف الرئيسي "أمن دول الخليج في إقليم متحرك: التهديدات الاستراتيجية والدروس المستفادة".

وتضع المجلة شروط الكتابة والتي تتمثل فيما يلي:

- لا يلتفت للمقالات التي تصل المجلة دون تكليف ودون تحديد محور المقال.
- الالتزام بإرسال المقالات في موعد أقصاه منتصف كل شهر قبل صدور العدد.
- لا يزيد عدد الكلمات عن ٢٠٠٠ كلمة للمقال على أقصى تقدير، ولن يتم التعامل مع المقالات التي تتجاوز عدد الكلمات المحدد.
- لن يتم التعامل مع المقالات التي ترد دون ذكر اسم الكاتب والتعريف به.
- المجلة غير ملزمة بنشر كل ما يصلها من مقالات.
- مراعاة الكتابة بلغة عربية سليمة وليست باللهجات المحلية، مع الاهتمام بالجودة ولن يلتفت للمقالات التي لا تلتزم بالجودة أو المنقولة من مواقع الإنترنت.
- المقالات تعبر عن رأي كاتبها وليست بالضرورة تعبر عن رأي المجلة.
- احترام ثوابت المجتمع والمعتقدات الدينية والأخلاقيات العامة.

17

أ.د. محمد الرميحي

20

د. هاجد الأصيلي

26

اللواء بحري مهندس (م) / صالح بن صنيح العتيبي

33

اللواء البحري الركن (م) / عبد الله بن جابر الزايدي

37

عميد بحري ركن (م) // معجب بن جزاء العتيبي

42

العميد الركن / سعد الشهري

47

د. سارة الشهراني

51

د. ظافر محمد العجمي

56

د. ناجي أبي عاد

59

السفير أليساندرو مينوتو ريزو

64

أ.د. أحمد سليم البرصان

68

د. أوميد شكري كاليهسار

73

د. كريستيان كوخ

78

العميد (م) المختار بن نصر

83

د. منجد الخشالي

88

أ.د. سعد علي الحاج بكري

93

د. فاطمة الشامسي

98

أ.د. كاظم هاشم نعمة

103

د. محمود الحمزة

108

أ.د. نوزاد عبد الرحمن الهيتي

113

اللواء الركن/خالد علي محمد القملي

119

د. أشرف مشرف

124

د محمد عصام لعروسي

128

د. إدريس محمود إدريس

132

د. إدريس جميل

136

د. محمد فرج الله

141

يوان تشانغ

144

حسين عبد القادر

149

أحمد الشيخ عبد الله الفضالة

## وقفة

حرب إيران والأمن الإقليمي

151

جمال أمين همام

### الإسهامات

- ✦ ترحب مجلة «آراء حول الخليج» بإسهامات الكتاب والباحثين في الشؤون الخليجية في المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والدفاعية والأمنية.
- ✦ المجلة غير ملتزمة بإعادة أي مادة تتلقاها للنشر.
- ✦ جميع حقوق الترجمة والنشر محفوظة لمركز الخليج للأبحاث.
- ✦ لا يسمح بإعادة نشر المواد المنشورة في المجلة دون الحصول على إذن خطي مسبق من مركز الخليج للأبحاث.
- ✦ آراء الكتاب تعبر عن أصحابها ولا تعبر بالضرورة عن اتجاهات بيتناها مركز الخليج أو مجلة آراء.

## متطلبات استقرار منطقة الخليج

دخلت منطقة الخليج العربي والعالم أجمع مرحلة جديدة من التصعيد والعنف والعمليات العسكرية اعتباراً من صباح يوم السبت الثامن والعشرين من فبراير الماضي، حيث بدأت حرب واسعة النطاق شنتها الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل على إيران، هذه الحرب استهدفت فور اندلاعها مواقع ومنشآت عسكرية وقيادات إيرانية رفيعة المستوى، وما زالت هذه الحرب مستمرة حتى كتابة هذه السطور رغم تأجيل الرئيس الأمريكي شن عمليات جديدة ضد إيران لمدة خمسة أيام وما يتردد بشأن مفاوضات مباشرة أو غير مباشرة بين أمريكا وإيران برعاية وسطاء وأطراف إقليمية، وما يتردد أيضاً بشأن صفقات يتم التفاوض بشأنها أو البنود الخمسة عشر التي يتردد أن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب وضعها كشرط لإنهاء الحرب، ومهما كانت النتائج التي ستسفر عنها هذه المفاوضات وما يتمخض عنها، فمن المؤكد لن تكون إيران كما كانت قبل الحرب، كما لن تكون العلاقات الأمريكية - الإيرانية كما كانت أيضاً، بل ستشهد علاقات جديدة في كل الأحوال، حيث أحدثت الحرب متغيرات داخلية في تركيبة النظام الإيراني والقيادة بشقيها السياسي والعسكري، وكذلك في قدرات طهران العسكرية، بعد مقتل المرشد الأعلى علي خامنئي وكبار قيادات الجيش والحرس الثوري وتدمير البنية العسكرية والمدنية الإيرانية، حيث كانت قد وضعت الولايات المتحدة أهدافاً معلنة وأخرى غير معلنة لهذه الحرب، ومن بينها استهداف تركيبة نظام الحكم، إضافة إلى مجموعة أهداف أخرى.

وفي كل الأحوال ومهما كانت الأهداف الأمريكية، أو مهما ترتب على هذه الحرب من متغيرات داخلية في إيران، وفي العلاقات الدولية والإقليمية، يظل الموقف الثابت والمبدئي لدول مجلس التعاون الخليجي منذ بداية اندلاع هذه الحرب وسوف يستمر، أنها ملتزمة بثبات نهجها السياسي وموقفها الذي يقوم على تجنب المواجهة العسكرية وعدم خوض الحرب ضد إيران، وأنها لم تسمح باستخدام أراضيها أو أجوائها لضرب إيران، وكان هذا



د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر

الاعتداءات على الدول المستقلة، ورفض استخدام القوة لحل الخلافات بين الدول وضرورة الاحتكام للقانون واتباع طرق التفاوض والحلول السلمية، مع الرفض المطلق لمبدأ التوسع على حساب حقوق الدول المشروعة والالتزام بالحدود الدولية المعترف بها للدول، ورفض الهجمات على دول الجوار تحت أي ذريعة، وبالقدر نفسه تؤكد دول الخليج العربية على ضرورة ألا يتعرض المجرى الملاحي في الخليج العربي ومضيق هرمز لأي اعتداءات تعيق حرية الملاحة، أو تعرقل سلاسل الإمداد العالمية للتجارة ونقل الطاقة، انطلاقاً من العمل بقوانين البحار المعمول بها دولياً.

ولعل من أهم الدروس المستفادة من هذه الحرب وكذلك من المتغيرات في العلاقات الدولية والإقليمية والنظام الدولي السائد، أن منطق القوة لا القانون يتحكم في سلوك الدول الكبرى التي تتجاوز المؤسسات الدولية كالأمن المتحدة ومجلس الأمن الدولي، ما يترتب عليه التشكيك في جدوى النظام الدولي القائم منذ منتصف أربعينيات القرن العشرين، وأن العالم يتجه إلى نظام دولي جديد مازال يتشكل وفي الغالب لن يكون فيه دور فاعل للأمم المتحدة، وكل ذلك يتطلب أن تبحث الدول عن بدائل للدفاع عن النفس وضمن حقها في الوجود، ويأتي في مقدمة ذلك بناء القوة الذاتية للدول التي تؤهلها للدفاع عن نفسها بالاعتماد على الذات وبالتعاون المشترك والجاد للتجمعات المتجانسة كما هو الحال لدول مجلس التعاون الخليجي التي يجب عليها ودون إبطاء إعادة تعريف المخاطر والتحديات التي تواجه دول المجلس، وكيفية التصدي لها ومواجهتها بسياسات موحدة وتكامل حقيقي فعال، وبناء قوة جماعية ذاتية حديثة ومتطورة قادرة على التعامل مع المتغيرات القتالية الجديدة وظهور أجيال جديدة من الحروب، على أن تبدأ بتوطين الصناعات العسكرية وتطويرها بشراكات ناجحة مع الدول المتقدمة، مع التوسع في تعزيز و تبادل المعلومات الاستخباراتية وتكثيف عمليات التدريب المشترك والمناورات الدورية بالتعاون مع الشركاء والأصدقاء، كل ذلك وغيره أصبح ضرورة حتمية وليس مجرد شعارات من أجل البقاء في بيئة إقليمية وعالمية غير مستقرة وغير آمنة وغير موثوقة.

الموقف واضحاً قبل وأثناء نشوب هذه الحرب، بل سعت دول المجلس جاهدة للحيلولة دون اندلاع هذه الحرب وحاولت إحياء المفاوضات وتفعيلها لتجنب الخيار العسكري، وكذلك الحفاظ على قنوات الاتصال مفتوحة مع دول الجوار ومنها إيران، وأن يكون ذلك ضمن سياسة دائمة وفي إطار علاقات قائمة على الاحترام المتبادل وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول.

لكن رغم هذا الموقف الثابت لدول مجلس التعاون، تعرضت دوله الست لهجمات إيرانية بالصواريخ الباليستية والطائرات المسيرة، استهدفت منشآت اقتصادية ونفطية وأماكن أهلة بالسكان دون مراعاة حقوق الجوار، أو سلمية النوايا والأفعال الخليجية، ومع ذلك تمسكت دول المجلس بضبط النفس والاكْتفاء بصد الهجمات الإيرانية والتصدي لها على كثرتها ووجهت رسائل واضحة لإيران مفادها أنها تتمسك بعدم خوض الحرب مع احتفاظها بحق الرد والدفاع عن النفس إذا اضطرتها إيران لذلك.

وفي إطار الجهود الدبلوماسية التي اتبعتها المملكة العربية السعودية لمواجهة الاعتداءات الإيرانية على دول الجوار؛ عقد وزراء خارجية كل من ( أذربيجان، البحرين، مصر، الأردن، الكويت، لبنان، باكستان، قطر، السعودية، سوريا، تركيا، والإمارات) اجتماعاً وزارياً على مستوى وزراء الخارجية بالرياض الأربعاء ١٣ مارس الماضي لبحث الاعتداءات الإيرانية على دول الجوار، وأكد المجتمعون أن هذه الاعتداءات الإيرانية المتعمدة لا يمكن تبريرها تحت أي ذريعة وبأي شكل من الأشكال، وطالبوا بالوقف الفوري لهذه الاعتداءات، كما أكدوا على حق الدول في الدفاع عن نفسها وفقاً للمادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة، وأكدوا على أن مستقبل العلاقات مع إيران يعتمد على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية، وعدم الاعتداء على سيادتها وأراضيها بأي شكل من الأشكال، وعدم استخدام إمكاناتها العسكرية وتطويرها لتهديد دول المنطقة، وأكد الوزراء المجتمعون على دعم أمن واستقرار ووحدة الأراضي اللبنانية، وتفعيل سيادة الدولة اللبنانية على كامل أراضيها، ودعم الحكومة اللبنانية بحصر السلاح بيد الدولة، وأدانوا العدوان الإسرائيلي على لبنان ورفضوا السياسة التوسعية الإسرائيلية في المنطقة. يظل لدول مجلس التعاون الخليجي ثوابت لن تحيد عنها أثناء وبعد انتهاء الحرب على إيران تتمثل في ضرورة الالتزام بالقانون الدولي في العلاقات الدولية والبنية بين دول المنطقة ورفض

## عسكرية إقليم الدولة.. الموقع والإطلالة على البحار المفتوحة

# السعودية أقل دول منطقة القتال تضرراً من حرب الخليج الرابعة وأكثرها سلامة تصديراً واستيراداً

الإقليم هو العنصر الثاني من عناصر الدولة الرئيسية، بعد السكان، وقبل الحكومة الوطنية. من بين عناصر الدولة الأخرى، يتبوأ الإقليم مكانة استراتيجية رفيعة. بدون الإقليم لا يمكن أن يستقر مواطنو الدولة.. ولن يتوفر موقع جغرافي بتضاريس له مجال حيوي تمارس عليه الحكومة الوطنية سيادتها، وفرض سلطتها. لا تتشابه أقاليم الدول، من حيث المكانة الاستراتيجية، ولا في تحديد مصير الدولة من حيث استقرارها وبقائها ووجودها المادي. بل أن الإقليم، يختلف عن بقية عناصر الدولة، في تحديد مصير وجود كيان الدولة من عدمه. الدولة لا تزول بسبب الاضطرابات وعدم الاستقرار السياسي، حتى العنيف منها، كما هو الحال في الحرب الأهلية، بل إذا ما تمكنت قوة إقليمية أو دولية من غزو واحتلال إقليم الدولة، عندها تزول الدولة، بكل عناصرها عن الوجود المادي.

د. طلال صالح بنان

### مواصفات إقليم الدولة وأهميته الاستراتيجية

إقليم الدولة هو عنصر مادي صلب (جزء من تضاريس اليابسة في كوكب الأرض). في الأساس، يتكون إقليم الدولة من ثلاث عناصر أساسية (يابسة ومياه ومجال جوي). قد لا تتوفر هذه العناصر المادية جميعاً، في إقليم الدولة، خاصة عنصر المياه المطل على البحار أو المحيطات. هناك ما يسمى جغرافياً بالدول المغلقة، التي لا تتشاطاً في جزء من إقليمها، على البحار أو على المحيطات. يمكن القول إن غالبية الدول تفتقر إلى إطلالة شاطئية على البحار أو المحيطات، تكون شواطئها دافئة وسواحلها، بل أن هناك من الدول ما يمكن تصنيفها بأنها دول، من الناحية الاستراتيجية شبه مغلقة أو داخلية، رغم إطلالة إقليمها على سواحل طويلة على البحار، لكن تتحكم دول أخرى في إطلالتها على أعالي البحار، إما بموانع طبيعية، مثل المضائق البحرية، أو بموانع غير طبيعية، كما هو حال العبور من قنوات اصطناعية تتحكم في العبور من خلالها دول أخرى.

من الناحية الاستراتيجية، إن إقليم دولة ما، تنطبق عليه

صفة السواحل الشاطئية، على إطلاقها، لا بد أن يكون جزءاً من إقليمها، مهما بلغ طوله وصلاحيه الملاحية فيه، طوال السنة يطل مباشرة على أعالي البحار. كل الدول العظمى، منذ نشأة الأنظمة الدولية الحديثة، نهاية القرن الخامس عشر، تطل جميعها من سواحل صالحة للملاحة، على البحار المفتوحة.. تستحق أن يُطلق عليها قوى بحرية. هناك دول كبرى وممكن أن يقال عنها دول عظمى، لكن منافستها على مكانة الهيمنة الكونية، تصطدم بالواقع الجيوسياسي لإقليمها لافتقاره لشواطئ ساحلية قابلة للملاحة، طوال السنة، تتناسب مع مساحة الدولة وتطلعاتها التوسعية، مما يحول بينها وتلبية طموحاتها الكونية، أو لعب مؤثر في حركة السياسة الدولية، كتلك الدول البحرية العظمى.

### دول شاطئية قارية

هناك دول كبرى، لها إطلالة على البحار أو المحيطات، لكنها من الناحية الاستراتيجية تعتبر دول مغلقة، بحيث يكون توسعها وامتداد مجالها الحيوي قارياً في الأساس. لناخذ مثلاً: ألمانيا وروسيا.. ألمانيا خسرت الحربين الأولى والثانية، بسبب



## حرب الخليج الرابعة شكلت نموذجًا "كلاسيكيًا" لتقييم قدرة الدولة في تجنب شرر الحرب المتطايير بل والتأثير على سلاسل الإمداد وعلاقتها التجارية

وهي لا تقارن بقوة وعظمة وغنى جارتها العظمى ألمانيا. روسيا، ظلت وما تزال قوة قارية، حتى أنها تفتقر للمباراة الاستراتيجية للتوسع، خارج إقليمها المتجمد في غالبيته، واقتصر همها الاستراتيجي على الدفاع وليس المبادرة للهجوم من أجل التوسع، أو حتى الدفاع عن نفسها. روسيا التي تتمتع بإقليم يستحوذ على أكثر من خمس يابسة كوكب الأرض، ويمتد بعرض قارتين عملاقتين (آسيا وأوروبا)، تظل دولة داخلية أو مغلقة، رغم إطلاقتها على البحر الأسود شرقاً والمحيط الهادي غرباً.

من ناحية إطلالة روسيا، على البحر الأسود ميناء (نوروفوسيسك) بحرٌ مغلقٌ في الأساس (البحر الأسود) تتحكم في مداخله ومخارجه تركيا بالتحكم من خلال مضائق طبيعية (البسفور والدردينيل). حتى لو خرجت سفن روسيا من هذه المضائق، التي تحكم العبور منها معاهدات دولية، فإن سفنها

وضع إقليمها الجيوسياسي (القاري)، بضيق إطلاقتها على بحر الشمال، مما حال دون طموحاتها الكونية، وجعل منها مثال للقوة القارية الحبيسة في إطار مجالها الحيوي القاري الصعب في أوروبا. لم يكن لألمانيا أي تواجد استعماري، مستقر ومستمر، خارج أوروبا، عدا مستعمرات متفرقة ومؤقتة في غرب وشرق إفريقيا (تنزانيا روندا بروندي ناميبيا الكاميرون توغو وغينيا الجديدة، في أقصى غرب المحيط الهادي)، خسرتها جميعاً بعد هزيمتها في الحرب العظمى. قارن هذا بوضع هولندا الاستعماري، عندما كانت قوة بحرية عظمى لها مستعمرات حول العالم (جزر الهند الشرقية "إندونيسيا حالياً" سورينام أجزاء من البرازيل جنوب إفريقيا كيب تاون" ونيو أمستردام "نيويورك نيوجيرسي حالياً" غانا سيلان تايوان أنجولا ناميبيا). كل ذلك حققته، هولندا الصغيرة ذات الأرض المنخفضة الذي ينهش البحر من يابستها، بسبب وضعها البحري الاستراتيجي،

## حرب الخليج الرابعة أظهرت أن إقليم الدولة ذو أهمية خاصة بالذات للدول التي لا تطل مباشرة على أعالي البحار لتقليل أضرار تطاير الشرر

مباشرة على محيطات مياهها دافئة وتتمتع بسواحل صالحة للملاحة طوال السنة، تسمح بإنشاء موانئ تخولها الخروج عن نطاق إقليمها لإقامة مستعمرات لها حول العالم، وفرض نظام دولي تحت سيطرتها المباشرة، تحمل وحدها مسؤولية استقراره وجني عوائد طموحاتها الكونية المهيمنة، بالإضافة لتعزيز أمنها القومي بامتلاكها لأساطيل جبارة، توفر احتياجات دفاعية رادعة لأمنها القومي، وتعزز وجودها الاستراتيجي في أعالي البحار.

كل دولة فازت بقصب المنافسة على مكانة الهيمنة الكونية، هي في الأساس، دولة شاطئية تتمتع بموقع استراتيجي يؤهلها لبناء قوة بحرية ضاربة، نتيجة لإشراف إقليمها على إطلالة استراتيجية على أعالي البحار. بفضل موقعها الجغرافي البحري الفريد، تمكنت بريطانيا عن طريق أسطولها البحري الجبار من أن تبني نظام دولي سُمي باسمها (العهد البريطاني)، امتد لمائة عام (1815-1914م)، عندما كانت بريطانيا أول إمبراطورية في التاريخ لا تغيب عنها الشمس، واستحقت بجدارة لقب (بريطانيا العظمى). لقد تمكنت طوال قرن من الزمان سادت فيه العالم، ليس فقط بناء مستعمرات في جميع أنحاء العالم، بل والسيطرة على جميع المضائق الطبيعية (جبل طارق رأس الرجاء ماجلان ملقا باب المندب هرمز)، حتى يتسنى لأسطولها حرية الحركة، ومنع أساطيل المنافسة لها من التمتع بحرية الحركة في بحار العالم ومحيطاته.

الولايات المتحدة في العصر الحديث، بعد الحرب الكونية الثانية، تمتعت بسلطة كونية مهيمنة، عن طريق إقامة نظام دولي مؤسستاتي (الأمم المتحدة)، حيث فرضت من خلاله سطوتها على أعضاء الأمم المتحدة، حارمة منافستها الدوليين، من منازعتها، مكانة الهيمنة الكونية الرفيعة، التي تتقلدها. لم تكن أمريكا لتتمكن من السيطرة على العالم، لولا عبقرية إقليمها الممتد آلاف الأميال، بطول سواحلها الدافئة والقابلة للملاحة، طوال العام، المطلّة بطول سواحلها البحرية على المحيطين الأطلسي شرقاً والمحيط الهادي غرباً. في أي وقت تستطيع الولايات أن تفرض حضورها الاستراتيجي في أي بقعة من بقاع العالم، تتطلب

ما تلبث وتصطدم ببحر شبه مغلق (البحر الأبيض المتوسط)، الذي رغم كبره وإطلالة الكثير من الدول عليه، في جنوب أوروبا وشرق المتوسط وشمال أفريقيا، إلا أنه من ناحية الجغرافيا السياسية يظل بحراً مغلقاً، بمضيق طبيعي في أقصى الغرب (مضيق جبل طارق).. وجنوباً هناك مخرج بحري صناعي (قناة السويس)، سرعان ما ينتهي ببحر مغلق، في نهايته يوجد مضيق طبيعي (مضيق باب المندب).

بالتبعية: روسيا، رغم إقليمها الواسع الغني بموارده الطبيعية، إلا أنها دولة مغلقة من ناحية جغرافية إقليمها السياسية. لهذا روسيا لم تكن يوماً قوة بحرية عظمى، ولم تجد لها موطئ قدم خارج إقليمها المتجمد في معظمه، لذا كان ولا يزال حلمها الاستراتيجي الإطلال على المياه الدافئة، دك من أن يكون لها إطلالة على أعالي البحار بمواني ممتدة دافئة قابلة للملاحة، طول العام. هناك من قد يجادل: أن روسيا لها إطلالة على المحيط الهادي، ميناء (فيلاذيفوستك). هذا جغرافياً قد يكون واقع جغرافي حقيقي، إلا أنه يفتقر إلى القيمة الاستراتيجية، التي تليق بقوة عظمى. روسيا بالفعل لها إطلالة على المحيط الهادي، إلا أن هذا الميناء، من الناحية الاستراتيجية عديم الفائدة، لأنه متجمد ثمانية أشهر في السنة، وهذا الميناء، عدا كونه متجمد ثمانية أشهر في السنة، بعيد عن مركز الكثافة السكانية لروسيا وحكومتها المركزية، بحوالي ست نطاقات زمنية، حيث تقتصر الكثافة السكانية ووجود الحكومة المركزية، على الجانب الأوروبي الأصغر، من مساحة إقليمها الشاسع، مما تسبب في هزيمتها من قبل اليابان في حرب 1905م. ولم تتمكن روسيا من بسط نفوذها الحقيقي على الميناء وضمّان مرور سفنها عبر بحر اليابان، إلا بعد هزيمة الإمبراطورية اليابانية واستسلامها للأمريكيين عقب إلقاء قنبلتين نوويتين على مدينتي هيروشيما ونجازاكي أغسطس 1945م.

### الدول البحرية العظمى

كل الدول العظمى التي تمتعت بمكانة الهيمنة الكونية الرفيعة، جميعها كانت دول بحرية كبرى تتمتع بشواطئ ممتدة تطل

## دول الخليج والعراق وتركيا أصابها لعنة الوضع الجيوسياسي رغم أنها لم تكن طرفاً في الحرب إلا أن وضعها الجيوسياسي أبقى إلا أن يصيبها شررها

على بحار وإن كانت تخفف من جيوسياسية موقعها، بإطلالتها على بحار هي مغلقة بطبيعتها، وعليها أن تمر بمضايق طبيعية أو قنوات اصطناعية لتصل إلى المحيطات المفتوحة في أعالي البحار. قد تكون الدولة تتمتع بإقليم ممتد وغني، إلا أنها لا تتمتع بإطلالة مفتوحة مباشرة على أعالي البحار، وضع من الناحية الاستراتيجية يضعف من وضعها الجيوسياسي، خاصة في أوقات الحروب والأزمات الإقليمية والدولية.

### حرب الخليج الرابعة

هذا هو الوضع الذي يسود أقاليم الشرق الأوسط. الحرب التي شنتها الولايات المتحدة وإسرائيل على إيران مؤخراً (للتويه: هذه المقالة كتبت والحرب لم تضع أوزارها، بعد) أظهرت كم هو من الناحية الاستراتيجية إقليم الدولة ذو أهمية خاصة جداً، بالذات للدول التي لا تطل مباشرة على أعالي البحار، مما يعرضها لخطر ليس فقط من حيث تقليل الأضرار الأمنية التي قد تصيبها جراء تطاير شرر الحرب، بقدر ما يسببه وضع إقليمها الجيوسياسي، من أضرار وعواقب تتسبب بها سلاسل الإمداد، سواء من حيث تصريف صادراتها أو استقبال وارداتها. شكلت هذه الحرب نموذجاً كلاسيكياً لتقييم قدرة الدولة، ليس فقط في تجنب شرر الحرب المتطاير، التي هي ليست طرفاً مباشراً فيها، بل بالتأثير على سلاسل الإمداد، التي تتحكم في علاقاتها التجارية مع العالم. دول الخليج العربية، بالذات دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، عانت من الوضع الجيوسياسي الخطر، في ساحة الحرب بين الولايات المتحدة وإسرائيل من جانب وبين إيران من الجانب الآخر.

هذه الدول العربية الست، بالإضافة إلى العراق، وإلى حد ما تركيا، التي تشكل حيزاً من منطقة الشرق الأوسط، أصابها لعنة الوضع الجيوسياسي المزمع في الإقليم. رغم أن هذه الدول لم تكن طرفاً في تلك الحرب، إلا أن وضع دولها الجيوسياسي يأبى إلا أن يكون لها نصيب من نيران تلك الحرب وشررها المتطاير. كانت هناك محاولات من أطراف تلك الحرب لتوريط

مصالحها الوطنية وأمنها القومي أن تتواجد بها.

الولايات المتحدة الأمريكية قوة كونية عظمى، بسبب عبقرية إقليمها الجيوسياسية، جعلت من العالم، نطاقاً منيعاً لأمنها القومي، خارج حدود إقليمها الطبيعي. الولايات المتحدة نتيجة لهذا الموقع الجغرافي الفريد لإقليمها، أضحت تنظر لأي حدث تراه في تقدير صانعي السياسة الخارجية في واشنطن، أنه يخل باستقرار نظام الأمم المتحدة الذي أنشأته بعد الحرب الكونية الثانية، على أنه خطر داهم وناجز على أمنها القومي، لا يجب أن تتهاون بشأنه أو تتسامح مع من تسول له نفسه تحدي مكانة الهيمنة الكونية، التي تتبوأها.

### ماذا عن القوى الإقليمية؟

ما ينطبق على القوى العظمى في أهمية موقع إقليمها الجيوسياسي الاستراتيجية، ينطبق أيضاً على القوى الإقليمية، مع الفارق، إقليم الدولة، كما سبق، إما يكون نعمة للدولة أو وبالاً عليها، من الناحية الاستراتيجية. الدول التي لا تتمتع إقليمها بتوفر أنظمة دفاعية ذاتية، سواء كانت طبيعية أو اصطناعية، ممكن أن يكون إقليمها عبئاً أمنياً عليها. الدولة قد يكون إقليمها يزخر بموارد طبيعية غنية، ويقدرات سكانية جبارة ومبدعة، إلا أنه في حالة عدم وجود أنظمة دفاعية فعالة لحماية ثرواتها الطبيعية وتوفير الأمن المطلق لسكانها، مع افتقار إقليمها لإمكانات دفاعية فعالة، سواء كانت طبيعية أو غير ذلك، ممكن أن يكون هذا الوضع الجيوسياسي المكتشف لإقليمها يشكل لها من الناحية الاستراتيجية خطراً داهماً وناجزاً، خاصة في أوقات الأزمات الإقليمية وتقلبات الأوضاع على مستوى مسرح السياسة الدولية.

بالمثل: قد يكون إقليم الدولة بقدرته على التحرر من سلبياته الجيوسياسية، الناشئة من جغرافية المكان، وذلك بمدى اقترابه أو ابتعاده عن نقطة الأمان الاستراتيجي، بين أن تكون الدولة داخلية أو شاطئية تطل على البحار أو المحيطات، بالذات إذا كانت مياهها الإقليمية تطل مباشرة على أعالي البحار، أو

## كل دولة فازت بقصب المنافسة على مكانة الهيمنة الكونية هي دولة شاطئية تتمتع بموقع استراتيجي يؤهلها لبناء قوة بحرية ضاربة

### إقليم المملكة العربية السعودية نموذجاً للعبقرية النسبية

قد تكون المملكة العربية السعودية أقل دول منطقة القتال تضرراً من الحرب، بسبب وقوع حقول النفط وموانئ تصديره، على خط نار تراشق الدول المتحاربة. لكن تظل المملكة أكثر من غيرها من دول الخليج، فيما يخص سلامة خطوط تجارتها العالمية، تصديراً واستيراداً. المملكة العربية السعودية مبكراً احتاطت لمثل سيناريو الحرب هذا في منطقة الخليج، بإنشاء أنبوب نفط (شرق غرب "بتولين") بطول ١٢٠٠ كيلومتر، بعرض شبه الجزيرة العربية بين مواقع صناعة النفط شرقاً على الخليج العربي إلى مدينة ينبع على البحر الأحمر، بقدرة استيعابية (تصديرية) تقدر بسبعة ملايين برميل يومياً، أي ما يمثل ٧٠٪ من إنتاج المملكة النفطي.

لكن المملكة العربية السعودية عند تقييمنا لقياس عبقرية موقعها الجغرافي استراتيجياً، يمكن القول إنها من الناحية الاستراتيجية في منطقة بين الدول الداخلية وتلك المطلّة مباشرة على أعالي البحار. موانئ المملكة الشرقية، تجعل من وضع إقليمها الجيوسياسي، أقرب للدولة شبه المغلقة، خاصة في أوقات الحروب والأزمات، مثل حرب الخليج الرابعة الأخيرة، لأن حقولها النفطية ومدنها القريبة من ساحة المعركة استهدفت من قبل الأطراف المتحاربة، بالإضافة إلى ضعف قدرتها التصديرية من النفط بسبب إغلاق مضيق هرمز. لذا المملكة تحاول أن يكون لها منفذاً لبحر عُمان لصادراتها النفطية ووارداتها التموينية. كما من حيث قدرتها التصديرية وممارستها لحرية التجارة الدولية، لا نستطيع أن نقول بثقة: أن إقليم المملكة العربية السعودية جغرافياً يأتي ضمن المرتبة الأولى، من الناحية الاستراتيجية، للدول التي لها سواحل دافئة وقابلة للملاحة، طوال العام، مطلّة مباشرة على أعالي البحار.

باستثناء الجانب الشرقي من إقليم المملكة العربية السعودية الأكثر تعرضاً للأزمات المزمنة في منطقة الخليج العربي، إطلاة

هذه الدول الدخول في مععمة القتال، لكن هذه الدول رفضت (حتى وقت كتابة هذا المقال) كل تلك المحاولات لتوريثها في حربٍ لا ناقة لهم فيها ولا جمل.

لكن السيناريو الخاص بعلاقة إقليم الدولة، خاصة ما له علاقة بوضع إقليم كل دولة فيما له علاقة بذلك الجزء من الإقليم، الذي يفصل بين ما إذا كانت الدولة شاطئية أم داخلية. برزت هذه الإشكالية عندما تعرض الممر الملاحي الأبرز فيما يخص صادرات تلك الدول النفطية، عندما أعاقت الحرب عملية تصدير النفط من منطقة الخليج العربي، لزيائته في آسيا، على وجه الخصوص، بالإضافة إلى أوروبا، بل أن بعض الدول العربية على الخليج العربي، لم تعاني فقط من مشكلة إعاقة صادراتها النفطية، بل حتى إعاقة تجارتها الخارجية، بالذات فيما يخص الإمدادات التموينية الأساسية، لسد احتياجات سكانها المعاشية، بل الأخطر أن بعض تلك الدول استهدفت قدراتها الإنتاجية والتصديرية من النفط، فقط لوضع أقاليمها الجيوسياسية في مرمى تبادل النيران بين الدول المتحاربة، صدفةً أو عمدًا، لتوريث تلك الدول في حربٍ لا ناقة لهذه الدول فيها ولا بعير.

عدا دولة الإمارات التي لها منفذ على بحر عُمان يفضي إلى بحر العرب ومنه إلى المحيط الهندي، بقية الدول العربية المطلّة على الخليج العربي تحت رحمة العبور من مضيق هرمز، في اتجاهي حركة التجارة الخارجية مع العالم، تصديراً واستيراداً. حتى دولة الإمارات العربية التي يمكن أن يقال إن لها منفذاً بحرياً على أعالي البحار (ميناء الفجيرة)، قرب موقعها الجغرافي من ساحة المعارك، قلص إلى حد كبير هذه الميزة الاستراتيجية لأبو ظبي، عند استهداف أحد أو أكثر من أطراف الحرب المباشرين، لميناء الفجيرة، مما أزال هذه الميزة الاستراتيجية لدولة الإمارات العربية المتحدة، بإطلاتها على أعالي البحار.

## إقليم الدولة أهم عناصرها المرتبطة مباشرة بكينونة الدولة نفسها ومنعتها ومثانة قدراتها الأمنية الدفاعية

الوضع الجيوسياسي لإقليم الدولة، بسبب عدم إطلالتها البحرية، من كل حدود مساحتها، وانغلاقها ضمن حدود مساحية صلبة فقط، تشمل كامل حدودها الدولية، تبرز أهمية الإطلالة البحرية استراتيجية، ولو في جزء من حدود الدولة الدولية. لا يكفي أن تكون الدولة لها إطلالة بحرية لنقول إن إقليمها يتمتع بميزة استراتيجية فذة، تقربه من مستوى العبقرية الجيوسياسية المنيعة، أمنياً وتحدد، سياسياً، مجال حضور الدولة إقليمياً ودولياً. بل لنفرضي صفة العبقرية الاستراتيجية لإقليم الدولة، لابد أن يكون لها إطلالة مباشرة على أعالي البحار، تعزز من الإمكانيات الدفاعية، وربما تلبى طموحاتها التوسعية، وفي أضعف الإيمان تساهم في الحضور الدولي والإقليمي، على مسرح السياسة الدولية العاصف المتلاطم الأمواج المشبع بالأزمات.

المملكة غرباً على البحر الأحمر، لا يمكن القول، أنها من الناحية الاستراتيجية تطل مباشرة على أعالي البحر. جنوباً هناك باب المندب، وهو مضيق طبيعي يتحكم في خط الملاحة بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، وصولاً للمحيط الهادي، ثم إلى ما وراء ذلك من أعالي البحار. شمالاً تقع قناة السويس، وهي ممر مائي اصطناعي يتحكم في الملاحة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، اللذان بدورهما بجران مغلقتان ينتهيان إلى مضائق بحرية طبيعية، قبل عبور الملاحة فيهما إلى أعالي البحار. تاريخياً: أغلقت قناة السويس طوال سبع سنين، بسبب حرب يونيو 1967م، مما أضطر حركة تجارة المملكة مع العالم، تقتصر على المرور من باب المندب.

### الخاتمة

كل دولة لها إقليم يحدد وضعها الجغرافي، من الناحية الاستراتيجية. إقليم الدولة ليس مجرد قطعة من اليابسة يقيم عليها سكان الدولة، وتفرض عليه حكومتها الوطنية سيادتها، بالقوة القاهرة، فحسب... بل يمثل إقليم الدولة وضعا جيوسياسياً، يرتبط بمصير وجود الدولة نفسها وقياس فرص بقائها. هذه الخاصية الاستراتيجية البارزة لإقليم الدولة، قد تجعل من إقليم الدولة أهم عناصرها المرتبطة مباشرة بكينونة الدولة نفسها ومنعتها ومثانة قدراتها الأمنية الدفاعية.

الدول كما لا تتشابه أقاليمها، ليس فقط من حيث مساحة الإقليم وغناه، لكنها تتفاوت أيضاً استراتيجياً، من حيث القدرات الدفاعية والمنعة الأمنية. تتحد عبقرية إقليم الدولة جيوسياسياً، بصفات تضاريسية، تتعدى ضرورة توفر عناصر الإقليم الثلاث (اليابسة والمياه الإقليمية والمجال الجوي). المهم: هنا، بالنسبة لقرب وبعد إقليم الدولة بقرب وبعد وضعه الجيوسياسي من قيمة عبقرية المكان، وهي النقطة الحاسمة في تحقيق أقصى درجات الأمن والحضور الإقليمي والدولي.

## أمن المضائق البحرية بين السيادة ومتطلبات الحوكمة الدولية:

# استراتيجية تأمين المضائق تقوم على موازنة الردع والإدارة المشتركة واحترام السيادة وتدفع التجارة

لم يعد الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط مفهوماً جامداً يقاس بميزان القوى العسكرية وحدها، ولا يختزل في معادلات الردع التقليدية أو في شبكات التحالفات الصلبة كما كان الحال في العقود الماضية. العالم يتغير بوتيرة متسارعة، لذا نجد أن القوة الدولية، تتحرك وأشكال التهديد تتبدل، ولم تعد الفضاءات التي تدور فيها الصراعات محصورة في البر والبحر والجو، بل امتدت إلى الاقتصاد والفضاء السيبراني والإعلام والوعي المجتمعي، وفي هذا السياق المتحول تجد الدول نفسها أمام اختبار تاريخي: إما أن تعيد تعريف أمنها وموقعها في النظام الإقليمي والدولي، أو أن تبقى أسيرة معادلات قديمة لم تعد قادرة على توفير الحماية والاستقرار.

أ. د. إسماعيل نوري الربيعي

من صراعات وتنافسات محلية، والمجال الدولي، بما يتضمنه من مصالح كبرى وسعي دائم إلى ضمان تدفق الموارد الحيوية. وفي هذا المستوى يغدو أمن المضائق اختباراً عملياً لقدرة النظام الدولي على التوفيق بين منطق السيادة بوصفه مبدأً قانونياً، ومنطق الاعتماد المتبادل بوصفه واقعاً اقتصادياً وأمنياً.

إن القراءة الاستراتيجية لهذه الممرات تكشف أن قيمتها لا تتبع فقط من ضيقها الجغرافي، بل من كونها مواقع تتراكم فيها طبقات متعددة من الدلالة: فهي في آن واحد نقاط عبور، ومساحات رقابة، وأدوات ضغط محتملة، وحقول تفاعل بين قوى إقليمية ودولية. وبهذا المعنى فإن المضيق يتحول إلى عقدة في شبكة القوة العالمية، حيث يتحدد وزنه بقدرته على التأثير في سلاسل الإمداد، وعلى إعادة توزيع المخاطر بين الفاعلين المختلفين. ومن هنا أيضاً تنشأ المفارقة الاستراتيجية التي تجعل من هذه الممرات مصادر قوة لمن يسيطر عليها، ومصادر ضعف جماعي حين تُهدد أو تُسَيَس. وعليه، فإن إدراج المضائق ضمن التحليل الاستراتيجي المعاصر يقتضي تجاوز المقاربة الجغرافية الصرفة نحو مقاربة تركيبية ترى فيها فضاءات تفاعل بين

في المنظور الاستراتيجي الراهن لم تعد المضائق البحرية باعتبارها مجرد ممرات طبيعية تربط بين بحرين أو ساحتين ملاحيتين، بل فضاءات رمزية ومادية في آن واحد، تتكثف فيها رهانات السيادة وتشابك عبرها شبكات الاقتصاد السياسي وتعكس فيها معادلات الردع والأمن الجماعي. فالجغرافيا البحرية، حين تُقرأ بعين القوة، تتحول من معطى فيزيائي محايد إلى خطاب سياسي مضمّر، وتغدو خطوط الملاحية الضيقة بمثابة مفاصل حاكمة في البنية العميقة للنظام الدولي.

وفي هذه المفاصل تتقاطع مسارات التجارة العالمية مع خطوط التوتر الاستراتيجي، بحيث يصبح الاستقرار فيها شرطاً ضرورياً لاستقرار الأسواق، كما تصبح هشاشتها مرآة لهشاشة التوازنات الدولية ذاتها. ويزداد هذا المعنى كثافة في سياق الشرق الأوسط، حيث تتضاعف القيمة الاستراتيجية للمضائق بفعل موقع المنطقة في قلب معادلة الطاقة العالمية. فهذه الممرات لا تؤدي وظيفة النقل فحسب، بل تضطلع بدور الوسيط البنيوي بين الإنتاج والاستهلاك، وبين القرار السياسي والدورة الاقتصادية. ومن ثم فإنها تمثل نقاط تماس مباشرة بين المجال الإقليمي، بما يحمله



## الجغرافيا البحرية حين تُقرأ بعين القوة تتحول من معطى محايد لخطاب سياسي وتكون خطوط الملاحة الضيقة مفاصل حاکمة في بنية النظام الدولي

ينطلق التحليل النظري لأمن المضائق من افتراض أساسي مفاده أن التهديدات البحرية لم تعد قابلة للاحتواء ضمن أطر الدولة المفردة، بل أصبحت ظواهر مركبة تتداخل فيها المستويات المحلية والإقليمية والعالمية. فالمضيق، بحكم طبيعته الجغرافية، يخضع لسيادة دول بعينها، لكنه في الوقت نفسه يؤدي وظيفة حيوية تتجاوز تلك السيادة، لأنه يشكل جزءاً من البنية التحتية غير المنظورة للاقتصاد العالمي. ومن هنا ينشأ توتر بنيوي بين منطق الاحتكار السيادي ومنطق الإدارة المشتركة، وهو توتر لا يمكن تجاوزه إلا عبر مقاربات نظرية تعترف بأن الأمن في هذه

القانون والسياسة والاقتصاد والأمن. فهي ليست مجرد شرايين مائية للاقتصاد العالمي، بل مختبرات حقيقية لعلاقة السيادة بالحوكمة، ومدى قدرة المجتمع الدولي على تحويل الاعتماد المتبادل من عامل توتر إلى إطار تعاون. وفي هذا الأفق تتبدى المضائق بوصفها مؤشراً على طبيعة النظام الدولي نفسه: فإذا أُديرَت بمنطق الشراكة أصبحت جسوراً للاستقرار، وإذا خضعت لمنطق الصراع تحولت إلى نقاط اختناق تهدد بتفجير توازنات أوسع من حدودها الجغرافية الضيقة.

## المضايق لا تؤدي وظيفة النقل فقط بل تضطلع بدور الوسيط البنوي بين الإنتاج والاستهلاك وبين القرار السياسي والدورة الاقتصادية

أمني في هذا المرر سرعان ما ينعكس على حركة التجارة العالمية، وعلى حسابات شركات الشحن، وعلى سياسات الدول المستوردة للطاقة والغذاء. وهنا يتجلى البعد الكوني للمضايق بوصفها نقاطاً تتجاوز في معناها الحدود الوطنية، لتصبح جزءاً من مفهوم الأمن العالمي المشترك، حتى وإن ظلت قانونياً خاضعة لسيادة دول بعينها.

وإذا انتقلنا إلى مستوى المخاطر، أمكن تصنيفها في إطار ثلاثي الأبعاد يراعي تداخل المستويات التحليلية. فهناك أولاً المخاطر الجيوسياسية الاستراتيجية، التي تتمثل في تحويل المضايق إلى مسارح للتنافس بين القوى الكبرى. ففي عالم يتجه نحو التعددية القطبية، لم تعد البحار فضاءات محايدة، بل تحولت إلى مساحات استعراض للقوة وإعادة تموضع استراتيجي. ومن ثم فإن الحضور البحري المتزايد لقوى دولية في هذه الممرات يعكس رغبة في ترسيخ نفوذ طويل الأمد، كما يعكس سعياً لربط أمن الطاقة بأمن التحالفات. وتكمن خطورة هذا المسار في أنه يضيف على المضايق طابعاً سياسياً مضاعفاً، بحيث تصبح الملاحة نفسها جزءاً من لعبة الردع المتبادل، لا مجرد نشاط اقتصادي محايد. وثانياً، هناك المخاطر الإقليمية المرتبطة باضطرابات البيئة الأمنية المحلية، وتشمل التهديدات غير التقليدية مثل الألغام البحرية، والهجمات الصاروخية المحدودة، وأعمال التخريب أو الاحتجاز. هذه المخاطر لا تستهدف تدمير النظام الملاحي بقدر ما تستهدف رفع منسوب عدم اليقين، وتحويل المضييق إلى مساحة توتر دائم. وهي بذلك تنتمي إلى منطق الحرب الرمزية أكثر مما تنتمي إلى منطق الحرب الشاملة، لأنها تراهن على الأثر النفسي والاقتصادي بقدر رهانها على الأثر العسكري المباشر. وثالثاً، هناك المخاطر البيئية والاقتصادية المترابطة، حيث إن أي حادث كبير في هذه الممرات، سواء كان نتيجة صراع أو نتيجة إهمال تقني، سرعان

ما هو مترابط، وأن أي خلل موضعي فيه سرعان ما يتحول إلى اضطراب كوني في سلاسل الإمداد والأسواق والقدرة على التنبؤ. تُظهر المقاربات الحديثة في دراسات الأمن البحري أن المضايق تقع عند نقطة التقاء ثلاث دوائر تحليلية: دائرة الجغرافيا السياسية، حيث تُقاس قيمتها بقدرتها على التحكم في الحركة العالمية؛ ودائرة الاقتصاد السياسي، حيث تُقاس بوزنها في تدفقات الطاقة والتجارة؛ ودائرة الاستراتيجية العسكرية، حيث تُقاس بمدى قابليتها للتحويل إلى مسرح للردع أو للصراع غير المتماثل. ومن هذا المنظور يمكن القول إن أمن المضايق هو شكل خاص من أشكال الأمن المركب، لأنه لا يتعلق فقط بحماية السفن أو منع القرصنة، بل يتصل بإدارة التوازنات الإقليمية ومنع انزلاق التنافس الدولي إلى مواجهة مفتوحة في نقاط الاختناق الجغرافية.

يتجسد هذا التعقيد بوضوح في حالة مضيق هرمز، الذي يمثل نموذجاً مكثفاً لإشكالية السيادة في مواجهة العولمة الأمنية. فالممرات الملاحية الضيقة، والتداخل المكاني بين المياه الإقليمية والممرات الدولية، يفرضان وضعاً يجعل أي توتر سياسي قابلاً للترجمة فوراً إلى تهديد للملاحة. وفي هذا السياق تتخذ القدرة العسكرية معنى مزدوجاً: فهي أداة ردع من جهة، لكنها في الوقت ذاته عامل هشاشة، لأن مجرد التلويح باستخدامها يكفي لرفع تكاليف التأمين وإرباك الأسواق. ويكشف هذا الوضع عن مفارقة استراتيجية عميقة، مفادها أن الدولة الساحلية التي تمتلك القدرة على التعطيل تمتلك أيضاً مصلحة بنوية في عدم استخدامها، لأن كلفة الإغلاق أو التعطيل تتجاوز في الغالب المكاسب السياسية المتوخاة منه. ولا يقل مضييق باب المندب أهمية في هذا السياق، لأنه يمثل صلة الوصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، ويؤدي وظيفة محورية في الربط بين أسواق آسيا وأوروبا. وقد أظهرت التجارب الحديثة أن أي اضطراب

## أمن المضايق اختبار عملي لقدرة النظام الدولي على التوفيق بين منطق السيادة ومنطق الاعتماد المتبادل بوصفه واقعاً اقتصادياً وأمنياً

## أمن المضائق يتجاوز حماية السفن لإدارة التوازنات الإقليمية ومنع انزلاق التنافس الدولي لمواجهة مفتوحة في نقاط الاختناق الجغرافي

إن الرؤية الاستراتيجية لتأمين المضائق لا يمكن أن تقوم على منطق القوة وحده، ولا على منطق القانون المجرد، بل على صيغة مركبة تزوج بين الردع والإدارة المشتركة، وبين احترام السيادة وضمان التدفق الحر للتجارة. وهذا يقتضي الانتقال من تصور المضيق بوصفه نقطة اختناق إلى تصويره بوصفه مجالاً للمصلحة المتبادلة. فبدلاً من أن يكون أداة ضغط أحادي، يمكن أن يصبح ركيزة لنظام تعاوني يربط أمنه بأمن الطاقة والتنمية والاستقرار الإقليمي. ومن هنا يمكن التفكير في صيغ مؤسسية إقليمية تُعنى بتسيق السياسات البحرية، وتبادل المعلومات، وبناء الثقة بين الأطراف المعنية، على غرار التجارب الناجحة في مناطق أخرى من العالم. كما أن تطوير البدائل الاستراتيجية، مثل خطوط الأنابيب العابرة للبر، لا ينبغي أن يُفهم بوصفه بديلاً عن المضائق، بل بوصفه أداة لتقليل هشاشتها. فالتعدد في المسارات يخفف من منطق الاحتكار الجغرافي، ويمنح الدول والمجتمع الدولي هامش مناورة في أوقات الأزمات، من دون أن يلغي القيمة الاستراتيجية للممرات البحرية ذاتها. وفي الوقت نفسه، فإن ربط أمن المضائق بمنظومة الحوافز الاقتصادية يمكن أن يسهم في تحويلها من أوراق مساومة إلى ركائز استقرار، عبر معادلة تقوم على تبادل الضمانات: ضمان تدفق الإمدادات مقابل دعم التنمية والاستقرار.

في الخلاصة، يتضح أن أمن المضائق البحرية في الشرق الأوسط قد تجاوز الإطار الإجرائي الضيق المرتبط بتنظيم الملاحة أو بحماية السفن التجارية، ليندرج ضمن حقل أوسع من الإشكاليات النظرية والسياسية التي تختبر في جوهرها قدرة النظام الدولي على إدارة مناطق التماس بين المحلي والعالمي، وبين مقتضيات السيادة الوطنية ومتطلبات الحوكمة العابرة للحدود. فهذه الممرات لم تعد مساحات تقنية محايدة، بل أضحت عقداً استراتيجية تتجسد فيها تناقضات النظام الدولي نفسه، حيث

ما يتحول إلى كارثة مزدوجة: كارثة بيئية تصيب النظم البحرية الحساسة، و كارثة اقتصادية تضرب أسواق الطاقة والنقل. وهذا البعد يضيف إلى أمن المضائق بعداً أخلاقياً وتمدنياً، لأنه يربطه بحقوق الأجيال المقبلة وباستدامة الموارد، لا فقط بحسابات القوة الآتية.

في مواجهة هذا الطيف الواسع من المخاطر، تتباين مقاربات القوى الكبرى. فالولايات المتحدة تميل إلى مقارنة تقوم على الردع البحري الموسع، من خلال الوجود العسكري المكثف وبناء شبكات تحالف تضمن حرية الملاحة. غير أن هذه المقاربة، على الرغم من فعاليتها قصيرة المدى، تواجه تحديات متزايدة مع صعود فاعلين جدد يسعون إلى إعادة تعريف قواعد اللعبة البحرية. أما الصين فتتبنى خطاباً يقوم على الربط بين أمن الملاحة ومصالح التنمية، وتقدم نفسها بوصفها طرفاً معنياً بالاستقرار أكثر من كونها طرفاً في الصراع، مستثمرة في ذلك شبكاتها الاقتصادية وعلاقاتها التجارية الواسعة. في حين يسعى الاتحاد الأوروبي إلى تطوير مقاربة تجمع بين الأدوات العسكرية المحدودة وبرامج بناء القدرات والتعاون مع الدول الساحلية، انطلاقاً من خبرته في إدارة فضاءات بحرية متعددة الأطراف. غير أن البعد الإقليمي يظل حاسماً في أي تصور مستدام لأمن المضائق. فالدول المطلة على هذه الممرات ليست مجرد أطراف جغرافية، بل هي فاعلون سياسيون يمتلكون مصالح وأجندات، ولا يمكن تجاهل مخاوفهم السيادية باسم العولمة الأمنية. وفي هذا الإطار تبرز أهمية أدوار الوساطة الإقليمية، ولا سيما الدور الذي اضطلعت به سلطنة عمان في تخفيف التوترات وفتح قنوات الحوار، بما يعكس إمكانية تحويل الجغرافيا من مصدر للتهديد إلى أداة للدبلوماسية الوقائية. كما أن إدماج دول أخرى في أطر تشاورية حول أمن الملاحة يمكن أن يسهم في فصل الخلافات السياسية عن متطلبات الاستقرار البحري.

## للقوة العسكرية معنى مزدوج: أداة ردع وعامل هشاشة لأن مجرد التلويح باستخدامها يكفي لرفع تكاليف التأمين وإرباك الأسواق

## مفارقة استراتيجية مفادها أن الدولة الساحلية تمتلك الإغلاق ولها مصلحة في عدم استخدامها لأن كلفة التعطيل تتجاوز المكاسب المتوخاة

فإنه يعيد إنتاجها كعقد هشاشة مزممة، قابلة في كل لحظة لأن تتحول إلى بؤر توتر تتجاوز آثارها حدودها الجغرافية الضيقة نحو دوائر أوسع من الاضطراب وعدم اليقين في النظام الدولي ككل. ومن هذا المنظور تكتسب المضايق بعداً رمزياً يتجاوز وظيفتها الملاحية، إذ تصبح مرآة تعكس طبيعة العلاقة القائمة بين الجغرافيا والسياسة في عالم يتجه باطراد نحو ترابط أشد وتعقيد أكبر. فهي تختزل في فضاءها المحدود تناقضات العولمة ذاتها: بين السيادة والحوكمة، وبين المصالح الوطنية والمنافع الجماعية، وبين منطق القوة ومنطق التعاون. وبقدر ما تتجح القوى الفاعلة في تحويل هذه التناقضات إلى صيغ توافقية، بقدر ما تتحول المضايق من مصادر هشاشة إلى ركائز استقرار، ومن نقاط اختبار للأزمات إلى مختبرات عملية لإدارة الترابط العالمي.

تتداخل حسابات القوة مع اعتبارات القانون، وتتقاطع مصالح الدول الساحلية مع رهانات القوى الكبرى وسلاسل الإمداد العالمية. وعليه، فإن التحدي المركزي لا يتمثل في تعزيز الإجراءات الأمنية أو في رفع مستوى الجاهزية العسكرية فحسب، بل في بلورة تصور جديد للمصلحة المشتركة يعيد تعريف معنى الاستقرار في هذه الفضاءات الحيوية. فبدلاً من إخضاع أمن المضايق لمنطق اللعبة الصفيرية، الذي يفترض أن مكاسب طرف ما لا تتحقق إلا على حساب طرف آخر، تبرز الحاجة إلى الانتقال نحو منطق المنفعة التراكمية، حيث يُعاد بناء المعادلة على أساس أن أمن الممر الملاحي يمثل مكسباً جماعياً تتقاطع عنده مصالح المنتجين والمستهلكين والدول الساحلية والقوى الدولية في آن واحد. في هذا السياق، يصبح الاستقرار قيمة مشتركة لا امتيازاً سيادياً حصرياً، ويغدو الحفاظ عليه مسؤولية موزعة لا عبئاً أحادياً.

ومن هذا المنظور، يمكن النظر إلى المضايق بوصفها إمكانات استراتيجية للتعاون بقدر ما هي مصادر محتملة للصراع. فهي، بحكم موقعها الجغرافي ووظيفتها الاقتصادية، قادرة على التحول من بؤر توتر مزممة إلى مختبرات عملية لإنتاج صيغ جديدة من التنسيق الدولي، إذا ما أُعيد إدراجها ضمن رؤية استراتيجية ترى في الجغرافيا أداة وصل لا أداة فصل، وفي البحر فضاءً مشتركاً لا ساحة صدام. ويقتضي ذلك الانتقال من مقارنة أمنية ضيقة إلى مقارنة شاملة تربط بين الاستقرار الملاحي والتنمية الساحلية، وبين أمن الطاقة ومتطلبات الأمن الإقليمي، وبين احترام السيادة وبناء الثقة المتبادلة. وعلى هذا الأساس، يغدو أمن المضايق مؤشراً نوعياً على قدرة النظام الدولي على استيعاب منطق الاعتماد المتبادل وإدارته ضمن صيغ مؤسسية فعالة، لا مجرد ملف أمني تقليدي يقتصر على الحسابات العسكرية أو الترتيبات اللوجستية. فالمقاربة التي تدرج هذه الممرات ضمن أطر تشاركية، قوامها تنسيق المصالح وتوزيع المسؤوليات، تتيح إعادة تعريفها بوصفها فضاءات للترابط والاستقرار، لا مجرد نقاط عبور مهددة بالانفجار في كل أزمة سياسية. أما الإبقاء عليها في أسر منطق الاستقطاب والتسييس،

## تدرك دول الخليج أن أمن الممرات لا يُترك للصدفة وبذلت جهودًا لتعزيز القدرات البحرية العمل الجماعي لتأمين هرمز يتطلب استراتيجية وتعريف التهديدات والغموض يفتح الباب للمغامرات

ليست الممرات البحرية في الخليج العربي مجرد خطوط على الخريطة، بل شرايين حياة يتدفق عبرها اقتصاد العالم، من النفط إلى التجارة والمساندة، ويُقاس بها استقرار الإقليم، فمن مضيق هرمز إلى باب المندب، تتقاطع الجغرافيا مع السياسة، وتتحول المياه إلى ساحة صراع صامت أحياناً، ومكشوف أحياناً أخرى. وفي قلب هذا المشهد، تقف دول الخليج أمام سؤال قديم يتجدد: كيف يمكن حماية هذه الشرايين في بيئة إقليمية مضطربة؟

التاريخ القريب يقدم إجابة أولية. فمنذ سبعينات القرن الماضي، حين بدأت دول الخليج تبني دولها الحديثة، كان هاجس الأمن حاضراً بقوة، ليس فقط على اليابسة، بل في البحر أيضاً.

أ.د. محمد الرميحي

وهنا، نصل إلى جوهر المسألة: العلاقة بين الداخل الإيراني والسلوك الخارجي. النظام الذي يشعر بثقة كاملة في تماسكه فهو يحتاج إلى اللعب على حافة الخطر في ممرات دولية وحين يتسلل الشك إلى الداخل، فإن الخارج يصبح ساحة لتعويض هذا النقص. ومن هنا، يمكن فهم لماذا تتكرر أنماط التصعيد في توقيتات تبدو أحياناً غير مبررة عسكرياً، لكنها مفهومة سياسياً..

لقد قام النظام الإيراني منذ نشأته على فكرة أيديولوجية تتجاوز حدود الدولة الوطنية، وتمنح نفسها حق التأثير في محيطها. وتصدير الثورة، لكن هذه الفكرة، مع مرور الزمن، واجهت تحديات عميقة مجتمع شاب، اقتصاد مثقل، وضغوط دولية مستمرة. ومع كل هذا، يصبح للحفاظ على التماسك الداخلي مهمة أكثر تعقيداً، ويغدو تصدير الأزمة خياراً شبه دائم

للممرات البحرية، في هذا السياق، تتحول إلى ساحة مثالية لهذا النوع من السلوك. أي تصدير الأزمات بتكلفة أقل، فهي حساسة للاقتصاد العالمي، مؤثرة، في التجارة الدولية، ولا تحتاج

لم يكن ذلك ترفاً، بل ضرورة فرضتها طبيعة المنطقة، حيث الثروة تمر عبر ممرات ضيقة، وأي خلل فيها يعني اضطراباً يتجاوز حدود الإقليم إلى اقتصاد العالم.

لكن ما تغير اليوم هو طبيعة التهديد. لم تعد المواجهة تقليدية بين جيوش، بل أصبحت مركبة: صواريخ، طائرات مسيرة، جماعات مسلحة، وعمليات غير متكافئة تستهدف السفن والمنشآت، على طريقة ما تقوم به إيران المحاصرة والدخلة في حرب تقريباً صفرية. هذا التحول جعل من أمن الممرات مسألة أكثر تعقيداً، تتداخل فيها السياسة مع التقنية، والردع مع الرسائل.

ومن يتأمل في سلوك النظام الإيراني خلال العقود الماضية، يدرك أن هذه الممرات لم تكن خارج حساباته، بل على العكس، تحولت إلى أدوات ضغط واستعدت إيران لها بتحسين موقعها على مضيق هرمز ورفده بترسانة متنوعة من الأسلحة فكلما اشتدت الأزمات الداخلية أو الخارجية على إيران، ارتفع منسوب التوتر في هذه الممرات. ليس لأن البحر هو الهدف، بل لأنه الوسيلة الأكثر تأثيراً لإيصال الرسالة وأيضاً تقليل الضغوط الداخلية.



## مضيق هرمز وباب المندب تتقاطع الجغرافيا مع السياسة وتتحول المياه لساحة صراع صامت أحياناً ومكشوف أحياناً أخرى

في المقابل، تدرك دول الخليج أن أمن هذه الممرات لا يمكن أن يُترك للصدفة. لذلك، شهدنا خلال السنوات الماضية جهوداً متزايدة لتعزيز القدرات البحرية، وتطوير أنظمة المراقبة، وبناء شراكات إقليمية ودولية. إلا أن هذه الجهود، رغم أهميتها، تظل غير كافية إذا لم تُدعم برؤية سياسية شاملة.

وهذه الرؤية يجب أن تنطلق من مبدأ بسيط: الأمن لا يتجزأ، فلا يمكن تحقيق أمن مستدام في ممرات بحرية إذا كان الإقليم نفسه يعيش حالة توتر دائم، ولا يمكن بناء استقرار طويل الأمد

إلى حرب شاملة لإحداث تأثير كبير. في الرأي العام العالمي للضغط على حكوماته، فهي عملية محدودة، أو تهديد محسوب، قد يكون كافياً لإرسال رسالة تتجاوز المنطقة إلى العالم بأسره.

لكن هذه الاستراتيجية تحمل في داخلها تناقضاً واضحاً. فالممرات التي يُراد استخدامها للضغط، هي نفسها التي تعتمد عليها المنطقة، بما فيها إيران، في حركة تجارتها ونفطها وهذا يعني أن اللعب بها هو، في جوهره، مخاطرة مشتركة.

## خلال العقود الماضية لم تكن الممرات خارج الحسابات بل تحولت إلى أدوات ضغط واستعدت إيران لها بتحسين موقعها على مضيق هرمز

التبلور، بينما يبقى العنصر الثالث بحاجة إلى تطوير، فغياب قنوات تواصل فعالة يزيد من احتمالات سوء التقدير، وهو ما قد يحول حادثاً محدوداً إلى أزمة واسعة.

ومع ذلك، فإن الرهان على التصعيد الدائم ليس خياراً مستداماً لأي طرف، فالممرات التي تُستخدم للضغط يمكن أن تتحول إلى نقاط ضعف، والاقتصاد الذي يتأثر باضطرابها لا يميز بين دولة وأخرى. ومن هنا، فإن مصلحة الجميع، على المدى الطويل، تكمن في استقرار هذه الممرات، لا في توظيفها كأداة صراع.

إن الجغرافيا في الخليج ثابتة، لكنها ليست قدراً مغلقاً، فهي تمنح فرصاً كما تفرض تحديات والممرات البحرية، رغم حساسيتها، يمكن أن تكون جسور تواصل بدلاً من أن تكون نقاط اشتعال لكن ذلك يتطلب إرادة سياسية تدرك أن الاستقرار ليس نتيجة للقوة وحدها، بل لسلامة الرؤية أيضاً.

وفي النهاية، تبقى الحقيقة التي كثيراً ما يتم تجاهلها: لا أمن للممرات في بيئة مضطربة، ولا استقرار لإقليم تُستخدم فيه الجغرافيا كسلاح. ومن يراهن على إدارة التوتر قد يحقق مكاسب قصيرة الأمد، لكنه يزرع بذور أزمات أطول عمراً وأكثر كلفة.

في الأزمنة المضطربة لا تعود الجغرافيا مجرد خرائط صامتة بل تتحول إلى قدر سياسي واقتصادي وأمني، فعدم الاستقرار لا يسبب إزعاجاً للأخريين ولكن أيضاً لمن يقوم بتحريك ذلك الاضطراب فالدول لا تستطيع التهاون عندما تصبح أمن الممرات موضع تهديد ودول الخليج تعرف تلك الحقيقة أكثر من غيرها فأمن البحر والمضائق جزء من وعي البقاء نفسه والتعامل مع الممرات بوصفها أوراق ضغط كما تفعل إيران منطلق قصير النظر ويجلب قوى عالمية للتدخل الفعال والتصرف بعقل الثورة لا الدولة هو خراب بين.

إذا استمرت بعض الأطراف في تبني سياسات تقوم على تصدير الأزمات.

وهنا تبرز أهمية العمل الجماعي الخليجي. فالتحديات التي تواجهها هذه الدول متشابهة إلى حد كبير، والحلول الفردية، مهما كانت متقدمة، تظل محدودة التأثير. أما العمل المشترك، فيمنح هذه الدول ثقلاً سياسياً وأمناً أكبر، ويجعل قدرتها على حماية مصالحها أكثر فاعلية

لكن العمل الجماعي لا يعني فقط التنسيق الأمني، بل يتطلب أيضاً وضوحاً سياسياً في تعريف التهديدات، وتحديد الخطوط الحمراء، فالغموض في مثل هذه القضايا قد يُفسّر على أنه تردد، والتردد قد يفتح الباب أمام مزيد من المغامرات لذلك فإن المطلوب وضع استراتيجية خليجية تقوم على تجميع القدرات والموارد وبناء صناعة عسكرية حديثة وتجميع القوى البشرية المتميزة لخدمة المشروع الموحد والذي يقوم على مشاركة اقتصادية وسياسية شاملة.

في الوقت نفسه، لا يمكن تجاهل الدور الدولي. فالممرات البحرية في الخليج ليست شأنًا إقليمياً فقط، بل هي جزء من منظومة الاقتصاد العالمي، وهذا يمنح القوى الكبرى مصلحة مباشرة في استقرارها، لكنه في الوقت نفسه يفرض تحدياً: كيف يمكن الاستفادة من هذا الاهتمام دون أن تتحول المنطقة إلى ساحة تنافس بين هذه القوى؟

السؤال الذي يطرح نفسه هنا: هل يمكن تحقيق أمن مستدام لهذه الممرات في ظل هذه التعقيدات؟ الإجابة ليست سهلة، لكنها ليست مستحيلة، التجارب الدولية تشير إلى أن الاستقرار في الممرات الحيوية يتحقق حين يتوافر توازن في الردع، ووضوح في القواعد، وقنوات اتصال تقلل من احتمالات التصعيد غير المقصود.

\* أستاذ علم الاجتماع السياسي - جامعة الكويت

وفي الحالة الخليجية، يبدو أن العنصرين الأول والثاني في طور

## أمن الممرات البحرية في عالم متغير

# أمن الممرات يتطلب تعاوناً دولياً واسعاً واحترام القانون والثقة وتطوير القدرات الدفاعية والبحرية

أمن الممرات المائية والمضائق البحرية أحد أهم القضايا الاستراتيجية في العلاقات الدولية المعاصرة، نظراً للدور الحيوي الذي تؤديه هذه الممرات في التجارة العالمية وأمن الطاقة والاستقرار الاقتصادي، فالبحار والمحيطات لم تعد مجرد فضاءات جغرافية طبيعية، بل مساح للتنافس الجيوسياسي وصراع النفوذ، حيث يمر من خلالها نسبة كبيرة من التجارة الدولية وموارد الطاقة التي تعتمد عليها الاقتصادات الكبرى والناشئة على حد سواء. إن فهم طبيعة هذه الممرات وأهميتها الاستراتيجية يتيح قراءة أعمق لطبيعة الصراعات الدولية وتحولات موازين القوى في النظام العالمي، وتاريخياً كانت السيطرة على الممرات البحرية أحد أهم مصادر القوة للدول الكبرى، فقد أدركت الامبراطوريات القديمة أن التحكم في طرق التجارة البحرية يمنحها القدرة على التأثير في الاقتصاد العالمي وتوجيه حركة التجارة لخدمة مصالحها

### د. هاجد الأصلي

الممرات حساسية، وأي اضطراب في حركة الملاحة في هذا المضيق يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع حاد في أسعار الطاقة، كما هو حاصل هذه الأيام أثناء الحرب الأمريكية / الإسرائيلية على إيران، لذلك تحرص القوى الكبرى على ضمان بقاء هذا الممر مفتوحاً وآمناً بينما تحاول إيران استخدامه كورقة ضغط في الصراعات السياسية.

### النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز:

يدخل المضيق في نطاق المضائق التي تصل بين بحرين عامين هما بحر عمان والمحيط الهندي والخليج العربي وهو من الناحية القانونية يدخل في نطاق المضائق الدولية، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وليس لنظام المرور البري أما الدول المشاطئة للمضيق فقد نظمت المادة (39) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها العابر في المضيق حيث نصت على ضرورة أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه وتمتتع عن أي تهديد بالقوة ضد السيادة

ومع تطور النظام الدولي ازدادت أهمية هذه الممرات نتيجة التوسع الكبير في التجارة العالمية وارتفاع الاعتماد على نقل الطاقة عبر البحار، وتشير التقديرات إلى أن (90٪) من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحر ما يجعل أي اضطراب في الممرات المائية ينعكس فوراً على الاقتصاد العالمي.

وتمثل المضائق البحرية نقاط اختناق جغرافية تمر عبرها السفن التجارية وناقلات النفط والغاز وهذه النقاط الضيقة عرضة للتوترات السياسية والتهديدات الأمنية سواء من خلال النزاعات بين الدول أو تهديدات القرصنة والهجمات المسلحة والإرهابية، وسوف نتطرق في هذا المقال للمضائق والممرات البحرية في الوطن العربي.

### مضيق هرمز:

مضيق هرمز يعد شرياناً رئيسياً لنقل النفط من منطقة الخليج إلى الأسواق العالمية، حيث تمر عبر نسبة كبيرة من صادرات النفط العالمية تقدر بحوالي (20٪)، مما يجعله أكثر



## السعودية تمتلك خط أنابيب من الخليج إلى البحر الأحمر وتستطيع أن تصدر جزءاً كبيراً خارج هرمز ولكن تتأثر بارتفاع تكاليف التأمين والنقل

٢- الكويت - البحرين، اعتماد شبه كامل على المضيق، وسوف تتوقف صادرات الطاقة وبذلك تتكبد خسائر فادحة لاعتمادها الكبير على النفط.

٣- قطر، وتعتبر أكبر مصدر للغاز المسال وعند إغلاق المضيق سوف تتعطل صادرات الغاز ويكون هناك تأثير مباشر على أوروبا وآسيا.

٤- الإمارات العربية المتحدة، تمتلك خط أنابيب إلى الفجيرة خارج المضيق، وسوف يكون الضرر نسبياً ولكنها تبقى عرضة للتصعيد العسكري كما هو الآن خلال الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران.

للدول المطلية على المضيق وأي مخالفة لذلك تعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي، كما نصت المادة (٤٠) على عدم جواز قيام السفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي أثناء مرورها العابر في المضيق بأي أنشطة بحث أو مسح دون إذن مسبق من الدول المشاطئة للمضيق.

### تأثير إغلاق مضيق هرمز على دول الخليج:

١- المملكة العربية السعودية، تمتلك المملكة خط أنابيب من الخليج العربي إلى البحر الأحمر وهي بذلك تستطيع تصدير جزء كبير خارج المضيق، ولكنها سوف تتأثر من ارتفاع تكاليف التأمين والنقل والاستهداف المحتمل للبنية التحتية.

## تغيير موازين القوى العالمية وارتفاع الطلب على الطاقة سيؤديان لزيادة التنافس على السيطرة على طرق التجارة البحرية

لتوترات عسكرية أو سياسية.

مضيق باب المنذب:

### قناة السويس:

وهي قناة صناعية تربط بين جزئيين من البحار المفتوحة وهما البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ويبلغ طول القناة 186 كلم وعرضها 200م، ولقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في حركة النقل البحري العالمية، حيث تنقل حوالي 14٪ من التجارة العالمية البحرية، وتتنوع أهمية القناة من موقعها حيث أنه المكان الوحيد الذي يربط مباشرة مياه أوروبا ببحر العرب والمحيط الهندي ودول آسيا والمحيط الهادئ.

### النظام القانوني في قناة السويس:

حسب ما أقرته اتفاقية القسطنطينية تكون حرية الملاحة مضمونة في القناة لجميع المراكب التجارية والحربية ولجميع السفن وفي أي فترة سواء كانت سلم أو حرب، وليس هناك تمييز في المعاملة بين السفن العابرة ولا يجوز لأي من الدول المتعاقدة أن تسعى إلى الحصول على أي مزايا إقليمية أو أي امتيازات أخرى فيما يتعلق باستعمال القناة، وكذلك يحظر على أي دولة استعمال القناة لأي أعمال عدائية أو الإتيان بأي عمل من شأنه الإضرار بسلامة الملاحة فيها، ويمنع على أي دول متحاربة استخدام القناة لأي إنزال أو تحميل أي ذخائر أو أسلحة أو معدات حربية أو جنود في القناة أو في أحد موانئها، ولا يحق للسفن الحربية العائدة للدول المتحاربة أن تمكث في موانئ القناة أكثر من أربع وعشرين ساعة إلا في حالة الضرورة القصوى، هذا وقد استمر النظام القانوني الدولي لقناة السويس ساري المفعول لغاية الحرب العالمية الأولى، عندما فرضت بريطانيا حمايتها على مصر، وتولت بالتالي ممارسة كل الحقوق التي كانت تتمتع بها الدولة العثمانية على قناة السويس وفقاً لاتفاقية القسطنطينية وهذا ما اعترفت به صراحة معاهدة فرساي للصلح لعام 1919م، وكذلك معاهدة لوزان ولم يحدث أي تجديد بعد عقد المعاهدة البريطانية المصرية عام 1936م، التي منحت القوات البريطانية حق التمركز بجوار القناة، ثم إلغاء هذه المعاهدة بإعلان مصري

وهو أحد أهم الممرات الاستراتيجية التي تربط بين البحر الأحمر وخليج عدن ومن ثم المحيط الهندي ويكتسب هذا المضيق أهمية خاصة لأنه يشكل المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وبالتالي يمثل نقطة عبور رئيسية للسفن المتجهة إلى قناة السويس وأي تهديد لأمن هذا المضيق ينعكس مباشرة على حركة التجارة بين أوروبا وآسيا ويؤثر على الاقتصاد العالمي، ويحتل مضيق باب المنذب المرتبة الثالثة عالمياً من حيث عبور موارد الطاقة بعد مضيقي ملقا وهرمز، ويقدر عدد السفن التي تمر عبره بأكثر من 21 ألف سنوياً بما يعادل 57 سفينة يومياً، ويتمتع هذا المضيق بأهمية عسكرية وأمنية.

### النظام القانوني للملاحة في مضيق باب المنذب:

فإذا عدنا إلى المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار نجد اليمن اتخذت قراراً بتحديد اتساع بحرها الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً ويتم قياس ذلك من خط الأساس لجزيرة بريم الواقعة في منتصف المضيق وبذلك يصبح المضيق في المياه الإقليمية لليمن، وعند تطبيق قواعد النظام الدولي فإننا نجد أن جزيرة بريم تقسم مضيق باب المنذب إلى مضيقين، الأول المضيق الصغير وطوله 3 أميال تقريباً ويقع بين جزيرة بريم اليمنية والساحل اليمني وهو صالح للملاحة ويقع تحت السيادة اليمنية والثاني المضيق الكبير وطوله 10 أميال ويقع بين جزيرة بريم اليمنية والساحل الإفريقي وتتظم اليمن حركة الملاحة فيه وفقاً لأحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية المعقودة في هذا الشأن.

وترتبط أهمية باب المنذب ارتباطاً مباشراً بقناة السويس التي تعد أحد أهم الممرات الاصطناعية البحرية في العالم، فهذه القناة تمثل أقصر طريق بحري يربط بين أوروبا وآسيا وتستوعب نسبة كبيرة من التجارة الدولية ولذلك فإن أي اضطراب في باب المنذب قد يؤدي عملياً إلى تعطيل حركة الملاحة في قناة السويس وهو ما حدث في عدة أزمنة تاريخية عندما تعرضت المنطقة

## التغير المناخي وذوبان الجليد قد يؤديان لفتح ممرات بحرية جديدة في المستقبل ما يخلق معادلات استراتيجية جديدة ويغير خريطة التجارة العالمية

دون تحول البحر المتوسط إلى بحيرة مالحة وشكل وجوده دوراً عسكرياً مهماً في العديد من الصراعات العسكرية الدولية، ومن أهم تلك الأحداث حرب شبه جزيرة أيبيريا والمعارك الأطلسية، وكذلك أدى زيادة عدد الأساطيل البحرية التابعة لبريطانيا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا الموجودة في منطقة جبل طارق إلى رفع أهمية المضيق كقاعدة بحرية وهو ما يجدد الصراع كل فترة بين إسبانيا وبريطانيا.

### النظام القانوني للملاحة في مضيق جبل طارق:

يعتبر المضيق حراً للملاحة الدولية لمصلحة السفن التجارية والحربية بموجب التصريح البريطاني الفرنسي والاتفاقية الإسبانية الفرنسية واتفاق طنجة.

### مهددات أمن المضائق البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر:

تعد تلك المضائق الأخطر من حيث التهديدات الأمنية، والانعكاسات السلبية لذلك على الأمن القومي العربي كاملاً وعلى الاقتصاد العالمي، وقد نحدد بعض التهديدات في النقاط التالية:

١- تغيير في موازين القوى لصالح القوى الإقليمية غير العربية مما يشجع تلك الدول على السعي إلى مد نفوذها ومحاولة التحكم في الممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر وذلك إما بشكل مباشر كما في التهديد الإيراني المتكرر والذي نتج عنه مؤخراً أثناء الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران إغلاق المضيق وصعوبة العبور للسفن من خلاله، وامن خلال التدخل بالوكالة كما هو في دعم أنشطة ميليشيا الحوثي في مضيق باب المندب.

٢- استمرار الأزمات الأمنية والسياسية دون حلول في بعض الدول المطلة على الممرات البحرية في المنطقة، وخاصة في

عام ١٩٥١م، وهي الآن تحت الإدارة التشغيلية المصرية بالكامل.

### مضيق تيران:

يعد هذا المضيق المدخل الوحيد الذي يربط بين البحر الأحمر وخليج العقبة الذي يبلغ طوله ١٥٥ كلم وأقصى عرض له ٢٢ كلم ويضيق في أقصى شماله ليلبلغ ٥ كلم ويشكل هذا المضيق نقطة العبور الوحيدة للسفن من وإلى خليج العقبة وأعطته الاتفاقيات الدولية وضعاً خاصاً فهو الممر المائي الوحيد الذي يمكن للسفن الأردنية الإبحار عبره من ميناء العقبة إلى العالم، وكذلك يتم استخدامه من قبل السفن الإسرائيلية وهو يعتبر المخل الوحيد لها على البحر الأحمر.

### النظام القانوني للملاحة في مضيق تيران:

لا يطبق بشأنه نظام المرور العابر وإنما تخضع الملاحة فيه لنظام المرور البري باعتباره يصل بين جزء من أعالي البحر والمياه الإقليمية للدول المشاطئة، ولهذا أقدمت السلطات المصرية عام ١٩٥١م، على إغلاق المضيق أمام السفن الإسرائيلية بسبب حالة الحرب التي كانت قائمة آنذاك.

### مضيق جبل طارق:

يعتبر هذا المضيق موقعاً استراتيجياً يربط بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي مما يجعله أحد أهم الممرات البحرية في أوروبا وعلى الرغم من أن هذا المضيق يتمتع بدرجة عالية من الاستقرار مقارنة ببعض المضائق الأخرى إلا أن أهميته الجغرافية تجعله دائماً ضمن الحسابات الاستراتيجية للدول الأوروبية وحلفائها، ويشرف على المضيق المملكة المغربية من الجهة الجنوبية وإسبانيا من الجهة الشمالية ومنطقة الحكم الذاتي جبل طارق البريطانية، وهو يعتبر نقطة حيوية كطريق شحن لكل المناطق الجنوبية من أوروبا والمناطق الشمالية من إفريقيا والغربية من آسيا وساعد وجود المضيق على تدفق المياه بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي مما حال

## الاستقرار الدولي يظل مرتبطًا بقدرة المجتمع الدولي على إدارة الممرات الحيوية والموازنة بين السيادة الوطنية وحرية الملاحة

لتشمل أبعاداً عسكرية واستراتيجية معقدة فالقوى البحرية الكبرى تعتمد على هذه الممرات لنقل قواتها العسكرية وإمداداتها اللوجستية كما تستخدمها لنشر نفوذها في مناطق مختلفة من العالم، ولذلك تسعى هذه القوى إلى الحفاظ على حرية الملاحة في البحار والمضايق باعتبارها أحد المبادئ الأساسية للنظام الدولي البحري.

وقد شكلت الأمم المتحدة إطاراً قانونياً لتنظيم استخدام البحار والمحيطات من خلال الاتفاقيات الدولية التي تحدد حقوق الدول وواجباتها في المياه الدولية، ومن أبرز هذه الاتفاقيات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي وضعت قواعد واضحة لتنظيم المرحلة في المضايق الدولية وضمان حرية العبور للسفن التجارية والعسكرية مع الحفاظ في الوقت نفسه على سيادة الدول الساحلية.

ومع ذلك فإن تطبيق هذه القواعد يواجه تحديات كبيرة في ظل التوترات السياسية والصراعات الإقليمية ففي العديد من الحالات تحاول بعض الدول استخدام موقعها الجغرافي على المضايق كورقة ضغط لتحقيق مكاسب سياسية أو اقتصادية وهذا الاستخدام السياسي للممرات البحرية قد يؤدي إلى تصعيد الأزمات وتهديد الاستقرار الدولي.

إضافة إلى التهديدات التقليدية المرتبطة بالنزاعات بين الدول تواجه الممرات البحرية أيضاً تهديدات غير تقليدية مثل القرصنة البحرية والإرهاب البحري والهجمات السيبرانية التي تستهدف أنظمة الملاحة وإدارة الموانئ، وقد شهدت بعض المناطق مثل القرن الإفريقي ارتفاعاً ملحوظاً في نشاط القرصنة خلال العقدين الماضيين مما دفع المجتمع الدولي إلى إطلاق عمليات بحرية مشتركة لحماية السفن التجارية وتأمين خطوط الملاحة، كما أن التطور التكنولوجي في مجال الأسلحة البحرية والصاروخية أدى إلى زيادة تعقيد التحديات الأمنية في المضايق البحرية، فبعض الدول باتت تمتلك قدرات صاروخية وبحرية

اليمن والصومال، ففي اليمن لازالت تستمر الحرب بين السلطة الشرعية وميليشيا الحوثيين وتعد سيطرتهم على ميناء الحديدة تهديداً لأمن الملاحة الدولية، ومن جهة أخرى فإن استمرار الأزمة السياسية في الصومال منذ 1990م يشكل تهديداً مستمراً للملاحة الدولية في خليج عدن وقد ينذر بعودة القرصنة البحرية التي كانت سابقاً

٣- استمرار التهديدات الإرهابية لأمن المنطقة في ظل وجود الجماعات الإرهابية مما يشكل تهديداً لأمن الملاحة البحرية.

٤- استمرار النزاعات الحدودية بين دول القرن الإفريقي يمثل تهديداً لأمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر، لا سيما بأن تلك الدول تسيطر على جزر تطل على المضيق.

### الجهود العربية لمواجهة التهديدات على أمن المضايق في المنطقة:

الكثير من دول العالم تتسابق في مد نفوذها في المنطقة بأسباب أمن الممرات البحرية، وتحاول الدول العربية التصدي لتلك المحاولات وتقوم بالتنسيق مع الدول العظمى ودول المنطقة في أمن وحماية الممرات المائية في المنطقة، ويأتي إعلان المملكة العربية السعودية في 2018م، عن تأسيس كتل يضم الدول العربية المطلة على حوض البحر الأحمر موقفاً حاسماً ورئسياً في محاولة هامة لمنع التهديد للممرات البحرية، وتعمل، كما بدأت دول الخليج العربي اهتمامها بتأسيس آلية لمواجهة تهديدات الأمن البحري في إطار ما يعرف بمجموعة الأمن البحري 81 والتي تستهدف الحفاظ على أمن الممرات البحرية، ودشنت جمهورية مصر العربية في 2020م، أكبر قاعدة عسكرية في البحر الأحمر تهدف إلى مواجهة التحديات الأمنية في البحر الأحمر وتأمين حركة الملاحة البحرية الدولية إلى قناة السويس.

وتجاوز أهمية أمن الممرات المائية الجانب الاقتصادي

## شكّلت الأمم المتحدة إطاراً قانونياً لتنظيم استخدام البحار والمحيطات من خلال الاتفاقيات الدولية ومع ذلك يواجه التطبيق تحديات كبيرة

في موازين القوى العالمية وارتفاع الطلب على الطاقة والموارد الطبيعية سيؤدي إلى زيادة التنافس على السيطرة على طرق التجارة البحرية.

كما أن التغير المناخي وذوبان الجليد في المناطق القطبية قد يؤديان إلى فتح ممرات بحرية جديدة في المستقبل وهو ما سيخلق معادلات استراتيجية جديدة وبغير خريطة التجارة العالمية، وهذه التحولات ستفرض على الدول إعادة النظر في استراتيجياتها البحرية وتطوير قدراتها لضمان حماية مصالحها في البيئة الدولية المتغيرة.

وفي الختام يمكن القول إن أمن الممرات المائية والمضائق البحرية يمثل أحد الركائز الأساسية للاستقرار الاقتصادي والسياسي في العالم، فهذه الممرات ليست مجرد خطوط على الخريطة بل هي شرايين حيوية تربط بين الاقتصادات والقارات وتؤثر بشكل مباشر في موازين القوى الدولية، وأن ضمان أمن هذه الممرات يتطلب تعاوناً دولياً واسعاً يقوم على احترام قواعد القانون الدولي وتعزيز الثقة بين الدول إلى جانب تطوير القدرات الدفاعية والبحرية لمواجهة التحديات المتزايدة في البيئة البحرية العالمية.

إن مستقبل الاستقرار الدولي سيظل مرتبطاً إلى حد كبير بقدررة المجتمع الدولي على إدارة هذه الممرات الحيوية بشكل يوازن بين السيادة الوطنية وحرية الملاحة ويمنع تحويلها إلى ساحات للصراع المفتوح، ففي عالم يعتمد بشكل متزايد على التجارة والطاقة العابرة للبحار يصبح أمن المضائق والممرات البحرية ليس مجرد قضية إقليمية بل مسألة أمن عالمي بامتياز.

متقدمة تمكّنها من تهديد السفن في الممرات الضيقة وهو ما يخلق بيئة أمنية حساسة تتطلب تنسيقاً دولياً واسعاً لضمان سلامة الملاحة.

وفي هذا السياق تلعب التحالفات الدولية دوراً مهماً في حماية الممرات البحرية فالقوى الكبرى غالباً ما تتشر قوات بحرية في المناطق الاستراتيجية لضمان حرية الملاحة وردع أي محاولات لتهديد السفن التجارية كما يتم تنظيم مناورات بحرية مشتركة بين الدول لتعزيز قدرتها على مواجهة التحديات الأمنية في البحر.

وبالنسبة لدول الخليج العربي يمثل أمن الممرات البحرية قضية وجودية نظراً لاعتماد اقتصاداتها بشكل كبير على تصدير النفط والغاز عبر البحر ولذلك تولي هذه الدول اهتماماً خاصاً بتطوير قدرتها البحرية وتعزيز التعاون الأمني مع شركائها الإقليميين والدوليين لضمان سلامة طرق التجارة والطاقة.

كما تسعى بعض الدول إلى تنويع طرق تصدير الطاقة لتقليل الاعتماد على المضائق البحرية الحساسة ويتم ذلك من خلال إنشاء خطوط انابيب برية لنقل النفط والغاز إلى موانئ بديلة خارج مناطق التوتر وهذه الاستراتيجية تهدف إلى تقليل المخاطر المرتبطة بإغلاق المضائق أو تعطيل حركة الملاحة فيها. ومن الناحية الاستراتيجية يمكن القول أن السيطرة على الممرات المائية تمثل أحد أهم عناصر القوة الجيوسياسية في العالم المعاصر فالدولة التي تمتلك القدرة على حماية هذه الممرات أو التأثير فيها تستطيع أن تلعب دوراً مؤثراً في النظام الدولي ولهذا السبب تتنافس القوى الكبرى على تعزيز وجودها العسكري والاقتصادي في المناطق التي تضم مضائق وممرات بحرية حيوية.

وفي ظل التحولات المتسارعة في النظام الدولي يتوقع أن تزداد أهمية أمن الممرات البحرية خلال العقود القادمة، فالتغيرات

\* كتاب ومحلل سياسي استراتيجي - المملكة العربية السعودية

## سلامة الممرات البحرية الإقليمية ... المخاطر والمواجهة

# تعزيز قدرة الردع يعتمد على تبادل المعلومات الاستخباراتية في إطار الحوار والتعاون العملياتي

تُعد الممرات البحرية الإقليمية شرايين حيوية للتجارة الدولية، حيث تتحكم في تصدير النفط والغاز والسلع الأساسية، وتُشكل صمام أمان للطاقة، وتربط بين الأسواق العالمية، ما يمنحها أهمية جيوسياسية في السيطرة على مسارات التجارة الدولية وتعزيز الاستقرار، الذي ينعكس بدوره على الاقتصاد العالمي، وتكمن أهمية سلامة الممرات ببناء منظومة لتأمين حرية الملاحة، وحماية السفن التجارية، وضمان تدفق التجارة العالمية، وتطبيق القواعد الدولية لمرور السفن، ومراقبة الممرات لتعزيز الأمن البحري، ومنع التلوث وحمايتها من حوادث الجنوح أو التسرب النفطي، وبالمقابل فإن عدم استقرارها يؤدي إلى تهديد الاستقرار الإقليمي والدولي، وارتفاع الأسعار، وزيادة التوترات الجيوسياسية، ما ينعكس على التجارة العالمية. لذا فإن أمن الممرات مسألة تتجاوز البعد البحري إلى كونها قضية أمن اقتصادي دولي تؤثر على سلاسل الإمداد.

اللواء بحري مهندس (م) / صالح بن صنيح العتيبي

مضيق هرمز يتميز بأهمية اقتصادية واستراتيجية إقليمية ودولية، ويشكل محوراً حيوياً في منطقة الخليج، ويُعد أحد أهم الممرات التجارية الدولية، وتبرز أهميته في حجم التجارة، حيث يمر عبره نحو (١١٪) من التجارة العالمية، بما يشمل نحو (٣٤٪) من صادرات النفط المنقولة بحراً و (٣٠٪) من صادرات الغاز الطبيعي المسال، وفق تقرير منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لعام ٢٠٢٥، كما يوضح الشكل أعلاه - وحدة أبحاث الطاقة - حجم تدفقات الغاز المسال عبر المضيق خلال الفترة (٢٠١٨ - ٢٠٢٥)، ويعتبر المضيق أداة ضغط سياسية، طالما استخدمتها إيران في النزاعات الإقليمية والدولية، حيث يعتبر صمام أمان لاستقرار الطاقة العالمية.

ويُعد مضيق باب المندب أيضاً من أهم الممرات الاستراتيجية عالمياً للتجارة بين آسيا وأوروبا، ويمر عبره نحو (١٠٪) من التجارة الدولية، ما يجعله شرياناً رئيساً لنقل الطاقة، ويربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي، ويعتبر البوابة الجنوبية لقناة السويس التي أسهمت في إعادة تشكيل جغرافيا التجارة بين آسيا وأوروبا عبر اختصار مسافات هائلة وتقليل تكاليف الشحن.





ويوضح الشكل أعلاه - وحدة أبحاث الطاقة - حجم تدفقات الغاز المسال عبر باب المندب خلال الفترة (٢٠١٨ - ٢٠٢٥)، ويؤدي عدم استقراره أيضاً إلى اضطراب في سلاسل الإمداد، والتأثير المباشر على حركة التجارة عبر قناة السويس.

### المخاطر التي تواجه سلامة الممرات البحرية

تمثل الممرات المائية نقاط ارتكاز أساسية في بنية النظام الاقتصادي العالمي، وأن أهميتها الاستراتيجية جعلتها عرضة للتهديدات الأمنية التي لم تقتصر على المخاطر التقليدية فحسب، بل أصبحت مركبة ومتداخلة، تمتد من الأنشطة غير المشروعة مثل القرصنة، مروراً بالنزاعات الجيوسياسية، وصولاً إلى الضغوط الاقتصادية والكوارث الطبيعية، والتي تؤثر في مجملها على سلاسل الإمداد، ومن تلك المخاطر التي تواجه سلامة الممرات ما يلي

١. النزاعات والتوترات الجيوسياسية تُشكل تهديداً لسلامة الممرات، حيث أن تصعيد تلك التوترات واستخدام القوة العسكرية، ومنها الهجمات الجوية سواءً بالطائرات المسييرة أو



## الهجمات السيبرانية تهدد استراتيجي سلامة الممرات البحرية باستهداف بنية أنظمة الملاحة والموانئ والأنظمة التشغيلية وخلق ثغرات لتعطيل سلاسل الإمداد



الصواريخ، التي تستهدف ناقلات النفط والسفن التجارية، تؤدي إلى تعطيل حركة الملاحة، ورفع تكاليف التأمين، وتعيق عمليات الشحن، مما يحول تلك التوترات الإقليمية إلى أزمات اقتصادية دولية، ويؤثر على سلاسل الإمداد، وارتفاع أسعار النفط، وتعطيل الشحنات.

٢. الهجمات السيبرانية تعتبر تهديداً استراتيجياً لسلامة الممرات البحرية، حيث تستهدف البنية التحتية من خلال أنظمة الملاحة، والموانئ، واختراق الأنظمة التشغيلية، وخلق ثغرات لتعطيل سلاسل الإمداد، ما يزيد من تكاليف التأمين، والكوارث الملاحية، كما تستهدف تلك العمليات كابلات الإنترنت والتأثير على سرعة نقل البيانات، ومن تلك الأدوات والأسلحة الرقمية على سبيل المثال، التصيد الاحتمالي، وبرامج الفدية، وهجمات الحرمان من الخدمة (DDoS)، التي تستهدف أنظمة إدارة الشحن والخدمات اللوجستية، وذلك من خلال إغراقها ببيانات وهمية هائلة، ما يؤدي إلى تعطيل العمليات التشغيلية، والخسائر المالية العالية.

٣. زرع الألغام البحرية بكافة أنواعها يُعد من التهديدات والتحديات التي تواجه الممرات المائية، تهدف إلى عرقلة الملاحة، وتجبر السفن لتغيير مساراتها لمناطق آمنة، ما يؤدي إلى زيادة تكاليف التأمين والشحن وتعطيل إمدادات الطاقة، كما أنه من الصعب إزالتها في ظل العمليات العسكرية.

٤. القرصنة والسطو المسلح وكافة الأنشطة غير المشروعة تهدد أمنية تواجه الممرات، حيث تضطر السفن لتغيير مساراتها، ما ينعكس على انتظام سلاسل التوريد.

٥. تواجه الممرات المائية مخاطر التلوث البيئي والتسربات النفطية وتلوث المياه، والذي يؤثر على البيئة البحرية.

٦. المخاطر الطبيعية وتغير المناخ تؤثر على سلامة الممرات، وتشمل تغيرات الطقس المفاجئة، وارتفاع مستوى سطح البحر، ما يزيد من احتمال حوادث الملاحة في الممرات الضيقة، ويفرض متطلبات لوجستية وتقنية إضافية، ويرفع تكاليف التشغيل والتأمين، وتأخير جداول الشحن.



## تستخدم جماعة الحوثي الهجمات وسيلة ضغط في المفاوضات السياسية وتعتبر إيران البحر الأحمر ورقة سياسية لتعزيز قدرتها لمواجهة التحالفات

## هشاشة منطقة القرن الإفريقي تهدد أمن الملاحة والأمن الإقليمي وتزيد الأنشطة غير المشروعة وترفع فرص التنافس الدولي للتواجد وبسط النفوذ

تأكيد قوتهم وجاهزيتهم العملية، حيث سعت الجماعة إلى إعادة تسويق نفسها كقوة مقاومة ضاغطة على الطاولة، يمكنها قلب المعادلة إذا تجاهلتها القوى الإقليمية والدولية.

٤. اعتراف إسرائيل المنفرد بأرض الصومال، قد يقيد أي إمدادات إلى الحوثيين، لكنه سيهدد الملاحة، حيث إن الهجمات من الحوثيين قد تتصاعد كردود فعل على أي تواجد عسكري أو تعاون مع إسرائيل قرب اليمن، وسيشكل تهديداً للأمن الاقتصادي في مصر وقناة السويس، ما ينذر بتعميق عسكرة البحر الأحمر وتهديد الأمن البحري.



تتشابه تبعات التهديدات في الخليج العربي والبحر الأحمر في اضطراب سلاسل الإمداد، إلا أن البحر الأحمر يمتد تأثيره بشكل أوسع على المستهلكين حول العالم بسبب موقع قناة السويس، بينما تتركز التهديدات في الخليج أكثر حول أمن خطوط إمداد الطاقة للأسواق العالمية، والتهديدات التي تواجه الأمن البحري في البحر الأحمر تنعكس بالتالي على الخليج وبالعكس، كون الأمن في البحر الأحمر يعتمد على الاستقرار في الخليج لضمان تصدير النفط، بينما يعتمد الخليج على البحر الأحمر كمنفذ استراتيجي بديل في حال إغلاق وتعطل مضيق هرمز.

### العوامل التي تدفع هذه التهديدات إلى الواجهة في الخليج ومضيق هرمز

١. النزاعات بين أمريكا وإسرائيل وإيران تزيد من مخاطر الصراع الذي يمتد إلى مضيق هرمز، وقد تستغل إيران الضغوط عليها في عرقلة الملاحة أو إغلاق المضيق كورقة ضغط أو رد على استهداف مصالحها.

٢. توتر العلاقات بين إيران ودول الخليج وعدم الاستقرار في المنطقة يزيد من محاولة إيران لمد نفوذها الإقليمي، ويزيد من مخاطر الهجمات على السفن والمنشآت النفطية.

٣. المنافسة على موارد الطاقة والنقل وسعي الدول إلى النفوذ البحري والسيطرة والتأمين على خطوط الملاحة لضمان مصالحها الاقتصادية قد يتطلب تسليح بحري.

٤. الهجمات السيبرانية الموجهة قد تكون لأغراض سياسية أو مالية.

### العوامل التي تدفع هذه التهديدات إلى الواجهة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب

١. تسعى جماعة الحوثي إلى استخدام الهجمات كوسيلة ضغط في المفاوضات السياسية، حيث يعتبرون البحر الأحمر ورقة ضغط سياسية، تحاول من خلالها إيران الداعمة إلى تعزيز قدرتها على مواجهة تحالفات إقليمية ودولية.

٢. تعتبر جماعة الحوثي سيطرتهم على البحر الأحمر جزءاً من صراعاتهم في اليمن لتعزيز نفوذهم، حيث تسعى الجماعة إلى إظهار قدراتهم على التأثير في التجارة العالمية كقوة إقليمية لمنحهم اعترافاً دولياً غير مباشر.

٣. استخدام الحوثيين لأنظمة تسليحية، يعكس رغبتهم في

## الممرات البحرية ليست ملكًا لدولة بل أصولًا مشتركة واستقرارها أساس الازدهار العالمي لذا فإن التعاون الإقليمي والدولي مطلب لحماية حرية الملاحة

### تداعيات المواجهة الأمريكية الإسرائيلية ضد إيران على الأمن البحري

مفتوحة لنشاط الجماعات المتطرفة وساحات صراع بالوكالة، ونقاط جذب لإدخال أطراف غير إقليمية كمحاور رئيسة، وأدوات ضغط تعرقل مسارات الاستقرار في المنطقة، وأدوات جيوسياسية تُستخدم لإعادة تشكيل خرائط النفوذ، ما يؤثر على أمن الملاحة والأمن الإقليمي، ولأهمية موقعها الاستراتيجي تصاعدت فرص التنافس الدولي للتواجد العسكري ومد النفوذ، ما يندرج بتحديات على الأمن البحري، ويزيد من حدة التوترات في المنطقة، وإن الاعتراف الإسرائيلي المنفرد بـ"أرض الصومال"، وأزمات القرن الإفريقي سيكون لها التأثير على الأمن البحري، ما يتطلب تهديده تلك التوترات باتخاذ الدبلوماسية وبناء استراتيجية للتعاون العسكري وتفعيل الهيكل السياسي للدول المتشاطئة، وفتح باب الحوار وحل النزاعات سلمياً، ودعم التنمية الاقتصادية للحد من الجماعات المسلحة، ومكافحة الإرهاب، وتوفير المساعدات الإنسانية.



### المقاربات لمعالجة التحديات المشتركة في الخليج والبحر الأحمر

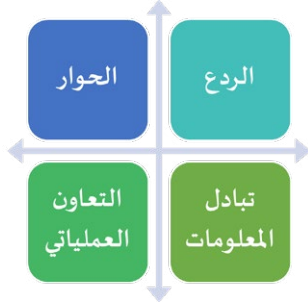
أطلقت أمريكا في عام ٢٠١٩م، عملية "الحارس" لحماية أمن الملاحة في الخليج ومضيق هرمز، في الوقت الذي كانت تبحث فيه أوروبا لتأمين حضور في المنطقة رغم تحفظها على العملية الأمريكية، حيث قامت في عام ٢٠٢٠م، بإطلاق عملية "Operation Sentinel"، لضمان أمن الملاحة عبر مضيق هرمز وخليج عمان،

ووضعت القوانين الدولية البحرية لتنظيم حركة السفن، وضمان سلامة الملاحة، إلا أن تطبيقها يواجه تحديات وانتهاكات غير مبرره. حيث إن التوترات السياسية، وعدم تصديق بعض الدول عليها، وضعف الرقابة أدى إلى عدم احترامها في مثل هذه النزاعات، إن التهديدات التي تواجه الأمن البحري في الخليج جراء الأحداث الجارية تعرقل الملاحة وتؤثر سلباً على اقتصاد الدول المصدرة والمستوردة للنفط، هذه المواجهة لها تداعياتها على تقويض الأمن البحري من خلال استهداف الملاحة التجارية، وتدمير البنية التحتية، وفرض حصار بحري يسبب اختناقات في سلاسل التوريد. وتشمل الآثار طويلة الأمد تلوثاً بيئياً نتيجة غرق السفن المحملة بالوقود والذخائر، ما يهدد النظم البيئية وسلامة الممرات لفتترات زمنية طويلة، وأن زرع الألغام في مثل هذا الممر سيكون له الأثر البالغ أثناء وبعد المواجهة، كما إن هذا النزاع سيؤدي إلى عزل الموانئ الإقليمية عن منظومة التجارة الدولية، وأن بعض الدول المتضررة ستقوم بتعزيز تواجدها لتأمين خطوط الملاحة، ما يندرج بعسكرة مياه الخليج، وتهديد الأمن البحري. إن إغلاق مضيق هرمز سيكون له التأثير الأقوى أولاً على إيران، وستواجه الدول المتضررة واحدة من أعقد الأزمات متعددة الأبعاد منذ عقود، والتأثير لن يكون محصوراً في قطاع الطاقة فحسب، بل سيمتد إلى جوانب عدة مثل الاقتصاد، الأمن، السياسة الخارجية. أن التهديدات التي تواجه الأمن البحري في الخليج ستبقى قائمة دون تسوية.

### تداعيات أحداث القرن الإفريقي على مضيق باب المندب

منطقة القرن الإفريقي عانت من النزاعات السياسية والحروب الأهلية وانعدام الأمن الغذائي، ما أدى إلى هشاشتها، وضعف المؤسسات والشرعية، مما جعلها عرضة لجميع أنواع الاختراق من الجماعات المسلحة، حيث أصبحت مناطق

استراتيجية شاملة تتضمن ما يلي



- الردع: استخدام القوة العسكرية لمنع التهديدات، كما أن الردع قد يكون بإرسال إشارات حازمة من خلال نشر السفن والتدريبات المشتركة دون استخدام القوة، ويتكامل مع الأدوار الأخرى في أن الردع يحتاج قدرات عملياتية في الميدان، والتعاون العملي يسمح بتنسيق المناورات العسكرية المشتركة وتعزيز قدرة الردع الذي يعتمد على تبادل المعلومات الاستخباراتية.

- الحوار: فتح قنوات اتصال لحل الخلافات سلمياً، ويتكامل مع الأدوار الأخرى في أن الحوار يكون مكملاً للردع في سياق استراتيجية شاملة عندما يكون هناك تواصل مفتوح بين الأطراف المعنية، ويستخدم الحوار للضغط الدبلوماسي والتفاهم لتجنب التصعيد، كما يسهم الحوار في إنشاء آليات لتبادل المعلومات الاستخباراتية ويعزز التعاون العملي.

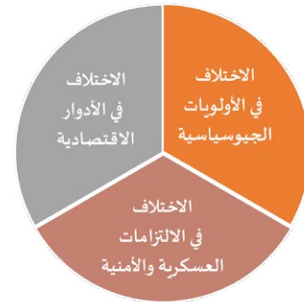
- تبادل المعلومات: مشاركة المعلومات الاستخباراتية يعزز الوعي الأمني المشترك ويكشف التهديدات مبكراً، ويتكامل مع الأدوار الأخرى في أن المعلومات الاستخباراتية مهمة في اتخاذ الإجراءات اللازمة حيال الردع، وأن الحوار يسهم بفعالية في تبادل المعلومات.

- التعاون العملي: إجراء عمليات مشتركة وتنسيق الجهود في مجالات مثل مكافحة القرصنة، ويتكامل مع الأدوار الأخرى في كونه عامل ردع وذلك من خلال إظهار القوة والقدرات العملية في الميدان، والتعاون العملي قد يكون جزءاً من اتفاقيات دولية أوسع يتم التفاوض عليها من خلال الحوار.

كما أطلقت أمريكا في ديسمبر ٢٠٢٣م، عملية "حارس الازدهار" متعددة الجنسيات لحماية التجارة في البحر الأحمر، وأطلق الاتحاد الأوروبي مهمته البحرية "ASPIDES"، في ٢٠٢٤م، كعملية دفاعية أمنية بحرية لحماية السفن التجارية في البحر الأحمر، بينما فضلت دول الخليج، انتهاج سياسة أكثر هدوءاً مع إبقاء باب الدبلوماسية مفتوحاً، وينسجم هذا التوجه مع مسار أوسع اتسمت به السنوات الأخيرة يقوم على تغليب الحلول الدبلوماسية للنزاعات سواء مع إيران أو في اليمن.

يمكن قياس نجاح هذه الاستراتيجيات من خلال التركيز على الفعالية الأمنية، والاستجابة للتهديدات والتصدي لها، والاستدامة الاقتصادية، والقدرة على حماية طرق التجارة العالمية، إلا أن التحديات السياسية والأمنية تعيق تطور الاستراتيجيات وتشكل تهديداً يستدعي التنسيق الدائم بين الدول المعنية، وأن تباين الاستراتيجيات يرجع إلى اختلاف الأولويات الجيوسياسية والاقتصادية، حيث تركز دول الغرب على حماية طرق التجارة الدولية في إطار تحالفات واسعة، بينما تتبنى دول الخليج الدبلوماسية والاستراتيجيات الأمنية ذات الطابع الوطني والإقليمي، مع الاهتمام بالاستقرار السياسي ووقف إطلاق النار في مناطق الصراع، ودعم التنمية المستدامة.

"العوامل التي تفسر التباين في الاستراتيجيات المتخذة"



يمكن أن يكون هناك أدوار تكاملية بين (الردع، الحوار، تبادل المعلومات، والتعاون العملي) لتحقيق الأمن البحري في الخليج والبحر الأحمر، وأن هذه الأدوار تدعم الاستراتيجيات بشكل فعال، إذا تم استخدامها بشكل متوازن، ويمكن أن يكون هناك تقسيم تكاملي للأدوار تعمل بشكل متكامل يعتمد على

بطبيعتها إلى ما وراء الدول المجاورة والبحار الإقليمية، حيث تمتد مصالح الوطن مع احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها، لذا أولت المملكة أهمية قصوى لأمن واستقرار جميع دول المنطقة بحكم مكانتها القيادية الإقليمية والدولية، وحرصت على تأمين خطوط الملاحة البحرية لضمان تدفق التجارة العالمية واستقرار الاقتصاد الدولي، ودعت ونظمت الفعاليات لتعزيز وتوثيق التعاون الدولي لضمان أمن الممرات، للحفاظ على مرونة وفعالية سلاسل الإمداد باعتبارها محركاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية والتعاون الدولي، وتعاملت مع التهديدات بالحنكة والدبلوماسية سعياً منها لازدهار الاقتصاد العالمي.



### تطويق التحديات المشتركة في الخليج والبحر الأحمر

الممرات البحرية ليست ملكاً لدولة معينة بل أصول مشتركة استقرارها هو أساس التجارة والازدهار العالمي، لذا فإن التعاون الإقليمي والدولي مطلب لحماية حرية الملاحة التي تضمن الحفاظ على الاقتصاد العالمي، وتحقيق الأمن البحري في هذه الممرات التي تقع غالباً في مناطق نزاع أو توتر سياسي، حيث يتطلب الأمر تضامناً للجهود لتحقيق الأمن البحري، ويمكن أن يتم البدء في التعاون كمرحلة أولى في تبادل المعلومات ثم التحول بشكل تدريجي متوازن نحو مبادرات عملية مشتركة بدءاً بالتدريبات البحرية حتى الوصول للتعاون المرجو لحماية حرية الملاحة، والتعامل مع التهديدات من خلال استراتيجيات طويلة المدى تتضمن تأمين وتعزيز التواجد الإقليمي والدولي للقوات البحرية لنشر دوريات مراقبة مستمرة واستخدام الطائرات المسيرة لمتابعة السفن وحركة الملاحة، والتحالفات الأمنية المشتركة لضمان السيطرة، وتبادل المعلومات الاستخباراتية، كما يمكن أن تتضمن هذه الاستراتيجيات تنويع طرق إمدادات الطاقة عبر خطوط أنابيب بديلة، وتوظيف التكنولوجيا الحديثة في المراقبة والإنذار المبكر، لرصد التهديدات الأمنية والتعامل معها قبل تفاقمها، مع جاهزية الردع لمنعها، وفتح باب الحوار، وتعزيز المبادرات والمبادئ القانونية الدولية التي تضمن حرية الملاحة.

### الأمن الوطني للمملكة والأمن الإقليمي

المملكة تتمتع بموقع استراتيجي على البحر الأحمر والخليج، ما يمنحها سيطرة حيوية على مضائق استراتيجية (مضيق هرمز، وباب المندب)، تعتبر شرايين الحياة للتجارة العالمية، وإن عدم استقرارها يؤثر على استقرار ومصالح المنطقة وعلى سلاسل الإمداد العالمية، تعتبر استراتيجية الأمن الوطني للمملكة بمثابة الإطار الأعلى الذي تُبنى عليه قدرتها على حماية مصالحها واستقرارها والتنمية المستدامة، وأن من مدخلات هذه الاستراتيجية الموارد الطبيعية والموقع الجيوسياسي وطبيعة الجوار الإقليمي والعلاقات الدولية، وتعد المملكة ثقلًا اقتصادياً عالمياً في مجال الطاقة، لذا فإن استراتيجية الأمن الوطني تمتد

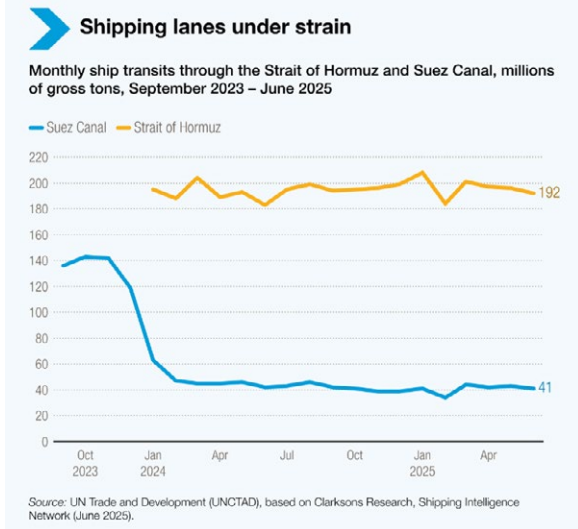
\* مستشار أول للدراسات الدفاعية والأمنية - مركز الخليج للأبحاث

## الأمن البحري... رؤية مستقبلية نحو الاستقرار

# تهدئة القرن الإفريقي ببناء صيغة تعترف بالسيادة وتنظم الوصول للبحر وتمنع عسكرة الخلافات

مفهوم الأمن البحري اليوم لا يُختزل في حماية السفن وحرية العبور فحسب، بل اتسع نطاقه ليشمل أبعاداً أخرى منها الأمنية والاقتصادية والسيبرانية والعسكرية إلى جانب بعده الجيوسياسي المرتبط بالمضائق والممرات البحرية وموازن القوى الإقليمية. وهذا التحول لم يبق في حدود التطوير، بل انعكس بوضوح على مستوى الاهتمام الدولي وفي البنى المؤسسية التي أنشأتها الدول والمنظمات للتعامل مع هذا الملف. ففي ٢٠ مايو ٢٠٢٥م، عقد مجلس الأمن جلسة رفيعة المستوى حول الأمن البحري، شدد فيها الأمين العام للأمم المتحدة على أنه "من دون أمن بحري، لا يمكن أن يكون هناك أمن عالمي". كما أن عدد من الدول والمنظمات اتجه إلى تخصيص أطر قيادية ومناصب مكرسة لهذا الملف بصيغ مختلفة، فالاتحاد الأوروبي يعمل عبر منسق أعلى للأمن البحري، والدنمارك عينت ممثلاً خاصاً للأمن البحري بدرجة سفير.

اللواء البحري الركن (م) / عبد الله بن جابر الزايدي



وتؤكد هذه الدلالات أن البحر لم يعد مجرد فضاء للعبور أو ساحة لمخاطر متفرقة، بل أصبح مجالاً استراتيجياً يرتبط مباشرة بأمن الطاقة، وسلامة التجارة، واستمرارية الاتصال، وحماية البنى التحتية البحرية الحرجة، وبقدرة الدولة على منع تحويل الممرات إلى أداة ضغط أو ابتزاز أو تعطيل وظيفي.

وفي الإقليم الممتد من الخليج العربي إلى البحر الأحمر مروراً ببحر العرب تتجسد هذه الحقيقة بأوضح صورها. فمضيق هرمز يمر عبره نحو ٢٠ مليون برميل يومياً من النفط والمنتجات النفطية، أي ما يعادل ٢٥٪ تجارة النفط المنقول بحراً. كما يعبره أكثر من ١١٢ مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي المسال LNG، بما يوازي ٢٠٪ من تجارة الغاز العالمية. وفي المقابل أظهرت اضطرابات البحر الأحمر وباب المندب أن التهديد في نقطة اختناق واحدة قادرة على الارتداد مباشرة إلى قناة السويس وإلى سلاسل الإمداد العالمية، إذ تراجعت حمولة السفن العابرة من القناة في مايو ٢٠٢٥م، بنحو ٧٠٪ عن مستويات ٢٠٢٢م. وهنا يتضح أن الأمن البحري أصبح أحد مرتكزات الأمن الوطني، لأن أي اضطراب فيه ينعكس سريعاً على الطاقة والتجارة والاتصال والثقة التشغيلية والاستقرار السياسي معاً.

التحول في طبيعة التهديد. من مخاطر العبور إلى استهداف المنظومة.

لم يعد التهديد البحري في هذه المنطقة يُختزل في احتمال المواجهة بين الدول أو في القرصنة بمعناها التقليدي، بل اتسع ليشمل طيفاً مركباً من المخاطر والتهديدات التقليدية وغير التقليدية، من الصواريخ والمسيرات والألغام والتشويش الملاحي



الأمنية الأوسع. لذلك فإن اتساع المخاطر لا يقاس بعدد الحوادث فقط، بل بتتبع أدواتها وقدرتها على التأثير في الملاحة والطاقة والاتصال والموانئ معاً. أما تطويقها فلا يمكن أن يقوم على أداة منفردة، بل عبر بيئة أمن بحري متكاملة تركز على صورة بحرية مشتركة ودفاع متعدد الطبقات، وإنفاذ القانون، وحماية سيبرانية، وتأمين للبنية التحتية البحرية الحرجة.

### الاستجابة الإقليمية. إدارة التحديات عبر الممرات الحيوية

تعاملت دول المنطقة مع التحديات البحرية عبر مسارين متوازيين، الأول رفع الجاهزية العملياتية لحماية الملاحة، والثاني تخفيف أثر الخطر عبر بدائل تشغيلية محدودة. ففي البحر الأحمر وباب المندب، تعززت الجهود عن طريق القوات البحرية المشتركة ممثلة بقوة الواجب CTF 153 المعنية بالأمن البحري في البحر الأحمر وباب المندب وخليج عدن، إلى جانب العملية البحرية الأوروبية أسبيدوس التي مدد الاتحاد الأوروبي ولايتها حتى ٢٨ فبراير ٢٠٢٧م، لحماية حرية الملاحة ودعم الأمن البحري. كما رفعت الدول المشاطئة جاهزية قواتها البحرية وخفر السواحل، ووسعت إجراءات المراقبة والحماية في الممرات الحساسة. وفي الخليج العربي ومضيق هرمز، اتجهت بعض الدول إلى تقليل الاعتماد الكامل على نقاط الاختناق البحرية عبر الاستقادة من البدائل إدراكاً منها بأن الاعتماد المطلق على نقطة اختناق واحدة يضاعف الهشاشة الاستراتيجية.

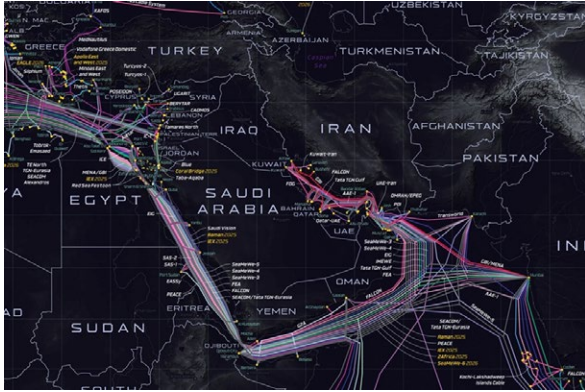
إلى الهجمات السيبرانية والجريمة البحرية المنظمة. وبذلك لم يعد التهديد موجهاً للسفينة وحدها، بل إلى قابلية التشغيل ذاتها. ولهذا تتعامل المنظمة البحرية الدولية IMO مع المخاطر السيبرانية البحرية بوصفها جزءاً من منظومة السلامة والأمن التشغيلي. فالخضوع لا يحتاج إلى إغلاق الممر كاملاً حتى يحقق أثراً استراتيجياً، يكفي أن يرفع الكلفة، ويزيد عدم اليقين ويحول المرور إلى نشاط عالي المخاطرة.

والتطور الأخطر أن التهديد لم يعد موجهاً إلى الممرات البحرية وحدها، بل امتد إلى ما تحت سطح البحر، وإلى البنية التحتية والمنظومات التشغيلية المرتبطة بها، بما في ذلك الموانئ، وأنظمة الملاحة والمراقبة، والكابلات والأنابيب، وسائر العناصر التي تضمن العبور واستمرارية العمل.

وإلى جانب هذه التهديدات ذات الطابع العسكري والتقني، تبرز كذلك القرصنة والسطو المسلح والتهريب والصيد غير النظامي وغيرها من الأنماط التي باتت تتدرج ضمن الجريمة البحرية العابرة للحدود (الجريمة الزرقاء BLUE CRIME). وتوضح الأمم المتحدة المعنية بالمخدرات والجريمة أن الجريمة البحرية تشمل طيفاً واسعاً من الأفعال في البحار والمياه الساحلية، من السطو المسلح إلى تهريب المخدرات والبشر والأنشطة غير القانونية الأخرى. وتكمن خطورة هذه الأنماط في أنها لا تستهدف الشحن وحده، بل تستنزف الرقابة البحرية، وتفتح بيئات رمادية تتقاطع فيها الجريمة المنظمة مع التهديدات

## الأمن البحري أحد مرتكزات الأمن الوطني وأي اضطراب فيه ينعكس سريعاً على الطاقة والتجارة والاتصال والثقة التشغيلية والاستقرار السياسي

لهذا يتضح جلياً أن الأمن البحري لم يعد ملفاً خدمياً، بل أحد أهم مرتكزات الأمن الوطني.



مسار الكابلات البحرية في البحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي

أما على مستوى الطاقة والتجارة وسلاسل الإمداد، فإن أي مساس بالأمن البحري في هذه المنطقة يترد سريعاً إلى السوق العالمية، لأنه يرفع كلفة الشحن والتأمين، ويُطيل زمن الرحلات، ويعيد تشكيل مسارات التجارة. فالممرات البحرية في هذه المنطقة لا تمر عبرها تدفقات النفط والغاز فحسب، بل تحمل جزءاً كبيراً من تماسك السوق الدولية نفسها وأي اضطراب فيها ينعكس مباشرة على السوق. ولهذا لم يعد الأمن البحري نطاقاً محصوراً بقوة بحرية أو جهة تشغيلية بعينها، بل أصبح مجالاً تتقاطع فيه اعتبارات الطاقة والاقتصاد والاتصال والسيادة والردع في آن واحد.

### الردع البحري. من حماية الملاحة إلى بناء الاستقرار

لا يتحقق الاستقرار البحري المستدام بمجرد تكثيف الدوريات أو زيادة الوجود العسكري في البحر، ما لم يقترن ذلك بإطار تنظيمي وتشغيلي واضح، وبقدرة فعلية على منع الخصم من تحويل التهديد إلى أثر فعلي. فجوهر الردع البحري ليس في الحضور وحده، بل في جعل تعطيل الملاحة أو استهداف الأصول البحرية خياراً عالي الكلفة، محدود الجدوى وصعب التنفيذ. ومن هنا لم يعد المطلوب مجرد تأمين الممرات البحرية، بل تأمين المنظومة البحرية كاملة بما يضمن استمرارية العمل في الظروف العادية وأوقات التهديد.

غير أن هذه الاستجابة على أهميتها، تبقى محدودة بسقف الجغرافيا، فالمضائق الحيوية في المنطقة لا يمكن تجاوزها بترتيبات أو بدائل. بل يمكن فقط تقليل مستوى الهشاشة المرتبط بها. ومن المعلوم إن المسارات البديلة خارج مضيق هرمز لا تعادل حجم التدفقات التي تمر عبره في الظروف الطبيعية، كما أن البحر الأحمر لا يزال يعمل في بيئة أمنية حساسة. لذلك فإن نقل جزء من التدفقات من مسار إلى آخر لا يُزيل الخطر، بل يخفف الضغط في نقطة ويعيد توزيعه على نقطة أخرى. ومن هنا فإن التحدي الحقيقي لا يكمن فقط في حماية السفن، بل في حماية المنظومة البحرية الأوسع. لقد حسّنت دول المنطقة إدارة المخاطر، لكنها لا تزال بحاجة إلى بناء منظومة إقليمية أكثر تماسكاً، قادرة على منع إعادة إنتاج التهديد كلما تجددت أسباب التوتر.

الانعكاسات الاستراتيجية. الأمن الوطني والسيادة الرقمية وسلاسل الإمداد.

على مستوى الأمن الوطني والإقليمي، لا يعني اختلال الأمن البحري مجرد اضطراب في العبور الملاحي، بل يعني اختلال قدرة الدولة على حماية شرايينها الحيوية وضبط مجالها البحري ومنع انتقال التهديد من البحر إلى الداخل. فالدول المشاطئة في الخليج العربي والبحر الأحمر لا تعتمد على البحر بوصفه ممراً تجارياً فقط، بل بوصفه امتداد مباشر لأمنها الوطني، إذ تمر عبره الصادرات والواردات والطاقة والتمويل والاتصالات. ومن خلاله تُحمى الموانئ والمنشآت الساحلية والبنية التحتية البحرية. لهذا فإن أي تهديد في هرمز أو باب المندب يضغط مباشرة على قدرة الدولة على حماية مكتسباتها وقدراتها.

أما على المستوى الإقليمي، فإن اضطراب هذه الممرات يعيد تشكيل توازنات الردع والاحتكاك بين دول المنطقة والقوى الخارجية، ويرفع الحاجة إلى ترتيبات أمنية مشتركة. لكنه في الوقت نفسه يزيد مخاطر سوء التقدير وتدويل الأزمات، وتداخل المسارح من الخليج إلى البحر الأحمر. ولا يقل البُعد السيادي والرقمي أهمية عن ذلك، لأن الأمن البحري يمس أيضاً قدرة الدولة على حماية البنية التحتية بما في ذلك الكابلات وألياف الطاقة، فالكابلات لم تعد مجرد بنية تقنية مساندة، بل أصبحت العمود الفقري للاتصالات الدولية والاقتصاد الرقمي. إذ تؤكد ITU أنها تحمل أكثر من 98% من تدفقات البيانات الدولية.

وبذلك لم يعد أثر التوتر محصوراً في الرسائل العسكرية أو احتمالات الاحتكاك، بل انتقل إلى تعطيل مباشر للعبور وفرض كلفة تشغيلية فورية على السوق العالمي.

كما أن باب المندب لا يتأثر فقط بما يجري في اليمن والبحر الأحمر، بل أيضاً بما يحدث في القرن الإفريقي. فالتطورات الخاصة بإثيوبيا والصومال ومسألة محاولة الوصول إلى نفاذ بحري أظهرت أن استقرار هذا المر يرتبط أيضاً بملفات السيادة والموانئ والتموضع الإقليمي.

كما أن الحضور العسكري الإقليمي والدولي في جيبوتي وما حولها يظل ذا أثر مزدوج. فمن جهة، يوفر هذا الحضور قدرات مهمة لمكافحة القرصنة، وحماية خطوط العبور، والاستجابة السريعة. ومن جهة أخرى، يُراكم في مساحة ضيقة مصالح متنافسة لقوى كبرى وإقليمية. وهذا التراكم يرفع مستوى الردع التكتيكي، لكنه قد يرفع أيضاً منسوب الاحتكاك الاستراتيجي إذا لم يُدار ضمن تفاهات أوضاع. ومن هنا يتضح أن التهدة في القرن الإفريقي ليست قضية جانبية، بل جزء من أمن باب المندب والبحر الأحمر. والتهدة المطلوبة لا تعني مجرد خفض الخطاب أو احتواء أزمة بعينها، بل بناء صيغة تعترف بالسيادة وتُنظم الوصول للبحر، وتمنع عسكرة الخلافات السياسية.

إن الأمن البحري في هذه المنطقة لم يعد مسألة حماية سفينة أو مرافقة قافلة، بل مسألة تتعلق بقدرة الدولة والإقليم على حماية مقومات الاستقرار الاستراتيجي تحت الضغط. وكلما بقيت المقاربة مجزأة بين الخليج والبحر الأحمر وباب المندب والقرن الإفريقي، بقيت الممرات قابلة للابتزاز وبقي نقل الضغط من عقدة إلى أخرى أمراً ممكناً.

أما الاستقرار الحقيقي فلن ينتج من كثافة الدوريات وحدها، بل من معادلة أوسع تتمثل في ردع موثوق، ووعي بحري مشترك، ومرونة تشغيلية، وحماية للبنية التحتية البحرية الحرجة، وحوكمة تسويقية بين الأطراف العسكرية والمدنية والتجارية إلى جانب تهدة سياسية تمنع تحويل البحر إلى ساحة لتصفية حسابات مفتوحة. وعند هذه النقطة فقط يكون الانتقال من إدارة التهديد إلى بناء الاستقرار.

\* مستشار أول دراسات دفاعية وأمنية - مركز الخليج للأبحاث

ويبدأ ذلك برفع مستوى الوعي بالمجال البحري (MDA) من خلال بناء صورة بحرية مشتركة ومحدثة تربط القوات البحرية وخفر السواحل والموانئ ومشغلي الطاقة وشركات الشحن ضمن شبكة واحدة للرصد والإنذار والاستجابة. كما يتطلب الأمر دفاعاً متعدد الطبقات ضد المسيرات الجوية والبحرية والصواريخ والتهديدات منخفضة الكلفة في محيط الموانئ والمنشآت الحيوية. ويشمل ذلك امتلاك قدرات فعالة في مجال مكافحة الألغام وتأمين الأصول البحرية رقيقاً وحماية أنظمة التشغيل والملاحة والاتصال. إلى جانب رفع القدرة على كشف العمليات الرمادية والهجينة والتعامل معها قبل أن تتحول إلى تعطيل فعلي. وبذلك فإن خفض التصعيد لا يتحقق بالانكفاء أو بالانكفاء بردود فعل وقتية، بل ببناء منظومة بحرية متماسكة تجعل البحر أكثر أمناً، والدولة أكثر قدرة على الاستمرار، وتحد من قدرة الخصم على التعطيل والاختراق.

غير أن هذا الردع لا يكتمل من دون بُعد قانوني ومؤسسي واضح. فالمجال البحري لا تحكمه القوة فقط، بل كذلك القدرة على إنفاذ القانون والتنسيق بين الأجهزة وكفاءة كشف التهديد والاستجابة له في الوقت المناسب. كما أن التهديد في البحر لا يصدر فقط عن الدول وحدها، بل أيضاً عن الجماعات والتنظيمات الخارجية عن إطار الدولة، إلى جانب شبكات التهريب والجريمة المنظمة. لذلك المطلوب ليس تأميناً مثالياً للممرات البحرية، بل بناء قدرة عملية تجعل تعطيلها أصعب وأكثر كلفة وأقل أثراً، وذلك من خلال تبادل المعلومات والتدريب المشترك، والتنسيق المستمر بين الجهات الأمنية والبحرية والتجارية.

### هرمز وباب المندب: من نقاط اختناق إلى بؤر ضغط استراتيجي

لم يعد التوتر الأمريكي-الإيراني في البيئة البحرية عاملاً بنيوياً كامناً أو مجرد مصدر حساسية مزمنة في مضيق هرمز، بل تحول منذ الضربات الأمريكية-الإسرائيلية التي بدأت في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م، إلى ضغط عملياتي مباشر على الملاحة وأمن الطاقة. فبعد أن كان هرمز يُقرأ سابقاً بوصفه نقطة اختناق استراتيجية وورقة ردع قابلة للتفعيل عند الأزمات، أصبح يُدار عملياً كأداة ضغط فعلي على التدفقات البحرية، مع تهديدات إيرانية معلنة باستهداف السفن العابرة. وقد نتج عن ذلك تراجع إجمالي حركة السفن من ١٣٠ سفينة يومياً (ثلث هذا الرقم ناقلات نفط) قبل الحرب وفي الظروف الاعتيادية إلى ٤ سفن بتاريخ ٧ مارس حسب JMIC. فضلاً عن تعطل واحتجاز أعداد كبيرة من السفن حول المضيق، وارتفاع حاد في أقساط التأمين.

# الأمن البحري الإقليمي - رؤية سعودية: التحديات والحلول الاستشرافية الاستراتيجية السعودية انتقلت من الحماية التقليدية إلى "الموجه الاستراتيجي" الضامن لنظام أمني إقليمي

تُمثل الجغرافيا السياسية للمملكة العربية السعودية ركيزة محورية لأمن الطاقة واستقرار الاقتصاد الملاحي الدولي؛ إذ يشكّل إشرافها السيادي على مسارح مائية استراتيجية ممتدة من البحر الأحمر وقناة السويس غرباً إلى الخليج العربي وبحر العرب شرقاً، عنصراً حاسماً في حماية شرايين التجارة العالمية. ومع تصاعد الأحداث العسكرية في مطلع مارس ٢٠٢٦م، وضمن "عملية الغضب المحمي" الجارية نتيجة المواجهة بين القوى الدولية وإيران، وُضع أمن الممرات المائية والمضائق أمام اختبار تاريخي يتطلب استجابة سيادية فائقة توازن بين الدفاع الوطني والالتزامات الدولية تجاه حرية الملاحة.

عميد بحري ركن (م) / معجب بن جزاء العتيبي

## أولاً: المقدمة الاستراتيجية والوعي الشامل بالمجال البحري

تمر عبر هذه المسارح أكثر من ١٢٪ من التجارة العالمية، وما يقارب ٣٠٪ من إمدادات الطاقة المتجهة للغرب عبر نقاط الاختناق الثلاث: مضيق هرمز، باب المندب، وقناة السويس. إن مفهوم "السيادة اللوجستية" في رؤية ٢٠٣٠ تحول حالياً إلى درع استراتيجي لتأمين تدفق سلاسل الإمداد وسط الاستقطاب الحربي، مما يعزز دور المملكة كصمام أمان يمنع انهيار النظام التجاري نتيجة الصدمات المتزامنة في جناحي المملكة المائين، والتي تسببت مؤخراً في انكماش حركة العبور بنسبة تجاوزت ٧٠٪ نتيجة التهديدات المتبادلة بين الولايات المتحدة وإسرائيل من جهة، وإيران وأذرعها من جهة أخرى.

هذا الواقع يضاعف الحاجة لتفعيل "الوعي الشامل بالمجال البحري" كضرورة سيادية تربط أمن البحر الأحمر بالخليج العربي. يكتسب هذا الوعي عمقه عبر دمج البيانات الرادارية والفضائية والذكاء الاصطناعي؛ حيث مكنت تقنيات الاستطلاع

المملكة من رصد "السفن المظلمة" التي تحاول التسلل للقيام بعمليات تخريبية مستغلة ضبابية المشهد العسكري، عبر توظيف إدارات "ما وراء الأفق" التي تمنح القوات البحرية الملكية القدرة على رصد التحركات المعادية لمسافات تتجاوز ألف كيلومتر، مما يوفر سبقاً معلوماتياً حاسماً لتأمين الممرات بكفاءة تقنية مطلقة.

## ثانياً: أنماط التهديد المعاصرة (الحرب الرمادية والنظام الهجين)

تُعد الحرب في "المنطقة الرمادية"، التي بلغت ذروتها في أحداث مارس ٢٠٢٦م، من أعقد التحديات الأمنية؛ فهي عمليات توظف أدوات منخفضة البصمة لزعزعة الثقة الدولية دون الدخول دوماً في مواجهة شاملة معلنة. تتجلى هذه الحرب اليوم في التهديدات المتزامنة لمضيق هرمز والتحركات الاستفزازية في جنوب البحر الأحمر، مما يربك غرف المراقبة والسيطرة العالمية عبر بث إشارات مُضَلَّلة وقرصنة أنظمة التتبع الدولية (GPS) وكذلك استهداف سفن الشحن وناقلات النفط مما أدى لارتفاع أقساط تأمين المخاطر بنسبة تجاوزت ٢٠٠٪، مما يتطلب عقيدة



## تركز الرؤية السعودية على دمج المنظومات الدفاعية في البحر الأحمر والخليج العربي ضمن شبكة قيادة وسيطرة موحدة لشمل قدرات التهديد قبل وصوله

للممرات الحيوية، وضمان الاعتراض الفوري لأي وسائط مسيرة تحاول استغلال حالة الاحتقان العسكري الراهنة.

### ثالثاً: البنية اللوجستية وأمن سلاسل الإمداد العالمية

تضع رؤية المملكة الأمن البحري كمكمن استراتيجي وجوهري لا غنى عنه، وذلك عبر تحويل الموانئ السعودية الكبرى إلى "عقد صمود" عالمية قادرة على تحمل الهزات الجيوسياسية؛ ففي الجناح الغربي للمملكة، يبرز ميناء نيوم العالمي في الشمال وميناء جدة الإسلامي في الوسط كبداية لوجستية وحيوية لا تقدر بثمن لضمان استمرار التدفق عبر قناة السويس وباب المندب. أما في الجناح الشرقي، فيبرز ميناء رأس تنورة بوصفه القلب النابض للطاقة العالمية وأكبر ميناء لتصدير وشحن النفط الخام في العالم بأسره، إضافة إلى ميناء الجعيمة المخصص للنقلات

أمنية سعودية تقوم على "تغطية المسرح الكامل" وكشف المنفذ المستتر وتطوير تكتيكات اعتراض تتناسب مع الهجمات المتعددة الجبهات.

يتزامن ذلك مع تحول المنطقة لطور "النظام البحري الهجين"، حيث تلاشت الحدود التقليدية بين النزاعات البرية وأمن الملاحة، إذ أصبح استهداف القناة والمضايق ممكناً عبر الدرونات بعيدة المدى والزوارق الانتحارية التي تم إطلاقها بكثافة خلال الـ ٤٨ ساعة فقط. تقوم الاستراتيجيات المعادية في الصراع الجاري على مفهوم "التحريم البحري المتعدد" لإجبار التجارة العالمية على البحث عن مسارات بديلة مكلفة مثل طريق رأس الرجاء الصالح. ومن هنا، تركز الرؤية السعودية على دمج المنظومات الدفاعية في البحر الأحمر والخليج العربي ضمن شبكة قيادة وسيطرة موحدة، لشمل قدرات التهديد قبل وصولها

## التحديات تتطلب عقيدة أمنية سعودية تقوم على "تغطية المسرح الكامل" وكشف المنفذ المستتر وتطوير تكتيكات اعتراض الهجمات متعددة الجهات

المفاجئة في زمن الحروب المفتوحة، مما يعزز مكانة المملكة كمنصة عالمية هي الأكثر موثوقية في حماية أمن سلاسل التوريد العابرة للقارات والبحار.

### رابعاً: بناء القوة السيادية والجاهزية القتالية الميدانية

ضمن جهود توطين الصناعات العسكرية الوطنية الطموحة، أثبتت القوات البحرية الملكية السعودية فاعلية قتالية وعملياتية منقطعة النظير خلال الأيام الماضية عبر أساطيلها الشرقية والغربية الموزعة لحماية المسارين المائيتين في وقت واحد. ومن أبرز هذه القدرات والمنظومات سفن مشروع "طويق" القتالية في الخليج العربي وسفن مشروع "السروات" في البحر الأحمر، والتي تم تزويدها بمنظومات راداربه فائقة التطور وأجهزة استشعار أثبتت قدرتها العالية على اعتراض التهديدات الجوية والصاروخية المتجهة نحو الممرات الملاحية في مطلع شهر مارس الماضي. تتكامل هذه المنصات البحرية الحديثة مع طيران القوات البحرية والأنظمة المسيرة الذكية لفرض "منطقة ملاحية مؤمنة" وشاملة في كلا الاتجاهين، مما يحول فعلياً دون نجاح محاولات التسلل البحري أو الهجمات الغاطسة التي تزايدت وتيرتها بشكل ملحوظ مع اتساع رقعة المواجهة العسكرية العنيفة بين الأطراف الدولية المتصارعة في المنطقة.

تستكمل المملكة هذا البعد التقني المتطور بجاهزية بشرية عالية وتدريب قتالي مكثف عبر المناورات العسكرية الكبرى التي تغطي الجبهتين المائيتين؛ حيث يبرز تمرين "الموج الأحمر" كمنصة لتأمين البحر الأحمر وقناة السويس بالتعاون مع الدول المشاطئة، وتمرين "المدافع البحري" المخصص لتأمين الخليج العربي ومضيق هرمز والمرافق النفطية الحيوية في الخليج العربي. وقد أثبتت هذه التدريبات فعاليتها الميدانية في الأيام

العمللاقة، وميناء الملك عبد العزيز بالدمام، والتي تشكل في مجموعها ركائز أساسية لاستقرار إمدادات الطاقة للاقتصادات الكبرى. تعتمد هذه الموانئ الاستراتيجية، وخاصة المرافق النفطية العمللاقة في رأس تنورة، على تقنيات الأتمتة الكاملة وأنظمة الذكاء الاصطناعي لتقليص الثغرات البشرية والتقنية التي قد تُستغل في الهجمات السيبرانية المتزايدة والشرسة خلال الحرب الراهنة في مطلع مارس ألفين وستة وعشرين.

وتستند الفلسفة الاستراتيجية السعودية هنا إلى مفهوم "الردع بالاعتماد المتبادل"؛ فمع استمرار التهديدات الجديدة في مضيق هرمز، تبرز الأهمية السيادية والكونية لتأمين محطات التصدير الكبرى في المنطقة الشرقية، بالتوازي مع تفعيل "خط الأنابيب شرق-غرب" كمنفذ طوارئ استراتيجي وسيادي يسمح بتصدير الطاقة السعودية عبر موانئ ينبع على البحر الأحمر، مما يكسر حاجز التهديد بإغلاق مضيق هرمز ويجعل من أمن الموانئ السعودية مصلحة دولية مشتركة وخطأ أحمر لكافة القوى العظمى المتضررة من إغلاق المضائق الدولية. لقد أدت المواجهة العسكرية الجارية بين الأطراف الدولية إلى آثار اقتصادية قاسية وملموسة؛ حيث توقفت حركة الملاحة المنتظمة في قناة السويس نتيجة المخاطر الأمنية العالية في منطقة باب المندب، بينما يواجه مضيق هرمز تهديدات حقيقية بإغلاق وشيك قد يستمر لأسابيع، مما تسبب فعلياً في ارتفاع حاد ومفاجئ لأسعار الطاقة العالمية وتضرر بالغ في سلاسل التوريد الخاصة بالسلع الحيوية والطبية. لذا، تبرز الحاجة الماسة لضمان استمرارية الربط اللوجستي عبر "الجسر البري" السعودي العمللاق الذي يربط البحر الأحمر بالخليج العربي عبر شبكة سكك حديدية متطورة، لتقليل أثر الصدمات الأمنية في المضائق المائية الدولية وضمان مرونة سلاسل الإمداد ضد التقلبات الجيوسياسية

## تستند الاستراتيجية السعودية لـ "الردع بالاعتماد المتبادل" وتأمين محطات التصدير الكبرى في المنطقة الشرقية وتفعيل "خط الأنابيب شرق-غرب"

## أهمية استمرارية ربط "الجسر البري" السعودي الذي يربط البحر الأحمر بالخليج العربي عبر شبكة سلك حديدية متطورة لتقليل أثر الصدمات

المكفول دولياً لكافة السفن التجارية الملتزمة بالأنظمة. يمنح هذا التوازن بين الالتزام القانوني والضرورة الأمنية شرعية دولية واسعة للإجراءات السعودية الاستباقية، كما يدعم تطوير الأطر التشريعية لتقليل الثغرات القانونية التي قد تستغلها المنظمات التخريبية في "المنطقة الرمادية" لتنفيذ أجندها وسط انشغال العالم بالصراع الدائر. إن بناء درع سيبراني وقانوني متكامل هو جزء لا يتجزأ من حماية السيادة الوطنية الشاملة، مما يعزز مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي يلتزم بأعلى معايير الأمن والشفافية الدولية حتى في أحلك الظروف الجيوسياسية الراهنة نتيجة تصاعد المواجهات المسلحة في الممرات المائية والمضائق الدولية الحيوية.

سادساً: أقلمة الأمن البحري والتوصيات الاستراتيجية

لشاملة

تتطلب الرؤية الاستراتيجية السعودية من مبدأ أن أمن البحر الأحمر والخليج العربي هو مسؤولية الدول المشاطئة بالدرجة الأولى، تجنباً لتدويل النزاعات المباشر الذي نرى آثاره السلبية اليوم في المواجهة المباشرة بين القوى الكبرى وطهران. تبرز هنا الأهمية الاستراتيجية لـ "مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر" كأطار سيادي يقود جهود "أقلمة الأمن البحري" في ظل الأزمة الراهنة. وبناءً على التحليل العملياتي لهذه الأحداث الجارية في مارس ٢٠٢٦م، نتيجة عملية "الغضب المحمي"، نوصي صانع القرار بما يلي كخارطة طريق وطنية عاجلة لتحسين المضائق وسلاسل الإمداد في الجناحين الشرقي والغربي للمملكة العربية السعودية

- إنشاء وتفعيل مركز قيادة وسيطرة وتحكم واستطلاع مشترك (Joint C4ISR / MOC): حيث يمثل مركز العمليات البحرية العقل المدبر لدمج كافة القدرات الفضائية والسيبرانية والبيانات اللحظية في صورة عملياتية موحدة وشاملة، مما يضمن اختصار دورة القرار السيادي من مرحلة الاكتشاف والتعريف إلى مرحلة الاعتراض والتحييد الفوري، ويمنح القوات البحرية ميزة سبق المعلوماتي في مواجهة كافة التهديدات الهجينة والرمادية

الأخيرة عبر رفع كفاءة وحدات الأمن البحري الخاص في التصدي للأغنام البحرية الذكية والزوارق الانتحارية التي تم نشرها بكثافة في نقاط الاختناق البحري. تسهم هذه الجاهزية القتالية في بناء لغة عملياتية موحدة وسريعة تضمن دقة الاستجابة وفعالية الاعتراض تحت أقصى الظروف، مما يعزز من هبة القوات البحرية السعودية كحامٍ أول وموثوق لسلاسل إمداد الطاقة العالمية، ويؤكد للعالم أجمع قدرة المملكة الفائقة على إدارة مسرحي عمليات متبايعين جغرافياً وبنفس الكفاءة القتالية والمعلوماتية تحت ظل قيادة وطنية موحدة ورؤية دفاعية ثاقبة تدرك حجم التحديات وتحولها إلى فرص لفرض الأمن والاستقرار.

### خامساً: السيادة الرقمية والأطر القانونية الدولية

مع اشتداد الهجمات السيبرانية المرافقة لصراع مارس ٢٠٢٦م، تصاعدت التهديدات التي تستهدف أنظمة الملاحة (GNSS) في قناة السويس ومضيق هرمز للقيام بـ "اختطاف رقمي" للسفن عبر تضليل الإحداثيات أو تعطيل المحركات عن بعد. تتبنى المملكة مقاربة أمنية رقمية تقوم على مبدأ "انعدام الثقة" (Zero Trust) وتوظيف تقنيات "البلوكشين" لحماية سجلات الشحن والبيانات الملاحية، وخاصة سجلات تصدير النفط الحساسة في ميناء رأس تنورة، مما يضمن سلامة البيانات السيادية ويحمي سمعة الممرات السعودية كبيئات آمنة رقمياً وموثوقة عالمياً حتى في أوقات الحروب المفتوحة. إن هذا التحسين الرقمي يمثل اليوم خط الدفاع الأول في مواجهة القرصنة المعلوماتية التي تستهدف شل الحركة الملاحية وتعطيل الاقتصاد دون إطلاق رصاصة واحدة، مما يعزز السيادة اللوجستية في عصر الحروب الرقمية.

يتم تطبيق هذا التحسين تحت مظلة الالتزام الكامل بمبادئ القانون الدولي للبحار (UNCLOS): حيث ترفض المملكة أي محاولات لفرض إغلاق أحادي الجانب على المضائق الدولية، سواء في هرمز أو باب المندب، وتتمسك بحق "المرور البريء"

## بناء درع سيبراني وقانوني متكامل جزء لا يتجزأ من حماية السيادة الوطنية الشاملة ما يعزز مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي

البرية لضمان تدفق البضائع دون انقطاع عبر الجسور البرية والسكك الحديدية المؤمنة كبداية استراتيجية للمضايق المتأثرة بالصراع.

### الذاتمة

تخلص هذه الدراسة الاستراتيجية إلى أن المملكة العربية السعودية انتقلت فعلياً من دور الحماية التقليدية، إلى دور "الموجه الاستراتيجي" والضامن الأول لنظام أمني إقليمي متطور يربط بين البحر الأحمر والخليج العربي ككتلة سيادية واحدة لا تتجزأ في مواجهة أعقد الأزمات الدولية. إن المواجهة العسكرية العنيفة الجارية في مارس ٢٠٢٦م، أثبتت أن استقرار سلاسل الإمداد العالمية ورخاء الاقتصاد الدولي مرتبطان ارتباطاً عضوياً بمدى تحقيق الربط العملي الشامل والسيادة المعلوماتية للمملكة على ممراتها المائية وتأمين مراكز ثقلها الكبرى كبداية لوجستية وطاوية عالمية موثوقة. إن التطبيق الصارم لهذه الرؤية الاستشرافية في ظل رؤية المملكة ٢٠٣٠ سيعزز مكانة المملكة كقوة محورية عالمية لا يمكن تجاهلها في صياغة مستقبل الأمن والاقتصاد الدوليين، وضمان استدامة الرخاء العالمي في ظل التحديات الجيوسياسية المتسارعة والمحيط المليء بالتغيرات الرمادية والهجينة، مما يجعل من المملكة العربية السعودية الملاذ الآمن والضامن الأكبر لسلاسل التوريد العالمية في أصعب الظروف الجيوسياسية التي تعصف بالمنطقة والعالم اليوم نتيجة الصراعات في الممرات المائية والمضايق الدولية الحيوية.

والتقليدية المتولدة عن الصراع الراهن في هرمز وباب المندب وقناة السويس.

• تحسين مراكز الثقل السيادية وتفعيل عقيدة الردع الاستباقي؛ ويشمل حماية الموانئ الحيوية كميناء رأس تنورة النفطي، والمضايق الاستراتيجية، والشبكات الرقمية واللوجستية التي تعتبر عصب الاقتصاد الوطني، وتوجيه الجهد الاستراتيجي والاستخباري لحمايتها وتعطيل مصادر التهديد بكفاءة استباقية تعتمد على السيطرة المعلوماتية المطلقة وشل قدرات العدو قبل أن يبدأ بالتحرك الفعلي ضد مصالح المملكة.

• تقسيم وترميز المسرح البحري. مع وضع قواعد اشتباك (Rules of Engagement) متدرجة وواضحة جداً تتناسب مع حدة المواجهة العسكرية الجارية، مما يضمن تمركزاً فعالاً وقوياً للقوات البحرية ووحدات حرس الحدود وسرعة رد الفعل الميداني الموحد، وهو ما يقلل من فرص النجاح للعمليات الهجينة المعادية في مناطق الاختناق ويضمن حماية السفن المدنية وناقلات الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية.

• تعزيز قدرات مكافحة الألغام البحرية والوسائط غير المأهولة المتطورة؛ ودمج أنظمة الحرب الإلكترونية المتقدمة لمواجهة التضليل الملاحي واعتراض التهديدات الصغيرة والسريعة كالدرونات البحرية والزوارق الانتحارية التي تميز الصراعات الحديثة في الممرات المائية الضيقة، مع التركيز على التقنيات ذات البصمة المنخفضة والفاعلية العالية في البيئات الساحلية المعقدة لضمان التفوق في حروب المسيرات.

• تفعيل إجراءات حماية خطوط الاتصال البحرية (SLOC) ورفع جاهزية التفيتش والاعتراض (VBSS)؛ والاستجابة السريعة للحوادث البحرية لتقليل زمن التعافي وطمأنة الشركات الملاحية بسلامة الممرات السعودية واستدامة سلاسل الإمداد، وتعزيز الربط المتكامل بين الأمن البحري والخدمات اللوجستية

## الأمن البحري – رؤية سعودية للمخاطر والحلول

# السعودية تتبنى الردع العسكري المتوازن والتعاون الإقليمي والحلول السياسية والتنمية والتقنيات

يشكّل الأمن البحري في القرن الحادي والعشرين أحد أهم مرتكزات الأمن الوطني والإقليمي والدولي، نظراً لاعتماد الاقتصاد العالمي بصورة متزايدة على انسيابية سلاسل الإمداد البحرية. فالمضايق والممرات البحرية الاستراتيجية لم تعد مجرد مسارات للملاحة، بل أصبحت شرايين حيوية للطاقة والتجارة والغذاء والصناعة. وفي هذا السياق، تحتل المملكة العربية السعودية موقعاً جيوسياسياً فريداً بإشرافها على ساحلين طويلين على البحر الأحمر والخليج العربي، وبقربها المباشر من مضيق هرمز وباب المندب، وهما من أكثر الممرات حساسية في العالم.

العميد الركن / سعد الشهري

الثوري إلى إعلان إغلاق مضيق هرمز وذلك عبر استهداف بعض الناقلات التي تعبر والتأثير على أخرى والتهديد بقصفها ومطالبتها بوقف الحركة ، أدى ذلك كردات فعل أولية إلى ارتفاع في أسعار الطاقة حين تعدت أسعار النفط حاجز الـ ١١٥ دولاراً .

وفي خطوات مشابهة قامت جماعة الحوثي باليمن إبان الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة بعد أحداث ٧ أكتوبر ٢٠٢٣م، حيث قامت الجماعة ضمن خطة أذرع إيران في ذلك الوقت بتنشيط ما يسمى جبهات الإسناد حزب الله في لبنان والحشد الشعبي في العراق والحوثي في اليمن ، كان الدور الحوثي يتمثل في التأثير على حركة الملاحة في مضيق باب المندب وخليج عدن بداية بالاستهداف المباشر للسفن والقطع البحرية العابرة من هذا المسار والتابعة لإسرائيل بالتحديد ثم تصاعد الأمر إلى استهداف عدد من السفن والناقلات الغربية وبغض النظر عن التفاصيل الموسعة لتلك الفترة من حرب غزة فقد أدت هذه الإجراءات من قبل الحوثي إلى عزوف كثير من الشركات عن سلوك هذا المسار بحثاً عن الأمن وتحولت كثير من حركة الملاحة إلى رأس الرجاء الصالح بالالتفاف على القارة الإفريقية بالكامل وتلافي

تتقاطع في هذه المنطقة اعتبارات الأمن البحري مع صراعات إقليمية، وتنافس قوى كبرى، وتهديدات غير تقليدية، من القرصنة إلى الهجمات بالطائرات المسيّرة، بما يفرض مقارنة سعودية شاملة ومتعددة الأبعاد لضمان الاستقرار وردع التهديدات.

وإذا كنا في الماضي نسوق التحليلات ونسرد النقاط الهامة في أهمية المضايق المائية فقد بتنا في أيامنا هذه نرى بأنفسنا رأي العين الصراعات القائمة على السيطرة على المضايق والممرات البحرية ونرى الاستخدام المسيء لهذه التركيبة من المسطحات المائية من قبل دول ومنظمات تسعى لفرض رؤيتها وجلب المنافع لها مقابل الإضرار بمصالح الآخرين مهما كانت مهمة ومشروعة.

منذ اندلعت الثورة الإسلامية في إيران ١٩٧٩م، وهي تلوح باستخدام مضيق هرمز وتهدد بالتحكم فيه وإغلاقه مع معرفتها بتعارض ذلك مع القانون الدولي وما خصص في هذا الجانب من حيث قوانين البحار والمضايق وأحقية العبور ونتيجة العمليات العسكرية التي شنتها الولايات المتحدة وإسرائيل على إيران اعتباراً من يوم ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م، سارعت إيران عبر حرسها



## يتطلب الردع البحري تطوير قدرات دفاعية بأنظمة مراقبة وطائرات استطلاع وأنظمة دفاع جوي وبحري لمواجهة التهديدات غير المتكافئة

في جنوب البحر الأحمر وهو ممر دولي لا يخضع لسيطرة طرف محدد .

أما مضيق هرمز، فيمثل بوابة الخليج العربي إلى العالم ولا يوجد أيضاً طرف محدد يقوم بالسيطرة عليه أو إدارته .

يعتبر الخليج العربي خزان وقود العالم نظراً لتركيز تصدير نسبة عالية من شحنات البترول والغاز والمشتقات الأخرى من بلدان المصدر إلى الدول المستفيدة في آسيا وأوروبا والقارتين الأمريكيتين وتمر كل تلك الشحنات بمضيق هرمز الذي دائماً ما تهدد إيران بإغلاقه وقد تسببت الحرب الأمريكية الإسرائيلية الأخيرة فعلياً على تدفق الشحنات في المضيق بل وتوقفها من قبل الكثير من المستفيدين من عبور المضيق نتيجة التلويح الإيراني بالمنع أو التدخل الفعلي لمنع عبور الناقلات .

ولا يقل البحر الأحمر بممرية الحيويين شمالاً وجنوباً عن الخليج

العبور عبر مضيق باب المندب وقناة السويس، كانت محصلة تلك الأحداث بغض النظر عن تفاصيلها ارتفاع تكاليف الشحن على مستوى العالم وخسائر اقتصادية لجميع الأطراف إضافة إلى خسائر مباشرة لدولة مصر العربية بسبب التراجع التشغيلي الحاد لقناة السويس .

### الأهمية الاستراتيجية للمضائق والممرات البحرية

تمثل الممرات المائية المحيطة بالمملكة العربية السعودية ودول الخليج العربية جزءاً من أهم الممرات المائية في العالم حيث يمر عبر البحر الأحمر والخليج العربي نسبة كبيرة من تجارة العالم، خاصة صادرات النفط والغاز القادمة من دول الخليج والمتجهة إلى آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية. ويعد البحر الأحمر حلقة وصل هامة بين المحيط الهندي والبحر المتوسط عبر منفذين في غاية الحساسية وهما قناة السويس والتي تقع تحت السيادة المصرية وتقوم بإدارة المرور بها إضافة إلى مضيق باب المندب

## الردع يسبقه قياس فعال ودراسات مستفيضة لنمط التهديدات حجمها ومصادرها وتحولاتها وذلك ليكون الردع ملائماً

من الجانب الاقتصادي قامت السعودية في خطوة رائعة نتيجة التهديدات بغلق مضيق هرمز إبان الحرب العراقية الإيرانية في الثمانينات من القرن الماضي، قامت المملكة العربية السعودية بمد مشاريع الأنابيب بين الشاطئين الشرقي والغربي وذلك لنقل كميات تجارية من البترول من مصادر الإنتاج في المنطقة الشرقية إلى الغرب على البحر الأحمر في ميناء ينبع لغرض التصدير في حال تسببت بعض القيود في إعاقه حركة الناقلات عن طريق مضيق هرمز.

لا يخفى على المتابع بأن أدوات الصراع وأدوات التأثير في أمن البحار والمضائق المائية تتغير مع الزمن ومع التقدم التكنولوجي ومع الوضع السياسي للدول المحيطة بتلك الممرات. يختلف التهديد نوعاً ما بين مضيق باب المندب ومضيق هرمز فمعظم التهديدات في مضيق هرمز مصدرها إيران دولة ذات كيان اعتباري في المجتمع الدولي لكنها تمارس الكثير من البلطجة والابتزاز بحق جيرانها من دول الخليج العربية وبقية دول العالم وهي تمارس هذا الدور منذ قيام ثورتها التي تدعوها بالإسلامية ، تمارس ذلك التهديد أو تفعله كما في الأيام الأخيرة فعلاً أو رد فعل على ما تتعرض له من ضغوطات وهجمات . وتمارس ذلك بعدد من الوسائل القديمة أو الجديدة بين إطلاق الصواريخ المضادة للسفن والطائرات المسيرة منخفضة التكلفة والألغام البحرية التي يمكن نشرها إضافة إلى هجمات الزوارق السريعة.

في مضيق باب المندب يختلف التهديد وفقاً لمصدره فهناك التهديدات الحوثية المستسخة من الوسائل التي تستخدمها أم حركات التمرد والانفصال إيران حيث يستخدمون الزوارق السريعة والمقذوفات البحرية والألغام البحرية والطائرات المسيرة ، يدخل على الخط هنا طرف آخر نشط دوره منذ بداية الألفية

العربي فهو الخيار الاقتصادي الأمثل لسلاسل الإمداد بين دول الخليج العربي وأوروبا والأمريكيتين إضافة إلى الربط الفعال بين الأسواق الآسيوية والأوروبية. وقد وضحنا تأثير التدخلات الحوثية في خليج عدن ومضيق باب المندب على حركة الملاحة الدولية خلال الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة في السنتين الماضيتين.

التهديدات والمخاطر في هذين الممرين المائين الحيويين تتمثل في المخاطرة الجسيمة التي تقابلها الناقلات العابرة بسبب الاستهداف بالنيران المباشرة المختلفة من صواريخ ومقذوفات إضافة إلى نشر بعض الألغام البحرية. تؤدي هذه الاعتداءات إلى رفع تكاليف الشحن نتيجة تغيير مسارات النقل البحري إلى مسارات بديلة أبعد مسافة كما يؤثر ارتفاع المخاطر في تكاليف التأمين الذي بدوره يرفع من تكاليف الشحن، الأثر النهائي ارتفاعات حادة في التكاليف تؤدي إلى آثار اقتصادية لا يمكن معالجة آثارها إلا في مدى زمني طويل.

من الطبيعي نتيجة وقوع المملكة العربية السعودية بين هذين المسطحين المائين أن تحظى بالكثير من مزاياها في الظروف الطبيعية لكنها تواجه هذه التحديات في الأزمات مما يتطلب منها المساهمة في الحلول المتخذة لمقاومتها فتساهم دائماً في التحالفات الأمنية التي تستهدف تأمين الممرات المائية وتستخدم مواردها وقواتها البحرية في حفظ الأمن على حدودها المائية والتقليل من المخاطر المحيطة ومن تأثير التهديدات المحيطة ، إضافة إلى الحلول الأمنية تمارس الحكومة السعودية منذ الستينات الميلادية دوراً حيوياً في الاتفاقيات والمساقي التي تهدف لأمن الملاحة في الممرات البحرية المحيطة ومحاولة إبعاد هذه الممرات عن النفوذ الأجنبي بمعالجة الأسباب الداعية لتلك التدخلات .

## تعزيز تعاون مؤسسي بين الدول المتشاطئة للحوار والتنسيق الأمني وتبادل المعلومات الاستخباراتية وتنظيم الدوريات المشتركة

## تعزيز الحوار الإقليمي وبناء الثقة يحد من استغلال القوى الخارجية للتوترات ويتراجع مبرر التدخل الخارجي

تستطيع من خلالها الحصول على منفذ مائي على البحر الأحمر سعياً لتجاوز عقدها التاريخية كدولة حبيسة، في وقت لاحق قامت إسرائيل بالاعتراف باستقلال أرض الصومال عن جمهورية الصومال وهو الاعتراف الدولي الوحيد بهذا الكيان المتمرد .

### رؤية المملكة العربية السعودية لتعزيز الأمن البحري

تؤمن المملكة العربية السعودية كدولة فاعلة في المنطقة وكدولة بناء وتنمية بالأهمية الاقتصادية والبيئية للممرات والمضائق المحيطة بها كما لا تغفل الدور السياسي والاستراتيجي والأمني لهذه المسطحات وتعقيدها وكثرة الطامعين والمترصدين لاقتناص مصالحهم على حساب أصحاب الحقوق الأصيلة من الدول المتشاطئة للبحر الأحمر والخليج العربي.

من هذا المنطلق تنطلق رؤية المملكة العربية السعودية لأمن الممرات والمضائق المائية المحيطة لتحقيق المنافع الاقتصادية للدول المطلة عليها ولتحقيق الأمن الذي يخدم تلك الدول وينعكس على رفاهية ساكنيها وإبعاد التهديدات الأمنية ودفع الضرر قدر المستطاع.

يمكن بلورة تلك الرؤية للمملكة العربية السعودية في عدد من النقاط سيتم عرضها بشكل موجز

#### • الأمن الجماعي الإقليمي

تعزيز التعاون بين الدول المتشاطئة للبحر الأحمر والخليج العربي عبر أطر مؤسسية للحوار والتنسيق الأمني، وتبادل المعلومات الاستخباراتية، وتنظيم الدوريات المشتركة. الأمن البحري لا يمكن تحقيقه بجهد أحادي، وقد تحركت المملكة العربية السعودية منذ وقت مبكر لتحقيق الأمن في البحر الأحمر فتم توقيع ميثاق جده

الجديدة وهم القراصنة فقد وجدوا في بيئة خليج عدن ومضيق باب المندب الشروط المثالية لنشوء وتقوية حركات القرصنة فهم ينطلقون من شواطئ دول أصبحت تعرف عند المحللين السياسيين بالدول الفاشلة وهي مجموعة من دول القرن الإفريقي واليمن أصبحت فيها سلطة الدولة على أراضيها هشة وبسط نفوذ القانون محدوداً للغاية فأصبح من السهل القفز إلى مزاولة القرصنة والتهريب كوسائل للنفع والابتزاز وتأمين المعيشة بعيداً عن مشروعية هذه الأعمال ، يقف وراء هذه العصابات ويغذي نشاطهم قوى أخرى ومخبرات يخدمها مثل هذا الوضع القلق. نتيجة لتلك التهديدات دائماً ما تتنادى الدول لتكوين تحالفات تهدف إلى عمليات بحرية لحماية خطوط الملاحة البحرية وتأمين عبور الناقلات ووصولها إلى وجهاتها متجاوزة النقاط الحرجة والمهددات المنتشرة في بعض المناطق البحرية التي تستخدمه تلك المصادر المهددة للأمن. حضور هذه القوى الأجنبية إلى البحار المحيطة باستمرار ليس بالضرورة عنصر أمان لكنه ينقلب مع الوقت إلى تواجد عسكري مثير للريبة فهو يفتح أعين الطامعين إلى أهمية بعض المناطق ويغذي لديها طموح السيطرة والبقاء كما قد يجلب أطرافاً غير مرغوب في حضورها، فإسرائيل على سبيل المثال قد تشارك في قوات لتأمين جزء من أساطيلها وحركات التجارة הזاهبة إلى موانئها أو المغادرة منها ولكن أطماعها التوسعية لا يبد من أخذها بالحسبان.

فضلاً عن ضعف وتضعف بعض دول القرن الإفريقي والبحر الأحمر كالصومال والسودان وإرتريا وجيبوتي واليمن وما يسببه ذلك من خلل أمني في البر والبحر ووجود أطراف خارجية مستغلة تستفيد من مثل هذه الأجواء للحصول على مكاسب لن تحصل عليها إلا في مثل هذه الظروف ، عندما أعلن إقليم أرض الصومال انفصاله من طرف واحد عن جمهورية الصومال سارع المنتفعون باستثمار هذا المشهد حيث قامت إثيوبيا بعقد اتفاقية

## تنطلق رؤية السعودية لأمن الممرات والمضائق المائية من تحقيق المنافع الاقتصادية للدول المتشاطئة وتحقيق الأمن وإبعاد التهديدات لدفع الضرر

#### • تقليل الاستقطاب والتدخل الخارجي

تعزيز الحوار الإقليمي وبناء الثقة بين دول المنطقة يحد من فرص استغلال القوى الخارجية للتوترات. كلما زادت قدرة دول الإقليم على إدارة أمنها بنفسها، تراجع مبرر التدخل الخارجي لا يتحقق ذلك من خلال وجود كيانات ومنظمات دون الدولة وتفضل أدواراً مناطة بالدول فدعم الدول غير المستقرة كالسودان والصومال واليمن هي ضرورة وليست ترفاً وهي للمصلحة العامة للدول الإقليمية وليست للاستغلال المباشر.

إن أمن المضائق والممرات البحرية في البحر الأحمر والخليج العربي ليس قضية محلية أو إقليمية فحسب، بل هو ركيزة من ركائز الاستقرار العالمي. فالعالم المعاصر يعتمد على شبكة مترابطة من سلاسل الإمداد، وأي خلل في إحدى حلقاتها ينعكس سريعاً على الجميع.

بالنسبة للمملكة العربية السعودية، يشكل الأمن البحري امتداداً مباشراً لأمنها الوطني ولتقبلها الاقتصادي. ومن هنا تأتي أهمية تبني رؤية شاملة تجمع بين الردع العسكري المتوازن، والتعاون الإقليمي، والحلول السياسية، والتنمية المستدامة، والتقنيات الحديثة.

إن تثبيت الاستقرار في مضيق هرمز وباب المندب، وتأمين البحر الأحمر والخليج العربي، يتطلب إرادة سياسية جماعية، ورؤية استراتيجية بعيدة المدى، توازن بين حماية المصالح الوطنية وتعزيز الأمن الإقليمي والدولي.

كأول مبادرة لوضع إطار أمني للبحر الأحمر بين المملكة العربية السعودية ومصر وفي العام ١٩٧٢م، عقد مؤتمر في جده أيضاً لوضع نظام للأمن في البحر الأحمر تبعه على مدى السنوات اللاحقة مؤتمرات ومبادرات لنفس الغرض.

لاحقاً شهدت الرياض تحركات مكثفة لتعزيز أمن البحر الأحمر، أبرزها استضافة اجتماعات ومؤتمرات في أبريل ٢٠١٩م، تمهيداً لتأسيس كيان إقليمي للدول المتشاطئة، بهدف مواجهة التدخلات الخارجية، حماية الملاحة الدولية، وتعزيز التعاون الأمني والاقتصادي بين الدول السبع المتشاطئة (السعودية، مصر، السودان، جيبوتي، الصومال، اليمن، والأردن).

#### • الحاجة للردع المتوازن

يتطلب الردع البحري تطوير قدرات دفاعية متقدمة، تشمل أنظمة مراقبة بحرية متكاملة، وطائرات استطلاع، وأنظمة دفاع جوي وبحري قادرة على مواجهة التهديدات غير المتكافئة. الردع هنا ليس تصعيداً، بل رسالة واضحة بأن استهداف الملاحة سيقابل برد حاسم. والردع يسبقه قياس فعال ودراسات مستفيضة لنمط التهديدات حجمها ومصادرها وتحولاتها وذلك ليكون الردع ملائماً.

#### • معالجة جذور الأزمات

لا يمكن ضمان أمن باب المندب دون معالجة النزاعات في اليمن، ولا يمكن استقرار القرن الإفريقي دون دعم التنمية والاستقرار السياسي فيه. الرؤية السعودية تميل إلى دعم الحلول السياسية والتنمية لتجفيف منابع التهديد، حيث لا تألو المملكة العربية السعودية جهداً في دعم استقرار الدول المحيطة بالبحر الأحمر وذلك بدعم استقرار الحكومات ومناهضة الحركات المتمردة غير الشرعية التي تستنزف موارد تلك الدول وتكون معاول هدم للكيانات الوطنية مقابل تحقيق مصالح أطراف خارجية مستغلة.

#### • حماية سلاسل الإمداد

برزت في السنوات الأخيرة أهمية متعاظمة لسلاسل الإمداد حول العالم وتتطلب تنويع مسارات التصدير، وتطوير البنية التحتية للموانئ، وإنشاء مخزونات استراتيجية، وتطوير الصناعات البحرية الوطنية، كلها عناصر تعزز القدرة على الصمود أمام الأزمات.

## التعطيل المتعمد للملاحة يشكّل إخلالاً بالتزامات دولية إغلاق مضيق دولي أو عرقلته يمسّ البنية التحتية المادية لحركة التجارة عبر تعطيل أحد مساراتها

تُعد المضائق البحرية من أهم الممرات الاستراتيجية التي تربط بين الأسواق العالمية، حيث تمر عبرها كميات ضخمة من النفط والغاز والسلع الأساسية، وبالتالي أي اضطراب في هذه الممرات ينعكس مباشرة على التجارة الدولية وسلاسل الإمداد. وقد أظهرت الوقائع الحديثة أن المشاكل الأمنية والسياسية في المضائق تؤدي إلى زيادة ملحوظة في تكلفة التأمين البحري وتأخير وصول البضائع. ففي مضيق هرمز، على سبيل المثال، أدت التوترات بين إيران ودول أخرى إلى ارتفاع أقساط التأمين البحري بنسبة تجاوزت ستين في المئة، مما أضاف تكاليف كبيرة على حركة النفط والتجارة العالمية. كما دفعت الهجمات التي شنتها جماعة الحوثي على السفن التجارية في البحر الأحمر، أحد أهم الممرات بين آسيا وأوروبا، شركات التأمين إلى رفع أسعار أقساط [مخاطر الحرب] على السفن

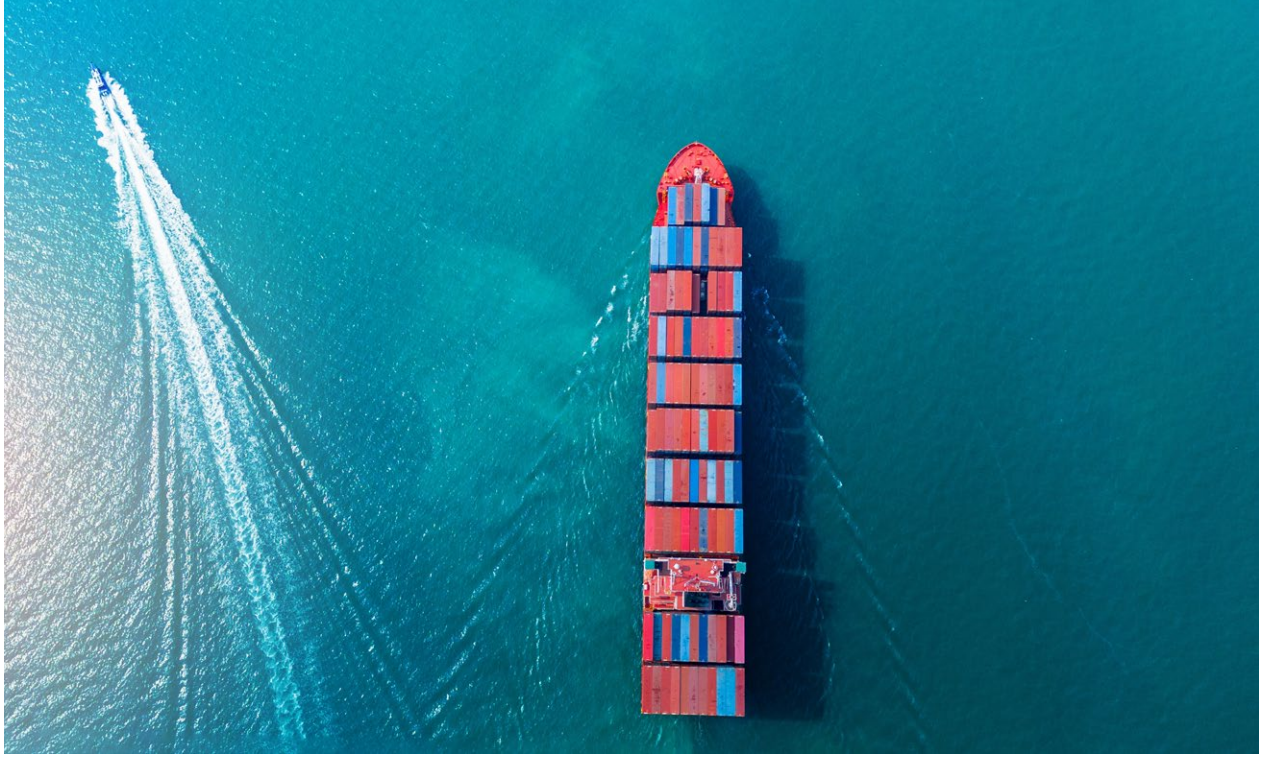
### د. سارة الشهراني

المضيقان من حيث أثرهما على مرونة النظام التجاري العالمي. فهرمز يمثل نقطة اختناق أحادية المصدر (single-source chokepoint) بالنسبة لتدفقات الطاقة الخليجية، مع محدودية البدائل اللوجستية الفورية. بينما يتيح باب المنذب، نظرياً، مسارات بديلة أطول وأكثر كلفة، ما يجعله نقطة اختناق مرنة نسبياً (elastic chokepoint)، وإن كانت هذه المرونة تأتي على حساب الكفاءة الزمنية والمالية.

ولمزيد من التفصيل فإن موقع مضيق هرمز يجعله المنفذ البحري شبه الحصري لصادرات النفط والغاز من دول الخليج إلى الأسواق الآسيوية والأوروبية. وعليه، فإن أي اضطراب في هذا المضيق لا يُقاس فقط بمؤشرات انسياب السلع - كما هو الحال في مضيق باب المنذب -، بل يمدى تأثيره في استقرار أسواق العقود الآجلة للطاقة، وعلاوات المخاطر الجيوسياسية (geopolitical risk premiums)، وكلفة التأمين البحري (war risk insurance). ومن منظور قانون التجارة الدولية، فإن المخاطر المرتبطة بهرمز تنعكس مباشرة على شروط العقود طويلة الأجل لتوريد الطاقة، وبنود القوة القاهرة (force

ما زاد من عبء النقل البحري للشركات والمستوردين. ولم تقتصر التداعيات على ارتفاع تكاليف التأمين فحسب، بل شملت أيضاً إعادة توجيه السفن لتجنب الممرات الخطرة، كما حدث في مضيق باب المنذب، حيث أدت الهجمات في أواخر 2023م، إلى إعادة توجيه 470 سفينة واضطرت إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح، ما أدى إلى زيادة زمن الرحلات البحرية إلى ما يقارب تسعة عشر يوماً، وارتفاع تكلفة الشحن وتأخير وصول البضائع إلى الأسواق. كما أفادت تقارير الأمم المتحدة إلى أن الزيادة في زمن المرور أدت إلى ارتفاع كبير في معدلات الشحن من موانئ مثل شانغهاي إلى وجهات عالمية، مع تسجيل زيادات في الأسعار تتراوح بين 97% و108% في بعض المسارات مقارنة بالعام السابق. والجدير بالذكر أن مضيق هرمز يمر عبره نحو 20% من النفط العالمي، مما يجعله مركزياً لأمن الطاقة العالمي وأي تهديد هناك له انعكاسات فورية على أسعار الطاقة والتكاليف اللوجستية.

ومن المهم الوقوف على الفرق بين مضيق باب المنذب ومضيق هرمز وتأثيرهما على التجارة الدولية. حيث يختلف



## يقرّ قانون البحار نظام «المرور العابر» في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بوصفه حقاً ذا طبيعة جماعية لضمان انسياب التجارة العالمية

ومن جهة أخرى، يقرّ قانون البحار بنظام «المرور العابر» في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، بوصفه حقاً ذا طبيعة جماعية يهدف إلى ضمان انسياب التجارة العالمية. وعليه، فإن أي تعطيل متعمّد للملاحة قد يشكّل إخلالاً بالتزامات دولية في إطار قانون البحار، حتى وإن لم يكن قابلاً للطعن ضمن آليات تسوية المنازعات في منظمة التجارة العالمية.

هنا تتجلى فجوة الحوكمة الدولية بوضوح؛ إذ تكّرس اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مبدأ حرية الملاحة ونظام المرور العابر في المضائق الدولية، لكنه لا توفر آلية ذات طابع تجاري لمعالجة الآثار الاقتصادية المترتبة على تعطيل تلك الملاحة. وفي المقابل، يعترف النظام التجاري المتعدد الأطراف، في إطار منظمة التجارة العالمية ولا سيما اتفاقية الجات، بأهمية انسياب التجارة، غير أنه يظل منصّباً على التدابير التنظيمية والجمركية، دون أن يمتد بوضوح إلى تعطيل الممرات البحرية بوصفه قيداً بنويّاً على

في عقود البيع الدولية، فضلاً عن إعادة تسعير المخاطر في عقود الشحن البحري (charter parties).

### الإكراه الاقتصادي ومنظمة التجارة العالمية في ضوء قانون البحار

يثير تعطيل الملاحة في المضائق الاستراتيجية إشكالية مركّبة تتجاوز نطاق قانون التجارة التقليدي، لتقع عند تقاطع منظمة التجارة العالمية مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. فمن جهة، تُعنى منظمة التجارة العالمية ولا سيما الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة بتطبيق التدابير الجمركية وغير الجمركية التي تفرضها الدول على حركة السلع. غير أن إغلاق مضيق دولي أو عرقلة لا يُصنّف بسهولة كتدبير تجاري بالمعنى الفني، إذ لا يستهدف السلعة ذاتها ولا شروط دخولها إلى السوق، بل يمسّ البنية التحتية للمادة لحركة التجارة عبر تعطيل أحد مساراتها الحيوية.

## تعطيل الملاحة في المضائق الاستراتيجية يثير إشكالية تتجاوز قانون التجارة

### إلى تقاطع منظمة التجارة العالمية مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

استحالة قانونية أو مادية حقيقية للتفويض، وليس مجرد زيادة الكلفة أو المخاطر. وفي سياق المضائق الاستراتيجية، فإن الإغلاق الفعلي قد يحقق هذا الشرط، أما التهديد أو التعطيل الجزئي فغالباً لا يكفي.

ففي قضية Tsakiroglou أُغلق طريق قناة السويس واضطرت السفن للالتفاف عبر رأس الرجاء الصالح، مما زاد مدة الرحلة وتكلفتها، وقضت محكمة اللوردات في المملكة المتحدة بأن ارتفاع الكلفة أو طول المسار لا يُعدّ استحالة قانونية، وبالتالي لا يرقى إلى إحباط العقد. وفي قضية LG&E v. Argentina اعتبرت هيئة التحكيم أن الصعوبة الاقتصادية لا تعادل الاستحالة. حيث فُرق بين الاستحالة المطلقة وبين الصعوبات الاقتصادية، مما يعزز مبدأ أن الإكراه الاقتصادي أو تعطيل الملاحة لا يرقى إلى قوة قاهرة ما لم يجعل التنفيذ مستحيلًا ماديًا أو غير قانوني قانونًا.

مسؤولية شركات التأمين في ظل اضطراب الملاحة الدولية وعند الحديث عن تأثير الاضطرابات في المضائق البحرية على التأمين البحري. فيمكن القول إنه عند إغلاق مضيق أو تعرّضه لاضطرابات، لا يقتصر الأثر على حركة السفن، بل يمتد إلى كيفية تعامل التأمين مع الخسائر الناتجة. فشركات التأمين لا تعوّض تلقائيًا كل خسارة مرتبطة بالأحداث السياسية أو الأمنية؛ إذ تفرّق بين الضرر المادي المباشر - كإصابة السفينة أو احتجازها - وبين الخسائر غير المباشرة مثل التأخير أو اضطراب السفينة إلى سلوك طريق أطول. فإذا لم يقع هجوم فعلي أو تلف ملموس، قد ترى شركة التأمين أن ما حدث لا يدخل ضمن «مخاطر الحرب» المشمولة بالتغطية، بل يُعدّ نتيجة ظرف سياسي أو قرار سيادي خارج نطاق الوثيقة. وعندئذ يتحمّل التاجر أو الناقل الكلفة الإضافية، مما يفتح الباب أمام

النقل الدولي. ويزيد من تعقيد المشهد اتساع نطاق الاستثناءات الأمنية، وبخاصة المادة XXI من GAT، التي تمنح الدول هامشًا تقديرياً واسعاً لتبرير تدابيرها بدعوى حماية مصالحها الأمنية الأساسية، الأمر الذي يحدّ من إمكانية المساءلة الفعّالة. وبذلك يبقى الإكراه الاقتصادي عبر تعطيل المضائق في منطقة تنظيمية رمادية بين قانون البحار وقانون التجارة الدولية، في غياب إطار مؤسسي متكامل يستجيب لآثاره البنوية على سلاسل الإمداد العالمية.

وتعكس هذه الأمثلة العلاقة الوثيقة بين الأمن البحري واستقرار سلاسل الإمداد، إذ تظهر كيف أن أي اضطراب في الممرات البحرية الحيوية يترتب عليه آثار اقتصادية مباشرة على التجارة الدولية، سواء من خلال ارتفاع التكاليف أو تعطيل الجداول الزمنية للشحن. ويبرز هذا الواقع أهمية مسؤولية الدول في حماية مضايقتها البحرية، ليس فقط من منظور السيادة الوطنية، بل من أجل الحفاظ على حرية الملاحة واستمرار حركة التجارة العالمية بسلاسة، وهو ما أكدت عليه المبادئ القانونية التي أرستها محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949م، حيث تم توضيح مسؤولية الدولة عن الأضرار التي قد تلحق بالسفن العابرة نتيجة الإهمال أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة، بما يضمن موازنة مصالح السيادة الوطنية مع حرية التجارة الدولية وسلاسل الإمداد العالمية.

ومن المهم الحديث عما إذا كان الإكراه الاقتصادي يُدرج تحت مفهوم القوة القاهرة. بداية يُعرف الإكراه الاقتصادي بأنه استخدام أدوات أو ضغوط اقتصادية للتأثير في سلوك دولة أخرى أو تغيير سياساتها دون اللجوء إلى القوة المسلحة وهو ما يعرف بـ (Economic Coercion) وتبنت قضايا التحكيم أن الإكراه الاقتصادي قد يُعتبر قوة قاهرة فقط إذا أدى إلى

## يمر عبر هرمز ٢٠٪ من النفط العالمي مما يجعله مركزياً لأمن الطاقة وأي

### تهديد يكون له انعكاسات فورية على أسعار الطاقة والتكاليف اللوجستية

## مضيق هرمز المنفذ البحري شبه الحصري لصادرات النفط والغاز من دول الخليج إلى الأسواق الآسيوية والأوروبية

أو تهديدات مباشرة للملاحة. وهذا التغيّر السريع في مستوى الخطر ينعكس مباشرة على طريقة تعامل شركات التأمين مع التغطية، حيث تسمح وثائق تأمين مخاطر الحرب عادةً بإعادة تقييم التغطية أو تعديلها أو إنهاؤها بإشعار قصير عند حدوث تغيّر جوهري في مستوى المخاطر، إذا كان العقد يتضمن مثل هذا البند. ولا يُعدّ ذلك تغييراً تعسفياً، بل تفعيلاً لآلية تعاقدية متفق عليها مسبقاً تعكس الطبيعة المتقلبة للمخاطر الجيوسياسية.

وتتجلى هنا الأهمية المحورية لبنود العقد، إذ إن الصياغة الدقيقة لشروط مخاطر الحرب أو القوة القاهرة أو الانحراف الملاحي هي التي تحدد من يتحمل الخسارة عند وقوع اضطراب أمني، وكيف تُوزع الأعباء بين المالك والمستأجر والمؤمن. فلا يُحسم الأثر القانوني للأزمة استناداً إلى خطورتها السياسية وحدها، بل وفق ما ينص عليه العقد صراحةً.

غير أن هذه المركزية للعقود تكشف في الوقت ذاته عن فجوة حوكمة أوسع. فبينما تكثّر اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار مبدأ حرية الملاحة ونظام المرور العابر في المضائق الدولية، فإنها لا توفر آلية لمعالجة الآثار التجارية والاقتصادية المترتبة على تعطيل تلك الملاحة. وفي المقابل، يعترف النظام التجاري المتعدد الأطراف في إطار منظمة التجارة العالمية ولا سيما اتفاقية الجات بأهمية انسياب التجارة، لكنها لا تتناول صراحةً تعطيل الممرات البحرية بوصفها قيلاً بنويماً على النقل الدولي. ونتيجة لذلك، تتحول الأزمات الأمنية في المضائق إلى أعباء تعاقدية وتأمينية تُدار عبر آليات خاصة، في ظل غياب إطار دولي متكامل يعالج آثارها على سلاسل الإمداد العالمية. وبذلك يظهر كيف يمكن لاختلال أمني محلي أن يمتد أثره عبر منظومة التأمين والنقل ليهدد استقرار التجارة الدولية بأكملها.

نزاعات حول تفسير شروط التأمين وحدود المسؤولية، ويُظهر كيف يمكن لحدث جيوسياسي أن يتحول إلى إشكال قانوني وتجاري في آن واحد. ومن أشهر القضايا التي أكدت هذا المبدأ هي *The B Atlantic* و *The Anita* ولذلك تعتمد مخاطر التأمين البحري ابتداءً على صياغة وثيقة التأمين نفسها، إذ يتحدد نطاق التغطية وفق التعريفات الدقيقة للمخاطر المؤمن عليها، وشروطها، والاستثناءات الواردة فيها. فشركة التأمين لا تلتزم بالتعويض إلا إذا وقع حدث يندرج صراحةً ضمن المخاطر المشمولة، كأعمال الحرب أو الأفعال العدائية، وكان الضرر مادياً ومباشراً، ولم ينطبق عليه أي استثناء تعاقدية. وبالتالي فإن تفسير العقد هو النقطة الحاسمة في تحديد المسؤولية، لا مجرد خطورة الحدث أو آثاره الاقتصادية.

وفي ضوء الأحداث الأخيرة في الخليج العربي وما صاحبها من هجمات على ناقلات نفط وتعطل حركة الملاحة في مضيق هرمز، اتخذت شركات التأمين البحري مواقف احترازية حاسمة. ووفقاً لتقرير *Reuters*، أعلنت عدة شركات تأمين بحرية كبرى وجهات متخصصة في تغطية مخاطر الحرب عن إلغاء أو تعليق هذه التغطية للسفن العاملة في مياه الخليج وإيران، مع اشتراط الحصول على موافقات خاصة لكل رحلة. كما ارتفعت أقساط التأمين إلى مستويات غير مسبوقة، وفُرضت رسوم إضافية مرتبطة بالمخاطر الأمنية (*War Risk Surcharges*). ويعكس ذلك تقدير شركات التأمين بأن مستوى المخاطر تجاوز حدود التغطية الاعتيادية، مما أدى إلى انتقال عبء المخاطر إلى ملاك السفن والمستأجرين، وارتفاع كلفة النقل البحري والتجارة الدولية.

ومن المهم معرفة أنه في قطاع التأمين البحري، لا تُعدّ المخاطر ثابتة أو مستقرة على نحو دائم، بل تتغير تبعاً للتطورات السياسية والأمنية في العالم. فالممرات البحرية، ولا سيما المضائق الاستراتيجية، قد تنتقل خلال أيام قليلة من بيئة آمنة نسبياً إلى منطقة عالية الخطورة نتيجة تصعيد عسكري أو احتجاز سفن

## الكويت ومخاطر الجغرافيا السياسية: رؤية مستقبلية نحو الاستقرار

# مبادرة "أمن خليجي مشترك" للدول المتشاطئة بما فيها إيران والعراق لتحويل هرمز إلى "منطقة تعاون واستقرار"

تقع دولة الكويت في موقع جيوسياسي حساس للغاية في أقصى شمال غرب الخليج العربي، مما يجعلها بوابة طبيعية لشمال الجزيرة العربية وبلاد ما بين النهرين، ونقطة تلاقي طرق التجارة التاريخية مع شبه القارة الهندية، وهذا الموقع يمنحها ميزات اقتصادية هائلة تعتمد عليها بنسبة تصل إلى ٩٠٪ من دخلها القومي من صادرات النفط والغاز، لكنه يعرضها لمخاطر وجودية مرتبطة بسلامة الممرات المائية الدولية مثل مضيق هرمز، الذي يمر عبره حوالي ٢٠٪ من النفط العالمي، ويجعل الكويت "رهينة" لأي اضطرابات إقليمية.. يُعد مضيق هرمز الشريان الحيوي للاقتصاد الكويتي، حيث يعبره نحو ٩٠٪ من صادرات الكويت النفطية (حوالي ٢,٧ مليون برميل يومياً في ٢٠٢٦م)

د. ظافر محمد العجمي

الهند، اليابان)، وأي انقطاع في هرمز أو باب المندب يهدد بصدمات اقتصادية عالمية، كما يُقدر أن الخسائر السنوية من اضطرابات نقاط الاختناق البحرية تصل إلى ١٤ مليار دولار عالمياً، مع تأثير مباشر على الكويت كونها تعتمد على الملاحية البحرية لـ ٩٠٪ من تجارتها.

تتعامل الكويت مع هذه التحديات من خلال دبلوماسية التوازن والحياد الإيجابي، كوسيط بين إيران والسعودية، وأمريكا وإيران، كما في محادثات مسقط الأخيرة، بالإضافة إلى تعزيز القدرات العسكرية البحرية عبر صفقات تحديث الأسطول، مثل شراء سفن سطحية غير مأهولة وأنظمة برادارات متقدمة في ٢٠٢٥-٢٠٢٦م، لمراقبة المياه الإقليمية.

في الخليج العربي ومضيق هرمز، تركز الكويت على تعزيز خفر السواحل بدوريات مستمرة ومناورات مشتركة مع دول الخليج والولايات المتحدة، كالتمرين الثلاثي مع العراق وأمريكا في ٢٠٢٦، بالإضافة إلى مشاركتها في قوات المهام المشتركة المعروفة باسم (CMF) و CTF 152.

بالإضافة إلى واردات السلع الاستهلاكية والمعدات، وأي تهديد بإغلاقه، خاصة من إيران كأداة ضغط في التوترات الجارية مع الولايات المتحدة، يمثل تحدياً وجودياً، كما حدث في حرب الناقلات بالثمانينيات أو التهديدات الأخيرة في فبراير ٢٠٢٦ حيث أجرت إيران وروسيا تمارين بحرية مشتركة في بحر عمان، مما رفع مخاطر التصعيد..

تمتد أهمية الموقع إلى البحر الأحمر وباب المندب، الذي يُعتبر "البوابة الخلفية" لأمن الكويت رغم البعد الجغرافي، إذ يمر عبره ١٢٪ من التجارة العالمية، بما في ذلك واردات الكويت من أوروبا عبر قناة السويس، والتهديدات هناك مثل هجمات الحوثيين المدعومين إيرانياً في يناير ٢٠٢٦م، أو التنافس على القواعد العسكرية في جيبوتي والصومال (أمريكية، صينية، تركية)، ترفع تكاليف الشحن والتأمين بنسبة ٢٠-٣٠٪، مما يؤدي إلى تأخير وتضخم في السوق الكويتي.

تشكل سلاسل الإمداد العالمية جزءاً أساسياً من أهمية الموقع، إذ تُعد الكويت حلقة رئيسية في إمدادات الطاقة لآسيا (الصين،



## مضيق هرمز الشريان الحيوي للاقتصاد الكويتي ويعبره (٩٠٪) من صادرات الكويت النفطية أي ٢,٧ مليون برميل يوميًا

الاستخباراتية.

تأثير التوترات البحرية على الأمن الوطني والخليجي وسلاسل الإمداد يؤثر التوتر في الممرات البحرية على الأمن الوطني الكويتي بشكل مباشر، إذ يهدد المنشآت النفطية الساحلية والحقول البحرية، مما يزيد تكاليف التأمين ويقلل الثقة الاستثمارية، كما أن إغلاق هرمز قد يشل ٩٠٪ من الصادرات، مما يؤدي إلى تضخم داخلي وتراجع في خطط التنويع الاقتصادي مثل كويت جديدة ٢٠٣٥"، ودراسات تشير إلى أن ٣٩٪ من المستثمرين يرون التوترات الجيوسياسية أكبر مخاطر.

بالنسبة للبحر الأحمر وباب المندب، تتعاون الكويت مع شركاء إقليميين مثل السعودية ومصر في دعم مجلس دول البحر الأحمر، وتدعم جهود الوساطة لإنهاء النزاع اليمني، مع رفع قدرات التخزين الاستراتيجي الغذائي والدوائي لمواجهة الانقطاعات، وتطوير بدائل لوجستية مثل ميناء مبارك الكبير الذي يُتوقع تشغيله بحلول ٢٠٢٦ م، ليصبح مركزاً إقليمياً..

تشمل التحديات غير التقليدية مثل التلوث البحري من تسرب النفط، أو القرصنة في المناطق المجاورة، مما يهدد الأمن المائي الكويتي الذي يعتمد على تحلية مياه البحر، وتتعامل الكويت معها بتكامل مع مجلس التعاون الخليجي لتبادل المعلومات

## تتعامل الكويت مع التحديات بدبلوماسية التوازن والحياد الإيجابي كوسيط بين إيران والسعودية وأمريكا وإيران كما في محادثات مسقط الأخيرة

رؤية لتثبيت الردع وتحقيق الاستقرار الذاتي والجماعي والدولي

أولاً: الردع الذاتي والسيادة الوطنية (التمكين التكنولوجي)  
تحديث الترسانة البحرية: ضرورة المضي قدماً في صفقات عام ٢٠٢٦م، لتزويد البحرية الكويتية بفرقاطات حديثة مزودة بأنظمة دفاعية متطورة، تعزز القدرة على حماية المياه الإقليمية. التحول نحو "الردع الذكي": تبني تقنيات الحروب الحديثة من خلال نشر المسيرات البحرية والجوية (على غرار تجربة الفرقة ٥٩ الأمريكية)، ودمج الذكاء الاصطناعي في مراقبة الموانئ والمنشآت الحيوية للتنبؤ بالتهديدات قبل وقوعها.

تأمين المنافذ والسيادة: تسريع وتيرة العمل في "ميناء مبارك الكبير" ضمن رؤية ٢٠٣٥ لخلق منافذ لوجستية بديلة، مع تعزيز التواجد الأمني المكثف في "خور عبد الله" لفرض السيادة القانونية والميدانية.

الاستقلال الطاقوي: التوسع في مشاريع الطاقة المتجددة (مثل مجمع الشقيا) لتقليل الارتهان الكلي للنفط المصدر عبر الممرات المائية الخطرة، مما يعزز الصمود الاقتصادي وقت الأزمات

ثانياً: التعاون الإقليمي والمبادرات الجماعية (الأمن التشاركي)  
تفعيل منظومة مجلس التعاون: الانتقال من التنسيق اللفظي إلى العملياتي عبر دوريات بحرية خليجية مشتركة دائمة، وإنشاء مركز إقليمي موحد لتبادل معلومات الملاحه ومكافحة الإرهاب والقرصنة.

مبادرة "أمن خليجي مشترك": طرح رؤية شاملة تضم الدول المتشاطئة (بما فيها إيران والعراق)، تهدف لتحويل مضيق هرمز من "نقطة اختناق" إلى "منطقة تعاون واستقرار" بناءً على تفاهات أمنية متبادلة.

صيغة "٤+٦" للأمن البحري: اقتراح إطار عمل استراتيجي يضم

على المستوى الخليجي، يخلق الاضطراب في هرمز أو باب المندب "تأثير الدومينو"، مما يشنت الجهود الدفاعية لمجلس التعاون ويزيد الأعباء المالية، كما في التوترات الإيرانية-الأمريكية التي تعمق الانقسامات وتدفع نحو سباق تسلح بحري، مع تهديد للأمن الجماعي في حال تصعيد عسكري.

أما الأمن الإقليمي، فيتحول الخليج إلى ساحة صراع بالوكالة بين إيران وإسرائيل واليمن، مما يعمق الهشاشة ويضعف التعاون، خاصة مع قضايا الحدود مثل خور عبد الله مع العراق، ويزيد الضغط على دول الخليج لتعزيز التحالفات الدولية.

تتأثر سلاسل الإمداد العالمية بانقطاع ٢٠% من النفط عبر هرمز أو ١٢% من التجارة عبر باب المندب، مما يرفع أسعار الشحن ويسبب صدمات اقتصادية، كما في تقديرات ٢٠٢٦م، التي تشير إلى خسائر ١٠.٧ مليار دولار سنوياً من الاضطرابات، مع تأثير على الاقتصادات الكبرى مثل آسيا.

في أسواق الطاقة، يؤدي أي تعطيل لصادرات الكويت إلى قفزات في أسعار النفط قد تصل إلى ١٢٠ دولاراً للبرميل، كما حدث في فبراير ٢٠٢٦م، مع ارتفاع الأسعار إلى مستويات عالية بسبب التوترات الإيرانية-الأمريكية، مما يدفع القوى الكبرى للتدخل، بينما تتأثر واردات الكويت الغذائية والسلعية مباشرة، مما يفاقم التضخم الإقليمي.

يعتمد الأمن المائي الكويتي على تحلية مياه البحر، وأي تلوث من هجمات على الناقلات يهدد هذا المصدر الرئيسي، مما يجعل التوترات البحرية مخاطرة لا تقل خطورة عن التهديدات العسكرية، ويؤثر على الاستقرار الداخلي والاقتصادي.

## إغلاق هرمز يشل ٩٠% من صادرات الكويت مما يؤدي للتضخم وتراجع خطط التنوع الاقتصادي وخروج المستثمرين

## يعتمد الأمن المائي الكويتي على تحلية مياه البحر والهجوم على الناقلات يلوث مصدر المياه الرئيسي ويجعل المخاطر لا تقل عن العمليات العسكرية

في القرن الإفريقي، يعسكر التواجد العسكري (قواعد أمريكية، صينية، تركية في جيبوتي والصومال) باب المنذب، مما يوفر حماية ضد القرصنة لكنه يرفع مخاطر الصدام، كاعتراف إسرائيل بصوماليا لاند في ٢٠٢٦م، الذي يعمق التنافس، ويؤثر على الملاحة المتجهة للكويت .

هجمات الحوثيين المدعومة إيرانياً تعطل ١٢٪ من التجارة، مع توسع إلى شرق إفريقيا عبر تعاون مع الشباب، مما يجعل باب المنذب نقطة اختناق لصادرات الكويت البديلة، ويزيد الحوادث غير المقصودة.

للتهدئة يجب تعزيز الأطر الإقليمية مثل الاتحاد الإفريقي والجامعة العربية لفض النزاعات، مع إنشاء هيئة تنسيقية لدول البحر الأحمر لأمن بحري جماعي، ووساطة عربية-إفريقية لتسويات داخلية في الصومال وإثيوبيا .

ربط الأمن بالتنمية عبر استثمارات خليجية في موانئ إفريقية (بربرة، عصب) مقابل ضمان الملاحة، مع دعم وساطة لإنهاء الحرب اليمنية، ووضع قواعد اشتباك شفافة مع القوى الدولية لمكافحة الإرهاب دون حروب بالوكالة .

فضل مسارات التوتر الأمريكي-الإيراني عن الملاحة البحرية، مع دور كويتي في الوساطة لنزع الفتيل، كما في ترحيب مجلس التعاون بمحادثات عمان .

### ملاحظات الختامية:

يمثل أمن الكويت البحري قدراً جغرافياً حتمياً يفرض على الدولة يقظة مستمرة وتحولاً استراتيجياً عميقاً في مواجهة

(دول الخليج الست + إيران والعراق واليمن) مع قوى آسيوية مهتمة بأمن الطاقة (مثل الهند وباكستان) لضمان حماية الممرات المائية من خلال مظلة إقليمية واسعة.

### ثالثاً: الشراكات الدولية والتدويل (تعددية الأطراف)

من الحماية إلى التمكين: تطوير الشراكة مع الأسطول الخامس الأمريكي والقوات البريطانية لتشمل نقل التكنولوجيا والتدريبات النوعية، وتوسيع التعاون مع حلف الناتو عبر "مبادرة إسطنبول" تعدد الأقطاب الدفاعية: بناء شبكة ردع مرنة من خلال علاقات دفاعية متوازنة مع (فرنسا، الصين، والهند)، لضمان عدم الارتهان لقوة دولية واحدة وتوزيع المصالح الأمنية عالمياً.

تدويل أمن المضائق: السعي عبر القنوات الدبلوماسية والأمم المتحدة لاعتبار المضائق الحيوية (هرمز وباب المنذب) "مناطق منزوعة الصراع التجاري"، محمية بموجب القانون الدولي لمنع عسكريتها أو استخدامها للابتزاز السياسي.

ربط الاقتصاد بالسلام: تعزيز الاستثمارات الأجنبية في البنية التحتية الكويتية، مما يجعل من أمن الكويت مصلحة اقتصادية دولية تدفع القوى الكبرى للحفاظ على استقرارها ومنع أي تدخل خارجي عدواني.

### التوتر (الأمريكي-الإيراني) والقرن الإفريقي: الأثر والحلول

حول التوتر الأمريكي-الإيراني الخليج إلى "رهينة سياسية"، حيث تستخدم إيران التهديد بإغلاق هرمز لرفع العقوبات، كما في فبراير ٢٠٢٦ م، مع تهديدات بضربات أمريكية وتمارين مشتركة إيرانية-روسية، مما يزيد احتجاج الناقلات ويرفع تكاليف الشحن ٢٠-٣٠٪، ويجعل الأمن البحري مرتبطاً بالملف النووي .

## التحول نحو "الردع الذكي" بتبني التقنيات الحديثة والمسيرات البحرية والجوية والذكاء الاصطناعي لمراقبة المنشآت للتنبؤ بالتهديدات قبل وقوعها

## تفعيل مبادرة "أمن خليجي مشترك" تشمل الدول المتشاطئة بما فيها إيران والعراق لتحويل المضايق من نقاط توتر إلى عناصر استقرار مشترك

بريطانيا، والاتحاد الأوروبي، كما في تمديد عملية EUNAVFOR ASPIDES حتى ٢٨ فبراير ٢٠٢٧م، لحماية حرية الملاحة في البحر الأحمر، مع الحرص على أن تكون هذه الشراكات تمكينية لبناء القدرات المحلية، لا مجرد حماية خارجية، لتقليل التدخل الخارجي وتعزيز السيادة الوطنية.

في النهاية، يرتبط مستقبل الكويت ارتباطاً عضوياً باستقرار المنطقة بأكملها. الانتقال من التفاعل الرد فعلي مع الأزمات إلى بناء نظام أمني إقليمي متكامل، يعتمد على الردع الذاتي المتطور، التعاون الخليجي الفعال، الشراكات الدولية المتوازنة، والتنمية الاقتصادية الشاملة عبر التنوع والتكنولوجيا البحرية، هو السبيل الوحيد لضمان السلام والأمن المستدامين. بهذا النهج، تحول الكويت تحديات مواقعها الجغرافية إلى فرص استراتيجية، لتبقى موانئها ومياهها واحة أمن وازدهار في إقليم مضطرب، مساهمة فعالة في أمن الطاقة العالمي واستقرار سلاسل الإمداد الدولية.

التوترات الإقليمية المتفاقمة. تقع الكويت في أقصى شمال الخليج العربي، مرتبطاً مباشرة بمضيق هرمز الذي يمر عبره نحو ٢٠٪ من النفط العالمي، وباب المندب الذي يشهد هجمات مستمرة وانتشاراً عسكرياً دولياً، مما يجعل أمنها مرتبطاً ارتباطاً وثيقاً بسلامة الممرات البحرية الدولية. التهديدات الحالية، مثل مخاطر الاحتجاز الإيراني للسفن التجارية أو اضطرابات البحر الأحمر الناتجة عن هجمات الحوثيين، تؤكد أن الاعتماد السلبي على هذه الممرات لم يعد كافياً، خاصة مع اعتماد الكويت على الملاحة البحرية لنحو ٩٠٪ من صادراتها النفطية و وارداتها السلعية، مما يجعل أي تعطل كارثياً للاقتصاد الوطني والإقليمي. والرؤية المستقبلية تركز على الانتقال من دولة "تعتمد على الممر" إلى دولة "تشارك في إدارة الأمن البحري"، من خلال بناء منظومة أمنية متكاملة متعددة الطبقات. يبدأ ذلك بالردع الذاتي الذكي، عبر تعزيز قدرات البحرية وخفر السواحل بتكنولوجيا متقدمة مثل المسيرات البحرية، أنظمة الرادار المدعومة بالذكاء الاصطناعي، والمراقبة الساحلية المتطورة، إلى جانب تطوير ميناء مبارك الكبير على جزيرة بوبيان كمركز لوجستي إقليمي رئيسي. في عام ٢٠٢٦م، شهد المشروع تقدماً ملموساً بعد توقيع عقد هندسي وتوريد وبناء بقيمة حوالي ٤,١ مليار دولار مع شركة الصينية للاتصالات والبناء (CCCC) في ديسمبر ٢٠٢٥م، لإكمال المرحلة الأولى التي تشمل محطة حاويات بطول ١٢٠٠ متر وسعة سنوية تصل إلى ٢,٧ مليون حاوية مكافئة، مع توقعات بأن يصبح الميناء عاملاً بحلول نهاية العام أو قريباً منها، مما يعزز تنوع المنافذ البحرية ويقلل الاعتماد على المضيق الوحيد، ويتماشى مع رؤية "كويت جديدة ٢٠٣٥" للتنوع الاقتصادي والتحول نحو اقتصاد معرفي مستدام. على المستوى الإقليمي، يجب تعزيز التعاون الخليجي الوثيق داخل مجلس التعاون من خلال تنسيق الدورات المشتركة، تبادل المعلومات الاستخباراتية الفوري، وتفعيل مبادرات مثل "أمن خليجي مشترك" تشمل الدول المتشاطئة بما فيها إيران والعراق، لتحويل المضايق من نقاط توتر إلى عناصر استقرار مشترك. كما يتعين توسيع الشراكات الدولية المتوازنة مع الولايات المتحدة،

## أزمة هرمز - رأس لفان: التأثيرات الخطيرة على أسواق الغاز العالمية

# أزمة هرمز تدفع دول الخليج لبناء منافذ بديلة لتصدير الغاز وتجاوز مضيق هرمز

في الثاني من مارس ٢٠٢٦م، أعلن قائد كبير من الحرس الثوري الإيراني أن مضيق هرمز قد أغلق وحذر من أن أي سفينة تحاول عبور الممر المائي ستكون مستهدفة. على الرغم من أن القيادة الأمريكية، التي تغطي كامل الشرق الأوسط، أكدت أن المضيق لم يغلَق، إلا أن حركة ناقلات النفط والغاز في منطقة الخليج قد تأثرت بالفعل بشكل خطير.

يقع مضيق هرمز بين سلطنة عُمان وإيران، ويعمل كشريان حيوي لتجارة النفط والغاز العالمية. وفي عام ٢٠٢٥م، مر حوالي ١٣ مليون برميل يومياً من النفط عبر هرمز، أي ما يمثل حوالي ٣١٪ من جميع التدفقات الخام البحرية، وتم توجيه حوالي ٨٥ مليون طن من الغاز الطبيعي المسال (LNG). أي حوالي ٢١٪ من تجارة الغاز الطبيعي المسال العالمية، عبر المضيق.

### د. ناجي أبي عاد

تزود سنوياً حوالي ٤, ١٠ مليون طن من الغاز الطبيعي المسال، يقع مصنعها لتصدير الغاز المسال في قلعة على بحر العرب خارج هرمز، وبالتالي لا تتأثر بإغلاق المضيق.

أبو ظبي، التي كانت تاريخياً أول دولة خليجية تصدر الغاز الطبيعي المسال عام ١٩٧٧م، تصدر حوالي ٦ ملايين طن من الغاز المسال سنوياً من مصنعها في جزيرة داس، وهي جزيرة صناعية مهمة في الخليج، وتقع على بعد ١٦٠ كم شمال غرب الإمارة، وتعد مركزاً رئيسياً للمعالجة والتسييل وتصدير الغاز الطبيعي المسال (بالإضافة إلى النفط الخام، غاز البترول السائل (LPG)، والكبريت). يتم تصدير معظم إمدادات الغاز الطبيعي المسال في أبو ظبي إلى الأسواق الآسيوية، وخاصة الهند.

تلعب قطر دوراً محورياً في سوق الغاز الطبيعي المسال، إقليمياً وعالمياً. تبلغ طاقتها السنوية الحالية أكثر من ٧٧ مليون طن من الغاز الطبيعي المسال، أي حوالي ١٩٪ من إجمالي الطاقة في العالم. في السنوات الأخيرة، تم تصدير حوالي ٨٠٪ من إنتاج قطر للغاز الطبيعي المسال إلى الأسواق الآسيوية،

وفي نفس اليوم، أوقفت قطر إنرجي، إحدى أكبر شركات إنتاج الغاز الطبيعي المسال في العالم، رسمياً إنتاجها للغاز المسال والسوائل المرتبطة به بعد هجمات طائرات بدون طيار إيرانية على مدينة رأس لفان الصناعية، أكبر منشأة تصدير للغاز الطبيعي المسال في العالم. أعلنت شركة الطاقة الحكومية عن قانون القوة القاهرة، وهو بند قانوني يسمح لها بتفويت التسليم المتعاقد عليه دون عقوبة بسبب ظروف خارجة عن سيطرتها، رغم عدم الإبلاغ عن أي أضرار هيكلية للمنشأة.

إغلاق رأس لفان، الذي يصدر منه حوالي خمس الغاز الطبيعي المسال العالمي، إلى جانب إغلاق مضيق هرمز، يرسل صدمات قوية في أسواق الطاقة والغاز العالمية. في الواقع، يتم تصدير الغاز الطبيعي من دول الخليج العربية حصرياً في شكل سائل كغاز طبيعي مسال، دون وجود خطوط أنابيب تربط المنطقة بالأسواق الخارجية.

يتم تصدير الغاز الطبيعي المسال الخليجي من عمان والإمارات (أبو ظبي)، ولكن بشكل رئيسي من قطر. عمان، التي



## مدينة رأس لفان أكبر منشأة تصدير للغاز المسال في العالم وتصدر حوالي خمس الغاز الطبيعي المسال عالمياً

الحالي على الغاز لأكثر من ٦ سنوات. ومن الجدير بالذكر هنا أن حوالي ٩٩٪ من احتياطات الغاز المثبتة في قطر لا ترتبط بمحتوى سائل غني. وهذا يجعل إنتاج الغاز في قطر غير مرتبط بإنتاجها الخام، مما يسمح بمزيد من التنمية الاقتصادية.

يتم إنتاج الغاز المرتبط بجانب النفط الخام من خزانات النفط، وغالباً ما يتطلب فصلاً وأحياناً يشتعل، بينما يأتي الغاز غير المرتبط من خزانات تحتوي على القليل أو لا تحتوي على نפט ويتم إنتاجه مباشرة للسوق. في الواقع تم إنتاج الغاز القطري من احتياطات موجودة في الحقل الشمالي، أكبر هيكل غازي غير مرتبط في العالم والذي اكتشف عام ١٩٧١م، ويقع بالكامل قبالة البحر، على بعد ٨٠ كيلومتراً شمال شرق أراضي شبه الجزيرة ويمتد على مساحة تقارب ٦٠٠٠ كيلومتر مربع.

وخاصة إلى الصين والهند. تم توجيه حوالي ١٢٪ من صادرات الغاز الطبيعي المسال في شبه الجزيرة إلى الأسواق الأوروبية، خاصة إلى إيطاليا والمملكة المتحدة، بينما تم تصدير ٦٪ المتبقية إلى الأسواق الإقليمية، الكويت ودبي بشكل خاص.

من حيث الاحتياطات المثبتة للغاز الطبيعي، تمتلك قطر ثالث أكبر احتياطات في العالم بعد روسيا وإيران بحوالي ٢٣,٩٠٠ مليار متر مكعب، أي حوالي ١٢٪ من إجمالي الاحتياطات في العالم. نسبة الاحتياطات إلى الإنتاج (RP) في قطر، وهي مقياس يستخدم غالباً كمؤشر على قدرة الإمداد على المدى القريب، هي الأعلى في العالم بأكثر من ١٤٤ عاماً.

الاحتياطات المثبتة من الغاز الطبيعي في قطر وحدها كافية، حتى لو لم يتم اكتشاف المزيد منها، لتلبية الطلب العالمي

## جزيرة داس في أبو ظبي تصدر ٦ ملايين طن غاز سنويًا وتعد مركزًا رئيسيًا للمعالجة والتسييل وتصدير الغاز الطبيعي

نقص الطاقة الاحتياطية الكافية عالمياً لسد فجوة الإمداد حقيقة مزعجة؛ فالقدرة الحالية للغاز الطبيعي المسال في الولايات المتحدة التي يمكن تحويلها لسد الفجوة البالغة ٨٥ مليون طن سنوياً لا تتجاوز ٣٠ مليون طن سنوياً. ونتيجة لذلك، قد تحل مصادر طاقة بديلة مثل الفحم محل الغاز في الصين والهند وألمانيا.

علاوة على ذلك، فإن أزمة هرمز - رأس لافان الحالية ستؤثر سلباً على السمعة الأمنية لموردي الغاز والنفط في الخليج. سيدفع ذلك مطوري الغاز من المنطقة إلى استكشاف جاد لإمكانية بناء منافذ بديلة لغازهم، متجاوزين مضيق هرمز، من خلال بناء خطوط أنابيب غاز تصديرية تربط احتياطيات الخليج بمراكز الاستهلاك الرئيسية في آسيا وأوروبا.

كما سعى مطورو الغاز في الخليج بقوة للحصول على أصول تسييل الغاز خارج المنطقة، خاصة في الولايات المتحدة. وقد بدأت قطر بالفعل في تطوير الممر الذهبي هناك، بينما استحوذت أبو ظبي مؤخراً على حصص في مصنع نيكستديك الأمريكي ووحدة جارب للغاز الطبيعي المسال في موزمبيق، بينما اشترت السعودية حصصاً في شركة ميد أوشن إنرجي للغاز المسال (MidOcean Energy LNG).

تستفيد قطر وصناعاتها الضخمة للغاز أيضاً من العديد من المزايا، مثل انخفاض تكلفة إنتاج الغاز بشكل كبير، وانخفاض الطلب المحلي نسبياً، ودعم حكومي قوي، وموقع جغرافي استراتيجي قريب نسبياً من أسواق الغاز الرئيسية، ونظام سياسي مستقر، وعملية اتخاذ قرارات مباشرة، وبيئة اقتصادية ليبرالية، وانفتاح واسع على الاستثمار الأجنبي بما في ذلك أكبر شركات النفط والغاز في العالم.

على المدى القصير، تسبب الإغلاق الفعلي لكل من هرمز ورأس لافان في ارتفاعات فورية وحادة في أسعار الغاز العالمية، خاصة مما أثر على الأسواق الآسيوية والأوروبية. ارتفع سعر الغاز الأوروبي القياسي المتداول في مركز صندوق الحمل الهولندي، فوراً بنسبة تصل إلى ٤٥٪، وهو أعلى ارتفاع ليوم واحد منذ بداية الأزمة الروسية - الأوكرانية في فبراير ٢٠٢٢م. كما ارتفعت أسعار الغاز الطبيعي في المملكة المتحدة، حيث ارتفع مؤشر NBP بشكل حاد بالتزامن مع الأسواق القارية.

قد يؤدي الحصار المستمر والإغلاق الطويل إلى تضاعف أسعار الغاز بالجملة في أوروبا ثلاث مرات، كما يسبب نقصاً كبيراً، مما يجبر المشتريين الآسيويين على المنافسة على إمدادات بديلة محدودة. بالإضافة إلى الارتفاعات الكبيرة في الأسعار، هناك تأثيرات رئيسية أخرى

- تعرض الإمدادات العالمية للغاز الطبيعي المسال للانقطاع، حيث تم قطع حوالي ٢٠٪ من تجارة الغاز المسال العالمية.
- توقع نقص إقليمي في الدول الآسيوية (الصين، الهند، اليابان) التي تعتمد على الخليج.
- زيادة المنافسة على إمدادات الغاز الطبيعي المسال غير الشرق أوسطية، خاصة من الولايات المتحدة.
- ارتفاع أسعار تأمين الشحن، مع احتمال تجاوز أسعار شحن الغاز الطبيعي المسال اليومية الفورية ١٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي.

## أمن الممرات البحرية وسلاسل الإمداد: ميزان المخاطر والفرص تفعيل التعاون الأمني رهن بالإرادة السياسية ويتطلب منظورًا جادًا وشاملاً ليحقق منافع متبادلة

أضحت البيئة الأمنية الدولية أكثر تعقيداً من أي وقت مضى، حيث يزداد مفهوم الأمن اتساعاً وتعقيداً جراء الطبيعة المركبة للأزمات الراهنة التي تتداخل فيها الأبعاد المحلية مع العالمية. حتى أن التبعات المترتبة على التوترات السياسية والتهديدات العسكرية باتت تفوق ما كان يحدث في السابق. وأصبحت قضايا الاقتصاد، وسلاسل الإمداد العالمية، وقدرة المجتمعات المتقدمة على الصمود جزءاً لا يتجزأ من المشهد الراهن. ويضاف إلى ذلك معطيات الجغرافيا السياسية، وتحديات إدارة الأزمات الناتجة عن انتشار الأسلحة الحديثة وصعود الفاعلين من غير الدول. إذ باتت هذه الجماعات تتمتع بهامش واسع للحركة، سواء بالعمل بشكل مستقل أو كأدوات في يد قوى إقليمية تفضل البقاء خلف الستار، تنصلاً من المسؤولية المباشرة وتجنباً لتبعات المواجهة الرسمية.

السفير أليساندرو مينوتو ريزو

والاضطلاع بدورٍ ريادي في تكريس "الأمن التعاوني" كأداة فعالة لمواجهة تحديات المستقبل.

كيف إذن يمكن تطبيق هذا المنطق بشكل عملي على منطقة شمال إفريقيا والشرق الأوسط التي تقع عند ملتقى ثلاث قارات وتُشكل أهمية محورية لمنظومة الأمن العالمي؟ دعونا نلقي نظرة على المشهد الراهن داخل هذه المساحة الشاسعة على صعيد إدارة الأزمات. فإذا ما تأملنا الأوضاع في الغرب، لاسيما منطقة الساحل الإفريقي، فلا يزال الوضع مربكاً وغير مستقر، ولكنه لم يرق بعد إلى مستوى تهديد بحري خطير.

وداخل شمال إفريقيا، تبرز الأزمة الليبية في ظل معاناة البلاد من شرور الانقسام الداخلي والمجتمعي: حتى بات من الصعب التكهن بإعادة توحيد الدولة على المديين القصير أو المتوسط وسط استمرار ضعف أداء المجتمع المدني. جدير بالذكر أن الحملة العسكرية التي قادها حلف شمال الأطلسي "ناتو" وأدت إلى سقوط نظام معمر القذافي تمت بموافقة جامعة الدول العربية ومجلس التعاون الخليجي. وتمثل تلك الحقبة تجربة

ويأتي التشرذم السياسي كباعثٍ إضافي للقلق، مدفوعاً بالرغبة الجامحة لدى فاعلين جدد في انتزاع دورٍ نشط ومؤثر على الساحة الدولية. وفي وقتٍ لم تعد فيه "التعددية" في أفضل أحوالها، تراجعت مكانتها كأداة تقليدية لصناعة التقارب والوفاق، وباتت بعيدة عن أولويات المشهد الراهن. إننا نعيش اليوم مخاض مرحلة انتقالية كبرى، يواجه فيها النظام الدولي، المولود من رحم الحرب العالمية الثانية، أزمة وجودية حادة، دون أن يلوح في الأفق تصميم بديل يتسم بالانسجام والتجانس.

وإذا ما استطاع هذا النظام الناشئ، الذي لا يتورع عن اتخاذ القوة والنفوذ وسيلةً لفرض هيمنته، أن يبسط سيطرته، فإن الأزمة ستزداد تجذراً ووعورة؛ مما ينذر بعواقب وخيمة تهدد الرفاه الإنساني وتقوض منظومة العولمة كما عهدناها. بناءً على ذلك، تقتضي الضرورة القصوى استثمار كافة الأدوات المتاحة لتعزيز قيم الاستقرار والتعاون والاستدامة؛ إذ يجب أن يظل السلام والازدهار هدفين ملحين وأولوية قصوى للعمل البشري المشترك. وفي هذا السياق، ينبغي تركيز الجهود على تأمين المناطق المهددة، والتعاون الوثيق لمجابهة التشرذم،

## قيادة إيطاليا للقوات المشتركة في نابولي تعني اهتمامًا مباشرًا أكثر بالشؤون الإقليمية وقد تشجع على القيام بدور استباقي تجاه الجنوب

ومن خلال إلقاء نظرة تأملية على المشهد الدولي الراهن، تبرز إسرائيل كقوة عسكرية إقليمية كبرى حيث تنعم بقاعدة صناعية متقدمة ودعم راسخ من قبل حليفها الأمريكي: كما أصبحت عامل تغيير في قواعد اللعبة داخل المنظمة بما يحتم علينا أخذها بعين الاعتبار، حتى فيما يتعلق بشؤون المجال البحري.

يشهد حلف الناتو حاليًا مرحلة مهمة من التطور فيما يتعلق بهيكل القيادة الخاص به. واتخذ مؤخرًا قرارات مهمة على الصعيد السياسي بشأن هذه القضية الاستراتيجية. ورغم أن هذه القرارات لا تحمل طابعًا فنيًا أو تقنيًا، إلا أن أثرها على سياسات التحالف المستقبلية وعملياته سيكون ملموسًا. كما تقرر إعادة توزيع المسؤوليات داخل الحلف، حيث تتخلى الولايات المتحدة عن قيادة القوات المشتركة في نابولي، المسؤولة عن منطقة البحر المتوسط، وانتقالها إلى أيدٍ أوروبية، وبالتحديد إيطاليا، بينما تتولى المملكة المتحدة قيادة "تورفولك"، المعنية بحماية المحيط الأطلسي.

ومن المقرر أن تدخل هذه التغييرات حيز التنفيذ في المستقبل القريب. فإن تولي قيادة أوروبية ممثلة في إيطاليا للقوات المشتركة في نابولي تعني اهتمامًا مباشرًا أكثر بالشؤون الإقليمية، وقد تشجع على القيام بدور استباقي تجاه الجنوب، في ظل تولي دولة مطلة على البحر المتوسط دفعة القيادة.

ثمة مؤشرات توحى بإمكانية استتساخ تجربة عملية "المسعى النشط" (٢٠٠١-٢٠١٦) التي أطلقتها حلف الناتو، متى ما فرضت الظروف الراهنة ذلك. فقد ولدت تلك العملية من رحم تداعيات هجمات الحادي عشر من سبتمبر، مستهدفةً تجفيف منابع الإرهاب عبر تتبع حركة الملاحه وإحكام السيطرة على المسارات البحرية في المتوسط؛ مما ساهم بفعالية في تأمين واحد من أكثر الممرات التجارية ازدحاماً وحيويةً في العالم.

عملية للتعاون المشترك بين التحالف الغربي والقوى العربية في حوض المتوسط، وهي تجربة كثيراً ما يتم إغفالها.

جاءت الحملة ضمن إطار عملية "الحامي الموحد" البحرية التي أطلقها الناتو عام ٢٠١١م، بهدف حظر تجارة الأسلحة وأنشطة التهريب. وأعلنت البلدان العربية حينها استعدادها للانضمام إلى الحملة كبادرة ثقة. وعلى صعيد السوابق التاريخية، التي لم يكتب لها الاكتمال، يمكن العودة بالأذهان إلى مقترح كونداليزا رايس عام ٢٠٠٦م، التي كانت تشغل منصب وزيرة الخارجية الأمريكية آنذاك، بشأن نشر أسطول تابع لحلف الناتو أمام السواحل اللبنانية لمنع الاتجار في الأسلحة وانتشار الإرهاب. وبناء عليه، قررت منظمة الأمم المتحدة، بموجب القرار ١٧٠١ الصادر في ١١ أغسطس ٢٠٠٦م، تفويض قوة أممية مؤقتة داخل لبنان (اليونيفيل). ومن بين المهام الأخرى التي فوضت إلى قوات اليونيفيل بموجب القرار الأممي، مساعدة القوات المسلحة اللبنانية في اتخاذ خطوات نحو إنشاء منطقة خالية من أي أفراد، أو أصول، أو أسلحة، باستثناء تلك التابعة للحكومة واليونيفيل، بين الخط الأزرق ونهر الليطاني؛ ومساعدة الحكومة، بناء على طلبها، في تأمين حدودها ومنافذ الدخول الأخرى لمنع دخول الأسلحة أو المعدات المرتبطة بها إلى الداخل اللبناني دون موافقتها. وجمعينا نعلم جيداً كيف آلت الأمور منذ نحو خمس سنوات.

على الصعيد السوري، تبدو البلاد حاليًا في طريقها لاستعادة الاستقرار، حتى وإن كانت النتائج النهائية لا تزال غير محسومة بعد معايشة عقود طويلة من ويلات الحرب الأهلية. ويشار إلى أن روسيا خسرت أساس وجودها البحري قبالة السواحل السورية بعد إخلاء قاعدتها بميناء طرطوس. العراق أيضاً يعاني بسبب اضطراب أوضاعه السياسية في الداخل؛ فيما أصبح التواجد المحدود لحلف الناتو داخل البلاد مقتصرًا على تقديم التدريبات ودعم الاستقرار.



## نعيش مخاض مرحلة انتقالية كبرى يواجه فيها النظام الدولي المولود بعد الحرب العالمية الثانية أزمة وجودية دون أن يلوح في الأفق بديل يتسم بالتجانس

لـ ٦٥٪ من واردات أوروبا من النفط والغاز الطبيعي، بما يعكس عمق الارتباط المصيري بين ضفتيه.

كما تشير الأفاق السياسية الرحبة إلى تنامي وتيرة الروابط بين أوروبا ودول جنوب المتوسط، ولعل "الجمعية البرلمانية من أجل المتوسط" التي تأسست عام ٢٠٠٦م، واتخذت من نابولي مقراً لها، خير شاهد على هذا التوجه. وإذا ما قُدر لعملية التكامل هذه أن تواصل نموها وازدهارها، كما نأمل، فإنها ستشكل حائط صد منيع يقطع الطريق أمام أي تدخلات عدائية خارجية تسعى لزعزعة استقرار المنطقة.

في ضوء هذا السياق، تكتسب الممرات البحرية قيمة استراتيجية استثنائية بوصفها ركائز لا غنى عنها للأمن الدولي، ومن أبرزها: مضيق جبل طارق، وقناة السويس، ومضيق باب المندب، ومضيق هرمز، وصولاً إلى مضيق ملقا. فمن خلال هذه

علاوة على ذلك، مثلت العملية جسراً لتعزيز العلاقات العملية بين الناتو والدول الشريكة، ولاسيما أعضاء مبادرة "الحوار المتوسطي"؛ إذ تلاقت إرادة هذه الدول مع توجهات الحلف في مجابهة التهديدات الإرهابية المتنامية، وأثمر ذلك تعاوناً وثيقاً في تبادل المعلومات الاستخباراتية بشأن أنشطة الشحن المشبوهة داخل مياهها الإقليمية. وقد بسطت العملية آنذاك مظلتها الأمنية على المنطقة برمتها، ممتدة من مضيق جبل طارق وصولاً إلى قناة السويس.

لم يعد خافياً أن الملاحة البحرية وأمن سلاسل الإمداد قد غدوا محور الارتكاز، ليس فقط لاستقرار دول المنطقة ورخائها، بل لمنظومة التجارة العالمية في كليتها؛ فالممرات البحرية هي البنى التحتية الجوهرية التي تضمن استقامة النظام التجاري العالمي، وتيسر التبادل الاقتصادي، وتعزز الروابط السياسية والإنسانية. وتتجلى هذه الأهمية في كون البحر المتوسط مَعبراً

## ضرورة استثمار الأدوات المتاحة لتعزيز الاستقرار والتعاون والاستدامة والتركيز على تأمين المناطق المهتدة ومجابهة التشرذم بـ "الأمن التعاوني"

تعد مياهه شريان الحياة الوجودي لمصر. وتلوح حالياً في الأفق بوادر أزمة جدية نظراً لعدم معرفة مدى التأثير الحقيقي لسند النهضة الأثيوبي الذي أتمت أثيوبيا بناءه على مجرى النهر. وجدير بالذكر أن حلف شمال الأطلسي (الناتو) يرتبط باتفاقية مع الاتحاد الإفريقي، ويحتفظ بخلية عسكرية دائمة في مقره بالعاصمة أديس أبابا. ويمثل هذا التعاون شراكة في طور التطور التدريجي، مع احتمالات لظهور مخرجات عملياتية في منطقة القرن الإفريقي ومضيق باب المنذب.

لدى المملكة العربية السعودية، بحكم موقعها وثقلها، مصلحة جوهريّة في تأمين حرية الملاحة داخل هذه البقعة الحيوية من العالم. وتشكل جماعة الحوثيين في اليمن مصدر قلق خاص بعد أن شنت عدداً من الهجمات والممارسات غير الشرعية على مدار الأعوام الماضية بدعم من طهران. لتقف بذلك حائلاً من بين العديد من العقبات الأخرى، دون استعادة السلام والوحدة إلى اليمن. ورغم الغموض الذي لا يزال يغشى المشهد اليمني، تظل هناك مصلحة دولية وإقليمية مشتركة وقطعية في استعادة نفاذ القانون الدولي وحماية السيادة داخل هذه المياه المضطربة.

ولابد من فهم موقف المنظمات الدولية الكبرى تجاه أمن المياه الدولية. دعونا نتطرق في هذا الصدد إلى وثيقة "المفهوم الاستراتيجي" لحلف الناتو التي حددت بوضوح القضايا محل النقاش وتم اعتمادها خلال قمة مدريد التي عقدت في يوليو 2022م. وتنص المادة رقم 23 على أن "الأمن البحري هو مفتاح السلام والازدهار. وسنعمل على تعزيز موقفنا ووعينا بالظروف لردع كافة التهديدات والدفاع ضدها، ودعم حرية الملاحة، وتأمين طرق التجارة البحرية، وحماية خطوط الاتصال الرئيسية الخاصة بنا". أما المادة 42، فتتعلق بـ "الأمن التعاوني" وتنص على أن "الشراكات ضرورية لحماية الموارد العالمية المشتركة،

المضائق والقنوات، تتدفق النسبة الأكبر من التجارة العالمية، مما يجعل من كفاءة "حرية الملاحة" وتحييد التهديدات أساساً جوهريّة لا تقبل المساومة، لا سيما في ظل الأزمات والاضطرابات التي تعصف بالنظام الدولي.

مضيق هرمز، على سبيل المثال، هو ممر مائي ضيق بين إيران وسلطنة عمان ويتبوأ أهمية استراتيجية تجعل حرية الملاحة داخله من المقترضات الأساسية. حيث يعبر من خلاله 20٪ من إجمالي الإنتاج النفطي، بالأخص على الجانب العماني نظراً لسهولة حركة الملاحة نسبياً. وفي 28 فبراير 2026م، أعلنت إيران إغلاق مضيق هرمز رداً على الهجمات التي نفذتها الولايات المتحدة وإسرائيل وشركائهم المفترضون. ولكن يظل الإعلان شيئاً والحصار الفعلي شيئاً آخر.

وإذا ما تأملنا الوضع داخل المحيط الهندي ومنطقة الخليج، بإمكاننا رصد أنشطة لحلف الناتو والعديد من الدول الأعضاء بالحلف. أجرى التحالف عملية "درع المحيط" خلال الفترة ما بين عامي 2008 إلى 2016م. وساعدت في ردع الهجمات، وحماية الحاويات، وضمان مستوى أعلى من الأمن داخل المنطقة من خلال مختلف العمليات العسكرية.

كذلك لعبت أساطيل حلف الناتو التي ضمت عدداً من الدول الأعضاء من بينها المملكة المتحدة، وألمانيا، وإيطاليا على سبيل المثال، دوراً نشطاً داخل المياه الخليجية والمحيط خلال العقود الماضية. علاوة على ذلك، يعد الأسطول الأمريكي الخامس المتمركز بمدينة المنامة في البحرين درعاً مرئياً ضد الهجمات الإيرانية المحتملة.

ثمة ممر مائي من نوع مختلف تماماً وهو نهر النيل؛ إذ

## يشهد حلف الناتو مرحلة مهمة لتطوير هيكل القيادة واتخذ مؤخرًا قرارات مهمة على الصعيد السياسي بشأن هذه القضية الاستراتيجية



ذاته تأمين حرية الملاحة. وجدير بالذكر أن التحالف بات يمتلك المبادئ التوجيهية اللازمة للتدخل، بانتظار المبادرة لاتخاذ خطوات ميدانية؛ حيث يجري العمل حالياً على بلورة هذه السياسات وتحويلها إلى أدوات إجرائية فاعلة.

ومما تقدم، يتضح أنه من الحكمة السعي بجدية نحو الاستعانة بخبرات شركاء موثوقين، مثل حلف الناتو، لتأمين الملاحة في الممرات المائية المهددة. فنحن نواجه بيئة إقليمية متشردمة، حيث ترزح منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تحت وطأة الاضطرابات، لذا، غدا تعزيز "الأمن التعاوني" مهمة جسيمة تنصدر أجندة التحالف الغربي منذ عقدين، جنباً إلى جنب مع مهامه الأساسية في "الدفاع المشترك" وإدارة الأزمات. ختاماً، يظل تفعيل التعاون العملي رهناً بتوافر الإرادة السياسية؛ مما يتطلب من الدول المعنية منظوراً جاداً وشاملاً، على أن يكون هذا التعاون متبادلاً المنفعة للجميع، تكريساً لما أثبتته التجارب السابقة من نجاح.

\* رئيس مؤسسة كلية دفاع الناتو - نائب الأمين العام السابق لحلف الناتو

وتعزيز قدرتنا على الصمود، ودعم النظام الدولي القائم على القواعد".

بخلاف وثيقة المفهوم الاستراتيجي، اتخذ الحلف قرارات مهمة فيما يتعلق بالمجال البحري. ولعل أبرزها "استراتيجية التحالف البحرية" التي تم تبنيها في ٢٥ من نوفمبر ٢٠٢٥م. وتستهل مقدمتها بالتأكيد على: "أن العالم مترابطاً وثيقاً عبر محيطاته وبحاره؛ ومن الضروري تأمين التجارة العالمية للحفاظ على نمط حياتنا. لذا، يُشكل الأمن البحري شأنًا حيويًا للسلام والازدهار".

وفي الفصل الذي جاء بعنوان "الرؤية"، تشدد الوثيقة على أن "الناتو بصدد امتلاك القدرات البحرية اللازمة لضمان حرية الملاحة، وحماية خطوط الاتصال البحرية الحيوية، وحماية البنية التحتية الحيوية، والانتصار في الصراعات". وتؤكد على أن "الشراكات تتيح فرصاً قيمة لتعزيز الأمن الإقليمي. وتسهم في تدعيم الاستقرار الاستراتيجي وأسس النظام القائم على قواعد". بعبارة أخرى، تضطلع القوة البحرية بدور محوري في سياسة "الناتو" القائمة على التواصل والانفتاح؛ إذ يدعم هذا النهج "قابلية التشغيل البيئي" مع الشركاء، ويكفل في الوقت

## الممرات المائية والمضائق في الشرق الأوسط: الأهمية الاستراتيجية والتحديات

# يحتاج العرب تشكيل اتحاد ومؤسسات على غرار الاتحاد الأوروبي لاستغلال الموارد وتفعيل المضائق

تشكل الممرات والمضائق البحرية أهمية كبرى على مستوى العالم، فعبورها تكون خطوط التجارة الدولية، 80-90% من البضائع تمر منها حسب تقرير (UNCTAD 2025)، فالتجارة عبر المحيطات 2.2 ترليون دولار 2023م، منها 1.3 ترليون دولار خدمات و900 مليار دولار لنقل البضائع، كما أنها حلقة وصل بين القارات وتقتصر المسافة بينها كما هي قناة السويس، ولها أهمية استراتيجية، فالدول التي تتحكم في المضائق والممرات المائية يكون لها تأثيرا سياسيا وعسكريا وقد تستعملها في الحصار، ولذلك كان العدوان الثلاثي على مصر عند تأميمها لقناة السويس 1956م، فكانت بريطانيا تسيطر عليها وتتحكم في من يعبرها وتجنبي عائدها، كما أنها أيضا وسيلة للتبادل الثقالي عبرها بتقل السكان لمناطق أخرى، كما في مضيق جبل طارق بين المغرب وإسبانيا وعبره لبقية الدول الأوروبية، وغالبا ما تكون الشعوب القريبة من المضائق والبحار والمحيطات أكثر انفتاحاً

أ.د. أحمد سليم البرصان

والاسطول البريطاني، الذي كان يجوب البحار والمحيطات بدون منازع، كانت الهيمنة البريطانية هي سيطرتها على الممرات المائية على طريق الهند، كانت حملة نابليون على مصر 1799م، من أجل قطع طريق بريطانيا للهند وقد تبهت بريطانيا لذلك فسيطرت عام 1839م، على ميناء عدن، وعندما تم حفر قناة السويس دخلت بريطانيا على السيطرة من خلال شراء أسهم قناة السويس، وفيما بعد مع الاحتلال الإنجليزي لمصر أصبحت تهمين على إدارة القناة، وكانت السفن البريطانية تبحر للهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ومع فتح القناة قصرت المسافة للسفن البريطانية للهند، وعليه نجد أن بريطانيا كانت تسيطر على مضيق ملقا بين ماليزيا وجزيرة سومطرة الاندونيسية، الذي يربط المحيط الهندي مع بحر الصين من الجنوب الشرقي وهو الممر الذي يمر عبره البترول إلى الصين واليابان، وامتد نفوذ بريطانيا إلى الموانئ الصينية وحصارها فيما عرف بحرب الأفيون (1839-1842م)، والملاحظ أن بريطانيا في نفوذها من مضيق ملقا إلى الموانئ الهندية من بومباي إلى الخليج العربي حيث مضيق هرمز ومضيق باب المندب وقناة السويس ثم امتداد النفوذ البريطاني إلى مضيق جبل طارق 1713م، وقد أنشأت

وقناة بنما ذات أهمية استراتيجية تهيمن عليها الولايات المتحدة، ومضيق هرمز الذي يمر منه 20% من استهلاك البترول العالمي 2025م، وباب المندب له أهميتها الاستراتيجية لمرور ناقلات البترول عبرها، 12% من استهلاك البترول العالمي يمر عبر المضيق عام 2023م ولكن هذا التدفق تراجع بعد 2024م، مع الحرب الاسرائيلية على قطاع غزة وتدخل الحوثي (جماعة أنصار الله) في مساندة غزة ووقف عبور السفن المتجهة لميناء إيلات (أم الرشراش)، وبالإضافة لأهميتها الاقتصادية والاستراتيجية فإن لها تأثيرها في الظروف المناخية العالمية والإقليمية عبر تنظيم درجات الحرارة ونقلها بين المناطق المدارية والباردة والتأثير على الرياح والأمطار، وتعديل مما يلطف مناخ المناطق الساحلية ويخفف من حدة الشتاء؟

### المضائق والأهمية الاستراتيجية للعالم العربي

كانت بريطانيا العظمى سيدة البحار، وكانت تعتبر القوة العالمية المسيطرة على النظام الدولي في القرن التاسع عشر، وكما يقال سر عظمة بريطانيا، الهند درة التاج البريطاني

## التجارة عبر المحيطات ٢,٢ ترليون دولار ٢٠٢٣ منها ١,٣ ترليون دولار خدمات و٩٠٠ مليار دولار نقل البضائع

، وما حشد الطائرات والبوارج البحرية الأمريكية والحصار البحري إلا انعكاساً لأهمية القوة البحرية وكان كتاب ماهان قد وزع على بحارة السفن الألمانية واليابانية ؟

ويعتبر العالم العربي قوة بحرية مهمة على المستوى العالمي لتحكم المضائق في طرق التجارة والطاقة بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، وهذا ما دفع عالم السياسة الأمريكي نيبور في مقالة له بالقول " إن من يسيطر على الشرق الأوسط يسيطر على أوروبا وبالتالي على العالم " ، والسيطرة على المضائق في المنطقة العربية تحيط بأوروبا من غرب البحر المتوسط إلى شرق المتوسط، حيث قناة السويس ومرورا بالبحر الأحمر وباب المندب والتحكم في طريق إلى شرق آسيا المحيط الهندي ومضيق هرمز حيث عبور الطاقة للعالم شرقاً للصين واليابان والى أوروبا أيضاً، ولذلك من خلال الصراع الدولي والإقليمي، نجد أن رئيس الحكومة الإسرائيلية، يعلن أنه يريد "شرقاً أوسطاً جديداً" تهمين عليه إسرائيل، ولا نستغرب من خلال التصور الاستراتيجي الغربي، ما يقوله السفير الأمريكي في إسرائيل مايك هاكابي أنه يؤيد سيطرة إسرائيل على منطقة الشرق الأوسط الممتدة من النيل إلى الفرات، فهو الصراع الجيوبولتيكي على منطقة مهمة استراتيجياً للعالم اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً مغلفة بصراع ديني يعلنها اليمين المتطرف الإسرائيلي والمسيحية الصهيونية بما يقول مايك هاكابي، ولحشد التأييد لمشروع استعماري للهيمنة الاستراتيجية والاقتصادية تستعمل الصهيونية ومؤيديها النصوص الدينية المزيفة لاستعمار منطقة مهمة لها وزنها وأهميتها على مستوى العالم ؟

### حشد الطاقات لتزطيف الأهمية الإستراتيجية للمضائق

إن أهمية المضائق الاستراتيجية تعطي الدول العربية مكانة عالمية مؤثرة في تشكيل النظام العالمي الجديد، في ظل التطورات المتسارعة في العالم من مضيق مالقا شرقاً إلى مضيق البسفور والدردينيل وقناة السويس وجبل طارق، خاصة في ظل التنافس الدولي في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي، وكما قال رئيس

قاعدة بحرية هناك، وما زال تحت النفوذ البريطاني من خلال الحكم الذاتي، تحت التاج البريطاني، ومقابل جبل طارق على الضفة الأخرى تقابل مدينة طنجة المغربية وبذلك يكون المغرب له دور مهم في السيطرة على المضيق، وما زالت اسبانيا تطالب بعودة جبل طارق لسيادتها في الوقت الذي تطالب الحكومة المغربية بعودة مديني سبتة ومليلة لسيادتها لانهما على الساحل المغربي للبحر المتوسط؟

إن الهيمنة البريطانية العالمية على المحيطات والبحار: كان من خلال سيطرتها على الممرات والمضائق العربية والاسلامية، مضيق ملقا بين دولتين اسلاميتين أندونيسيا وماليزيا، والمضائق العربية في الخليج العربي والسويس وجبل طارق الذي يعطي اسمه بعدا تاريخيا نسبة لفتح الاندلس طارق بن زياد (٧١١م)، واستمر الوجود الاسلامي في الاندلس لمدة ثمانية قرون والأثار الاسلامية تمثل مدى عمق الحضارة الاسلامية في الاندلس من اشبيلية وغرناطة وغيرها؟

وقد أثارَت القوة البحرية البريطانية وهيمنتها العالمية اهتمام الاميرال الأمريكي ألفرد ماهان (١٨٤٠-١٩١٤م) الذي طرح نظريته حول القوة البحرية والسيطرة العالمية، فقال من " يسيطر على الموانئ البحرية يسيطر على العالم " ونشر كتابه "أثر القوة البحرية على التاريخ" وتقديراً لماهان عند موته عام ١٩١٤م، كتبت صحيفة (London Post) " إن بريطانيا العظمى مدينة لذلك الأمريكي العظيم بدين لا يمكن سداه، لأنه كان أول من صاغ فلسفة القوة البحرية البريطانية في دقة وبطريقة مفهومة"، وإذا كانت بريطانيا مدينة له، فإن ما هامان، هو من طرح مفهوم الشرق الأوسط في مقال له نشره عام ١٩٠٢م، في مجلة (National Review) تحت عنوان " The Persian Gulf and International Relations"، واعتبر منطقة الخليج منطقة بحرية محورية وذات أهمية جيوبولتيكية بين الغرب والهند وهي ضرورية لبريطانيا وللغرب عامة ضد النفوذ الروسي للبحار الدافئة وهي تعكس حالياً الصراع الدولي في منطقة الخليج العربي خلال الحرب باردة وحتى الوقت الحاضر



## ما هامن طرح مفهوم الشرق الأوسط عام ١٩٠٢ واعتبر الخليج العربي منطقة بحرية محورية ذات أهمية جيوبوليتيكية بين الغرب والهند

وهو يلعب دوراً مهماً في التجارة الدولية، وتصدر دول الخليج ٩٠٪ من بترولها عن طريق ناقلات البترول تمر من المضيق كما أن الاستيراد لدول الخليج يمر من هرمز وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر، وتسيطر إيران على الساحل الشمالي للمضيق وتسيطر سلطنة عمان على الساحل الجنوبي، ومع نشوب الحرب الإسرائيلية - الأمريكية ضد إيران، تهدد الأخيرة بإغلاق هرمز، ولخطورة إغلاق المضيق تتدخل الدول الإقليمية والدولية لتجنب تداعياتها على تدفق البترول وارتفاع أسعاره مما قد يؤدي إلى أزمة طاقة عالمية وتمارس إيران الردع من خلال التهديد بإغلاق المضيق، وفي حالة نشوب الحرب يصعب التنبؤ كيف تنتهي وما نتائجها، وقد نكون حرباً إقليمية.

تعتبر قناة السويس الممر الصناعي تم افتتاحه عام ١٨٦٩م، ربط بين البحر المتوسط والبحر الأحمر يربط أوروبا وآسيا بجنوب شرق آسيا بأقصر الطرق، وهو من أكثر الموانئ حيوية

وزراء إسرائيل مؤخراً أنه يسعى لتشكيل أحلاف في المنطقة لخدمة المصالح الإسرائيلية، ويجر إدارة ترامب معه، ولذلك نجد تعزيز الاهتمام الإسرائيلي بالهند، لأن إسرائيل تريد الهيمنة على باب المندب لأهميته الاقتصادية والاستراتيجية وربطه بين البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، واليمن بجيبوتي وأرتيريا على الجنب الأفريقي، وإن إغلاق باب المندب يؤدي إلى تحويل السفن إلى ما يزيد المسافة ٦٠٠٠ ميل بحري ويكلف ١٥ يوماً إضافياً، وللاهميته نجد القواعد العسكرية في جيبوتي (صينية، وأمريكية) وفي أرتيريا (إسرائيلية وإماراتية)، وتسعى إسرائيل لقاعدة في أرض الصومال مقابل اعترافها بها، ولقد تأثرت الملاحة خلال الحرب الإسرائيلية على غزة، هذه الأهمية لها دورها في مكانة المضيق للأمن القومي العربي وقد أغلقت مصر بالتعاون مع اليمن مضيق باب المندب أثناء حرب أكتوبر ١٩٧٢م، في وجه السفن الإسرائيلية ؟

أما مضيق هرمز فتمر منه ٢٠٪ من تجارة البترول العالمية،

## عالم السياسة الأمريكي نيبور يقول " إن من يسيطر على الشرق الأوسط يسيطر على أوروبا وبالتالي على العالم "

للسفن الإسرائيلية بالمرور من مضيق تيران إلى ميناء إيلات، ولكن إسرائيل شنت حربها عام ١٩٦٧م، للسيطرة مضيق تيران ولأجل حرية الملاحة في البحر الأحمر، ومع اتفاقية السلام المصرية ١٩٧٩م، أصبح لإسرائيل حرية المرور في قناة السويس ومضيق تيران، وعندما استقلت أرتيريا اعتبرتها إسرائيل فرصة للتحكم في باب المندب، وأعتبرت إسرائيل اتفاقية التطبيع مع بعض الدول العربية لتعزيز وجودها بالقرب من المضائق سواء في القرن الأفريقي ومن خلال التطبيع مع المغرب عززت مرورها من مضيق جبل طارق، فالتطبيع وسيلة للتجسس واختراق المنطقة العربية ومرورها من المضائق العربية، ولم تنفذ إسرائيل في كل المعاهدات ما تم الاتفاق عليه، واتفاق أوصلو استعملته إسرائيل لجعل السلطة الفلسطينية حارسا أمنيا لها واستغلت أوصلو للسيطرة على الضفة الغربية ولا يتوقع من إسرائيل التخلي عن مشروعها التوسعي. وزعيم المعارضة الإسرائيلية ليبيد، يعلن أنه مع ضم العراق، ولذلك يحتاج هذا المشروع الى استراتيجية عربية لمواجهة المشروع التوسعي.

إن التطبيع مع دول ساحلية البحرين والامارات ومحاولة الوجود على السواحل اليمنية مرورا بأرض الصومال وإلى المغرب غربا وتعزز ذلك من خلال دعمها للخركات الانفصالية وتشجيع التوتر والنزاع بين الدول العربية كما هو الحال بين المغرب والجزائر أو بين أثيوبيا ومصر ودورها في الحرب الاهلية في اليمن بين جماعة الحوثى والحكومة الشرعية وعلاقتها مع المجلس الانتقالي كل ذلك يحتاج، لموقف عربي. إن تمادي إسرائيل في احتلال الاراضي العربية في جنوب لبنان وجنوب سوريا وهضبة الجولان وضم الضفة الغربية والانتهاكات اليومية للمسجد الأقصى وتدمير المنازل، يأتي ذلك بسبب تفكك النظام الإقليمي العربي مما يحتم الاتفاق على استراتيجية عربية لمواجهة المشروع الصهيوني الذي عبر عنه بصراحة السفير الأمريكي في إسرائيلى مايك هاكابي بإسرائيل الكبرى.

\* أستاذ العلوم السياسية بجامعة الملك عبد العزيز والحسين بن طلال سابقا

لأوروبا، وعندما اغلقت قناة السويس بسبب حرب ١٩٦٧ ما بين (١٩٦٧-١٩٧٥م)، أدى لانهايار متواصل للتجارة العالمية، ومع مضيقى البسفور والدردينيل وربطهما بالبحر الاسود يكون شرق المتوسط تحت التأثير التركي المصري وهذا ما يقلق اليونان واسرائيل، ومع أهمية جبل طارق يمكن أن يؤثر الجانب العربي والتحكم في البحر المتوسط وخلال قوة الدولة العثمانية كان البحر الاحمر بحيرة إسلامية من خلال هيمنة الاسطول العثماني، وعندما كانت الدولة العثمانية في أوج قوتها سيطرت على ثلث القارة الاوروبية وحاصرت مدينة قينا، والأيام دول، وتستطيع الدول العربية في المغرب العربي مع توفر التسبيق بينها والارادة التأثير في حركة الملاحة في البحر المتوسط، وكانت رئيسة وزراء بريطانيا مارجريت تاتشر اعتبرت أن الخطر على أوروبا بعد إنهيار الاتحاد السوفيتي يأتي من جنوب البحر المتوسط .

### المضائق قوة والحاجة لتنظيم إقليمي عربي جديد

إن النظام الإقليمي العربي في حالة تفكك وإنهيار، وأن الجامعة العربية فشلت في تحقيق المصالح العربية، ومن أجل استعمال المضائق كقوة واستغلالها لمكانة عالمية يحتاج النظام العربي للإصلاح وتشكيل بنية جديدة، على شكل الاتحاد الاوروبي بتشكيل الاتحاد العربي وبناء مؤسسات عربية على غرار مؤسسات الاتحاد الاوروبي لاستغلال الموارد العربية وتفعيل أهمية المضائق الاستراتيجية للمصالح العربية، فلا تستطيع دول عربية منفردة أن تحقق أهدافها أو استعمال المضائق لمصالحها بدون توفر تسبيق وتعاون عربي لمواجهة الاختراق الاستراتيجي للمضائق العربية.

### الاختراق الإسرائيلي للمضائق العربية

إثر إعلان إسرائيل عام ١٩٤٨ م، والحرب العربية الإسرائيلية، أغلقت مصر قناة السويس ومضيق تيران امام جميع السفن الإسرائيلية عام ١٩٤٩م، وبقيت القناة مغلقة امام السفن الاسرائيلية حتى عام ١٩٥٧م، وبعد حرب السويس ١٩٥٦م، سمح

## المضائق البحرية وهشاشة أسواق الطاقة: مخاطر مضيق هرمز وباب المندب كشفت هجمات ٢٨ فبراير التدهور الأمني لضرب الممرات الحيوية وكلفة التأمين وجداول التسليم

تبدو أسواق الطاقة العالمية أكثر تنوعاً عما كانت عليه في السابق لزيادة الإنتاج من خارج منطقة الشرق الأوسط، وتوسع تجارة الغاز، والاحتياطات الاستراتيجية، ومع ذلك كشفت الهجمات الأمريكية / الإسرائيلية على إيران في الثامن والعشرين من فبراير الماضي عن مواطن ضعف عميقة في قدرة هذه الأسواق على الصمود. لقد برهنت تلك الأحداث على حقيقة أن استقرار الأسواق في أوقات الأزمات لا يتوقف على وفرة الإنتاج بقدر ما يرتهن بضمان النقل الآمن لموارد الطاقة بتكاليف تأمين معقولة. وتجلت هذه الحقيقة بوضوح إبان الرد العسكري الإيراني، وما تلاه من ارتباك في حركة الملاحة الجوية الإقليمية، وسعي المنتجين الخليجين لرفع وتيرة صادراتهم.

د. أوميد شكري كاليهسار

بأسعار معقولة. وتتضاعف حدة الأزمات نتيجة الترابط الوثيق والتزامن الدقيق في سلاسل الإمداد والأسواق التي تُبادر بتسعير المخاطر قبل حدوثها، وشبح "الإغلاقات الجزئية" الذي يلاحقها، حيث تظل المسارات مفتوحة رسمياً مع عدم صلاحيتها للاستخدام التجاري جراء عزوف شركات التأمين، والسفن، والممولين، والموانئ عنها باعتبارها مسارات محفوفة بالمخاطر.

### مضيق هرمز والخليج العربي

جاء تقرير وكالة "رويترز" في ٢٨ فبراير بعنوان "نظرة على قطاع الطاقة وبنية التحتية في إيران"، ليسلط الضوء على الثقل النوعي لإيران في سوق النفط العالمي، كونها ثالث أكبر منتج داخل منظمة أوبك، بما يمثل قرابة ٤,٥٪ من معروض النفط العالمي. ويصل إنتاجها لمستوى ٣,٢ مليون برميل يومياً من الخام، و١,٣ مليون برميل من السوائل الأخرى، ويعبر ٩٠٪ من صادراتها النفطية من خلال جزيرة "خرج". وقد أشير أيضاً إلى أنها أنتجت نحو ٢٧٦ مليون متر مكعب من الغاز في عام ٢٠٢٤م، أغلبه من حقل بارس الجنوبي. ولفت التقرير إلى أن الهجمات السابقة ألحقت بالفعل أضراراً بقطاع البنية التحتية

من هنا، تبرز المكانة المحورية لمنطقة الشرق الأوسط في منظومة أمن الطاقة العالمي حيث لا يزال مضيق هرمز الشريان الحيوي الذي يتدفق عبره نصيب وافر من تجارة النفط. فوفقاً لوكالة الطاقة الدولية، عبر المضيق ما بين يناير ومايو ٢٠٢٥ م، نحو ١٤,٥ مليون برميل يومياً من النفط الخام، و٥ ملايين برميل من المشتقات النفطية، وهو ما يعادل تقريباً ٣٤٪ من إجمالي تجارة الخام العالمية. وقد استأثر المستهلكون الآسيويون بحصة الأسد من هذه الشحنات، حيث نالت الصين والهند وحدهما قرابة ٤٦٪ منها. وفي ظل محدودية المسارات البديلة لنقل الطاقة، تظل الخيارات المتاحة لتجاوز هذه العقبة محصورة في عدد قليل من المصدرين الخليجين، في مقدمتهم السعودية والإمارات.

### لماذا أصبحت الممرات المائية أكثر أهمية عن أي وقت؟

تتمتع منظومة أمن الطاقة الحديثة على محاور النقل، والتأمين، والأمور اللوجيستية بقدر اعتمادها على الإنتاج ذاته. فقد يتوفر النفط داخل الآبار أو مواقع التخزين لكنه ربما يفشل في الوصول للأسواق في الوقت المناسب، وبالدرجة الملائمة، أو



## أهمية تفعيل أنظمة التتبع بالأقمار الصناعية وتحليلات التعرف الآلي والرادارات الساحلية وبناء قواعد بيانات مشتركة لتوثيق الحوادث والبلاغات

المكثف في حيز جغرافي ضيق. وهكذا، حتى الحوادث المحدودة كفيلة بزلزلة الأسواق، نظراً لأن آليات التسعير لدى التجار لا تقتصر على الانقطاعات المؤكدة فحسب، بل تشمل "تسعير الاحتمالات" بحدوث اضطرابات مستمرة في تدفق الإمدادات.

### باب المنذب والبحر الأحمر

يمثل مضيق باب المنذب خط الصدع الرئيسي الثاني في منظومة الطاقة، حيث يربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي. ولا تقتصر قيمته الاستراتيجية على كونه معبراً حيوياً لإمدادات النفط فحسب، بل يتجاوز ذلك ليكون أحد أهم الشرايين التجارية العالمية. ويحمل تعطل الملاحه في هذا الممر طابعاً تشغيلياً معقداً، فرغم إمكانية إعادة توجيه الشحنات عبر رأس الرجاء الصالح، إلا أن هذا البديل يفرض استغراق مدد

للغاز الطبيعي.

وفي ظل المواجهة العسكرية بين الولايات المتحدة، وإسرائيل، وإيران، والآن البلدان الخليجية التي لم تسلم من تبعات الرد الإيراني، فإن الخطر محقق على مستويات عدة. ثمة خطر واضح بشأن حدوث اضطراب مباشر ناتج عن استخدام الألغام، والصواريخ المضادة للسفن، والطائرات المسيّرة، والتعرض لناقلات النفط، والهجمات على الموانئ، أو استهداف المنصات البحرية ومرافق التحميل. وآخر غير مباشر يتجلى من خلال تغيير مسارات الشحن، وتعليق عمليات العبور، وفرض مناطق حظر عسكرية، وارتفاع حاد في رسوم الشحن والتأمين. كما لا يمكن إغفال خطر التصعيد الناتج عن الازدحام العسكري؛ فكلما ضاقت المسارات المائية بالحشود العسكرية، زادت احتمالية حدوث أخطاء ميدانية ناتجة عن التواجد المتزامن لناقلات الشحن التجارية، والقوات البحرية، والنشاط الدفاعي الجوي

## الوثبات المفاجئة في أسعار الطاقة والشحن تذكى نيران التضخم وتضاعف أعباء الدعم الحكومي وتعمق أزمتا الدين

المتوسط بالنسبة لأوروبا مجرد "البديل الجاهز" في قائمة الممرات البحرية، بل قد يتحول إلى "قيد ثانوي" يعيق قدرة القارة على امتصاص الصدمات الجيوسياسية النابعة من الشرق الأبعد .

التطورات المحتملة في سيناريو الحرب الراهنة وأثرها على الأسواق

### الحرب البحرية وسيناريو "الإغلاق الناعم"

المشهد استهل فصوله عبر تصعيد مرحلي لزعزعة الأمن البحري؛ إذ لطالما ارتكزت استراتيجية الردع الإيرانية على مبدأ تكبيد الخصوم خسائر جسيمة في عرض البحر، توظيفاً لترسانة الصواريخ، والطائرات المسيرة، والألغام، علاوةً على تكتيكات الملاحقة المضايقة. وحتى إن أفلحت القوات البحرية الخارجية في تأمين الممرات المائية وإبقائها مفتوحة من المنظور التقني، فإن التداعيات الاقتصادية قد تُفضي إلى ما يُصطلح عليه بـ "الإغلاق الناعم". ويتمثل هذا المفهوم في إقدام شركات التأمين على رفع أقساطها بشكل حاد، وتأجيل موعد مغادرة السفن، وارتفاع أسعار تأجير ناقلات النفط، وتنامي حالة العزوف لدى المقرضين، وتشديد الإجراءات داخل الموانئ.

وعملياً، تتضافر هذه العوامل إلى تقليص الإمدادات ورفع كلفة الشحن. وقد وثقت تقارير رويترز قبيل الضربات هذا المنحى، حيث تجاوزت أسعار شحن ناقلات النفط العملاقة من الشرق الأوسط إلى الصين عتبة الـ ٢٠٠ ألف دولار يومياً، مسجلةً بذلك أعلى مستوياتها منذ عام ٢٠٢٠م.

### الهجمات على البنية التحتية للطاقة

يتمثل التطور الثاني المحتمل في تواتر الهجمات على البنية التحتية للطاقة؛ إذ تتسم منظومات الإنتاج والتصدير الإيرانية بتركيز جغرافي يجعل استهداف الموانئ والمحطات والمنشآت البحرية، أو مرافق معالجة الغاز ومراكز التخزين التابعة لها، كفيلاً بإحداث تداعيات كارثية على الأسواق. وحتى في حال

زمنية أطول وزيادة في استهلاك الوقود، وتراجع في طاقة الشحن، إلى جانب تنامي حالة عدم اليقين بشأن جداول التسليم. وقد أفادت إدارة معلومات الطاقة الأمريكية بأن تدفقات النفط الخام والمنتجات النفطية عبر باب المنذب انخفضت بأكثر من ٥٠٪ في الأشهر الثمانية الأولى عام ٢٠٢٤م.

في أتون المواجهة العسكرية الراهنة، يكتسب مضيق باب المنذب ثقلًا استراتيجياً متصاعداً؛ إذ لم تعد المواجهة بين واشنطن وتل أبيب وطهران حبيسة مسرح جغرافي واحد. بل إن الضغوط على القوى الخليجية باتت تتردد أصداءها في البحر الأحمر، مدفوعةً بتحركات الميليشيات المتحالفة، أو تكتيكات الرد العسكري غير المباشر والهجمات الانتهازية، وصولاً لترسيخ مناخ من الاستقطاب الإقليمي الحاد. إن اندلاع الصراع هدد شريانيين حيويين مثل مضيق هرمز وباب المنذب في آن واحد، ينقل الأزمة إلى مستوى من الخطورة يفوق بمراحل عواقب أزمة الممر الواحد. وتكمن هذه الخطورة في التأثير الشامل على لوجستيات نقل الطاقة وتجارة الحاويات بين قارتي آسيا وأوروبا.

### البحر الأبيض المتوسط

تتمتع منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط بحصانة نسبية تضعها بمنأى عن التهديدات المباشرة التي تترصد بمضيقي هرمز وباب المنذب، إلا أن قيمتها الاستراتيجية لأمن الطاقة الأوروبي قد تضاعفت بشكل مطرد خلال السنوات الأخيرة. فمع اندفاع القارة العجوز لتتويع مصادرها بعيداً عن الغاز الروسي، استحالت حوض المتوسط شرياناً حيوياً لعبور الطاقة، وركيزة أساسية في الخارطة الشاملة للبنية التحتية للوقود والغاز الطبيعي المسال في أوروبا. ولكن الخطورة في احتمال تمدد شرارة الصراع لتطال موانئ شرق المتوسط، أو ممراته الملاحية، أو أصول الطاقة القائمة فيه؛ فحدوث ذلك، في وقت ترزح فيه طرق الخليج والبحر الأحمر تحت وطأة ضغوط جسيمة، سيفقد أوروبا هامش المناورة اللوجستية في اللحظة التي تشتد فيها حاجتها لامتلاك خيارات بديلة ومستقرة.

الخلاصة الجيوسياسية: بناءً على هذا المشهد، لم يعد البحر

في تكاليف الشحن والعمليات الصناعية، بينما يؤدي اضطراب السفن لتغيير مساراتها إلى زيادة استهلاك الوقود وتأخير سلاسل التسليم. علاوة على ذلك، فإن إطالة أمد الرحلات البحرية عبر المسارات البديلة يستنزف المعروض من السفن والحاويات، مما يؤدي حدة المنافسة في أسواق الشحن. والنتيجة هي "صدمة مركبة" تجمع بين غلاء الطاقة وتقلبات التجارة؛ وهو ما جسده تقرير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية بشأن هجمات البحر الأحمر، موضحاً كيف يمكن لانعدام الأمن في ممر مائي واحد أن يحرف تدفقات النفط نحو رأس الرجاء الصالح، ملقياً بضغط هائلة على منظومة النقل العالمية.

وفي هذا السياق، تبرز الدول النامية كالحلقة الأضعف والأكثر عرضة للمخاطر؛ نظراً لارتباطها الوثيق باستهلاك الوقود، ومعاناتها من هشاشة العملات المحلية وضيق هوامش الربح، ناهيك عن محدودية مخزونات الاستراتيجية. ومن ثم، فإن الوثبات المفاجئة في أسعار الطاقة والشحن تذكى نيران التضخم، وتضاعف أعباء الدعم الحكومي، وتعمق أزمات الدين العام، وصولاً إلى تقويض الاستقرار المحلي. بناءً على ذلك، لا يمثل انعدام الاستقرار في الممرات البحرية أزمة طاقة فحسب، بل هو اختبار هيكلي لقدرة المنظومة التجارية على الصمود، وكفاءة إدارة التضخم، وصون الاستقرار السياسي.

### ما شكل الاستجابة المحتملة للمجتمع الدولي؟

تتقسم الاستجابات الدولية إلى ثلاثة محاور: الدبلوماسية، الأمني، والاستقرار الاقتصادي. دبلوماسياً، من المتوقع أن تسعى القوى العظمى والوسطاء الإقليميين إلى اعتماد قنوات فض النزاعات، وعقد تفاهات مؤقتة، والعمل على الحيولة دون امتداد الصراع إلى الفضاء البحري. ومن شأن أي تقدم دبلوماسي، حتى وإن كان محدوداً، أن يحد من مخاوف الأسواق إذا عمل بشكل موثوق على خفض المخاطر الكارثية. على الصعيد الأمني، من المرجح أن تشهد الدوريات البحرية ومهام المرافقة لسفن الشحن اتساعاً، حيث تساعد هذه التدابير في الحد من التهديدات واستعادة الثقة بشكل جزئي، خاصةً ضد أعمال القرصنة أو الهجمات على السفن. مع ذلك قد تواجه هذه المهام قيوداً: ففي بؤر الصراع المشتعلة، يمكن للنشاط العسكري أن يزيد من خطر وقوع حوادث. كذلك لا يمكن لعمليات المرافقة البحرية أن تتبنى تعويضاً كاملاً عن التبعات الاقتصادية الناجمة عن هواجس شركات التأمين وجهات التشغيل، ما لم تتجح في

القدرة على إجراء إصلاحات عاجلة، فإن تكرار هذه الضربات يرسخ حالة من عدم اليقين على المدى الطويل.

أما على صعيد أسواق الطاقة، فلا ينحصر الضرر في فقدان المؤقت لعدد البراميل أو الشحنات، بل يمتد ليشمل سيادة الحذر من مغبة وقوع خسائر إضافية. وتُجمع تقارير رويترز المعنية بالبنية التحتية الإيرانية أو سياق الصراع الراهن، على مدى هشاشة مرافق التصدير وإنتاج الغاز في ظل المعطيات الحالية.

### اتساع رقعة الصراع وتعدد مسارح المواجهة

يكمن التطور الثالث في تمدد التصعيد عبر مسارح إقليمية شتى؛ إذ سجلت الأحداث المتلاحقة منذ بدء الهجمات على إيران توسعاً ملحوظاً، تجاوز حدود المواجهة العسكرية الثنائية بين طهران وتل أبيب ليتحول إلى نذير حرب أشمل. وقد طال هذا التصعيد دول الخليج التي وجدت نفسها ضمن دائرة الانتقام الإيراني بزعم استضافتها للقواعد العسكرية الأمريكية.

### التقلبات المالية وسيناريوهات التحوط الاستباقي

يبرز التضخم المالي كراعي التطورات المحتملة؛ إذ لا ترهن أسعار النفط نفسها بالانقطاعات الفعلية للإمدادات فحسب، بل تتحرك مدفوعةً باحتمالات وقوعها أيضاً. وفي هذا السياق، تلقي مخاوف المستثمرين والخسائر المادية بظلال قاتمة على أداء قطاعات حيوية كالشحن، والبتروكيماويات، والطيران، والأسمدة. ووفقاً لتقارير رويترز، يعكف تحالف أوبك+ على دراسة إقرار زيادة ملموسة في الإنتاج أعقاب الهجمات الأمريكية على إيران؛ وهي إشارات تعكس مساعي حثيثة من المنتجين لاحتواء حالة الذعر قبل أن تتحول إلى أزمة ذاتية التغذية. ومع ذلك، تظل هذه الخطوات مجرد تدابير "تسكينية" لا ترقى لمستوى العلاج الجذري؛ كون المنطقة التي تمد الأسواق بإمدادات الطوارئ هي ذاتها التي ترزح تحت وطأة شبح الاختناق.

### الانعكاسات على سلاسل الإمداد العالمية

أي اضطراب يمس مضيق هرمز أو باب المندب تتردد أصداؤه في شتى مفاصل الاقتصاد العالمي. فعلى سبيل المثال، يولد ارتفاع أسعار النفط أو الغاز الطبيعي المسال قفزة تلقائية

الاستجابة للحوادث من صلب المنطقة وتحت إشرافها السيادي، على أن يقتصر الدور الخارجي على رفد التكنولوجيا والتدريب والدعم المؤقت، دون الحاجة لتشييد هيكل قيادية فضفاضة تكسّر التبعية والاعتمادية.

كما يقتضي الأمر تأطير التعاون الوظيفي حول ثوابت حرية الملاحة وأمن التجارة وتأمين الممرات، بعيداً عن سياسات المحاور والكتل؛ فكلما صُوّر أمن الممرات كصراع بين معسكرين، زادت احتمالية تسييسه واستهدافه على حد سواء. إن الوضع القانوني، والأوامر الصريحة، والعمليات القائمة على التوافق، هي العناصر الجوهرية لمجابهة حالة الغموض التي تغذي الشكوك وتؤجج السرديات المتصاعدة في المنطقة.

### الختام: ارتهان الطاقة باستقرار المسارات البحرية

كشفت هجمات ٢٨ فبراير ٢٠٢٦ م، عن الثغرة الحقيقية في جدار منظومة الطاقة العالمية؛ إذ لم يعد الخطر الوشيك متمثلاً فحسب في الانهيار المفاجئ لإمدادات الإنتاج، بل في التدهور الأمني المتسارع الذي يضرب الممرات الحيوية، وأسواق الشحن، وكلف التأمين، وجداول التسليم. ومع تصاعد حدة الصراع، يقف مضيق هرمز في طليعة المواقع المتلقية للصدمة، لتنتقل ارتداداتها تبعاً إلى مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وصولاً إلى الشواطئ الأوروبية عبر البحر الأبيض المتوسط.

وعلى الرغم من قدرة المجتمع الدولي على الحد من تبعات الصراع عبر الأطر الدبلوماسية والحماية البحرية واستقرار الأسواق، إلا أن هذه الأدوات تظل في جوهرها "تفاعلية"، بينما يقتضي التحلي بالصلابة الدائمة تدشين منظومة أمن بحري تحت قيادة إقليمية، تعزز القدرات المحلية، وتحصن المراكز الحيوية، وتقلص الاعتماد على الهياكل المفروضة خارجياً. إن الأزمة الراهنة لا تعدو كونها كاشفة لحقيقة جوهرية واحدة: لقد بات استقرار منظومة الطاقة مرادفاً لاستقرار الممرات البحرية.

تبيد مخاوفهم وبناء ثقة حقيقية في أمن الممرات. اقتصادياً، قد تسهم الإمدادات الطارئة، والجهود المنسقة بين الجهات المنتجة، والسحب من المخزونات الاحتياطية، بالإضافة إلى طمأنة الرأي العام، في احتواء حالة الذعر. ولكنها تظل أدوات تفاعلية لكسب بعض الوقت دون معالجة أزمة هشاشة البنية الهيكلية الناتجة عن تركيز ممرات نقل الطاقة العالمية في نطاق محدود من الممرات المائية المعرضة للاضطرابات السياسية.

بالتالي، يقتضي الأمر صياغة استراتيجية موثوقة بعيدة المدى لحماية الممرات والمضائق، تضطلع بمهامها على مسارات متوازنة؛ تهدف إلى تعزيز الرؤية الميدانية، وتحصين النقاط الأكثر عرضة للمخاطر، وتقليل الكلف الناجمة عن التعتل، مع الحيولة دون تحول أمن الملاحة إلى ساحة للصراعات بالوكالة. ويتطلب هذا المسار تضافر الجهود في محاور عدة، أبرزها

- تعزيز الوعي بالمجال البحري: عبر تفعيل أنظمة التتبع بالأقمار الصناعية، وتحليلات التعرف الآلي، والرادارات الساحلية، مع بناء قواعد بيانات مشتركة لتوثيق الحوادث والبلاغات المرفئية.
- التحصين الهيكلي للنقاط الحيوية: ويشمل حماية الموانئ ومحطات التصدير والأنظمة اللوجستية ضد تهديدات الطائرات المسيرة، وأعمال التخريب، والهجمات السيبرانية، وتكتيكات الزوارق السريعة.
- تطوير بروتوكولات إدارة الأزمات: من خلال تحسين آليات منع الحوادث العرضية واعتماد إجراءات مرافقة موحدة، مع دمج الاستجابات الأمنية لمواجهة تهديدات القرصنة والمليشيات في باب المندب والبحر الأحمر.
- المقاربة الإقليمية الشاملة: وتتمثل في التعامل مع منطقة القرن الإفريقي كمتغير استراتيجي حاسم؛ إذ يلقي انعدام الاستقرار هناك بظلاله المباشرة على أمن البحر الأحمر، ويخلق بيئة خصبة للاتجار غير المشروع واستغلال الجماعات المسلحة.

تأمين الممرات دون ترسيخ الاعتمادية أو الإملاءات الخارجية يكمن التحدي الأكبر في تأمين الممرات المائية دون تحويلها إلى ساحات دائمة للوصاية الدولية؛ إذ يظل النموذج الأكثر استدامة هو "الملكية الإقليمية" المدعومة بمساندة خارجية محدودة ومدروسة. ومن هذا المنطلق، يجب أن تنبثق مراكز تعزيز الوعي البحري، وآليات التنسيق الملاحي، وبروتوكولات

\* محلل متخصص في شؤون أمن الطاقة - وباحث وأستاذ زائر في العلوم السياسية - جامعة جورج ميسون

## دور الاتحاد الأوروبي في تأمين المضائق البحرية العالمية وحماية سلاسل الإمداد

# يرتكز التحرك الأوروبي على المسارين الدبلوماسي والانتشار البحري والتعاون مع الشركاء الدوليين

يرتكز الاقتصاد العالمي بصفة جوهرية على استقرار الملاحة البحرية، حيث تشير التقديرات إلى أن ما يتراوح بين ٨٠٪ و ٩٠٪ من حجم التجارة الدولية ينساب عبر المسارات البحرية. وفي قلب هذه المنظومة، تبرز ممرات استراتيجية ومضائق حيوية تستقطب تدفقات هائلة من الشحنات وإمدادات الطاقة؛ وتتصدر مضائق هرمز، وباب المندب، وجبل طارق المشهد الملاحي في منطقة الشرق الأوسط. وبالنظر إلى عبور نسبة جسيمة من صادرات النفط وحاويات البضائع عبر هذه الممرات، فإن أي تعطل يطال حركتها يفرز تداعيات فورية على مستوى العالم؛ إذ تشكل هذه المضائق -مع البحار المتصلة بها كالخليج العربي والبحرين الأحمر والمتوسط- العمود الفقري لنظام التجارة العالمي.

### د. كريستيان كوخ

هذا المضيق، تضطر شركات الشحن إلى تحويل مسار سفنها عبر طريق رأس الرجاء الصالح في أقصى جنوب إفريقيا؛ وهو ما يعني إضافة آلاف الأميال البحرية، وأسابيع من زمن عبور السفن، فضلاً عن الارتفاع الباهظ في تكاليف النقل. وقد تجلت الهشاشة الأمنية لهذا المضيق من خلال الهجمات التي شنها الحوثيون في اليمن على حركة الملاحة في البحر الأحمر، فضلاً عن حادثة جنوح سفينة الحاويات الضخمة "إيفر جيفن" عام ٢٠٢١م، والتي تسببت في تعطيل مؤقت لقناة السويس.

وفي النهاية، يمثل مضيق جبل طارق نقطة الدخول والخروج البحرية الوحيدة لحوض البحر الأبيض المتوسط، فهو ممر لا غنى عنه لحركة التجارة بين أوروبا وإفريقيا ومنطقة المحيط الأطلسي. ويُعد استقرار هذا الممر الضمانة الوحيدة لتدفق التجارة بأمان من خلال شبكة الشحن عبر البحر المتوسط. إن هذه الشرايين البحرية، مجتمعة، ليست مجرد خطوط إمداد اقتصادية فحسب، بل هي نقاط ضغط جيوسياسي شديدة الحساسية. ولذلك يظل أمن هذه المضائق رهينة للتوترات الدولية، حيث يُهدد استقرارها تصاعد الخلافات بين الدول

ويتبوأ مضيق هرمز، بلا ريب، صدارة الممرات الملاحية الأكثر أهمية لنقل النفط عالمياً؛ فهذا الشريان المائي الضيق الذي يصل الخليج العربي بخليج عمان والمحيط الهندي، يعبر من خلاله نحو خمس تجارة النفط العالمية. لذا، فإن أي اضطراب فيه يلقي بظلاله مباشرة على أسواق الطاقة، وهو ما تجلّى بوضوح في خضم الحرب الحالية التي تشنها الولايات المتحدة وإسرائيل ضد إيران.

ففي غضون أيام من اندلاع النزاع، قفزت أسعار النفط إلى مستويات قياسية بارتفاع ناهز ١٠٠٪، متجاوزة حاجز ١٠٠ دولار للبرميل. وفي هذا السياق، أكدت وكالة الطاقة الدولية أن الحرب في الشرق الأوسط تتسبب في أكبر انقطاع لإمدادات النفط في التاريخ، مع توقعات بانحسار الإمدادات العالمية بمقدار ٨ ملايين برميل يومياً خلال شهر مارس ٢٠٢٦ وحده.

وبالتوجه غرباً، يربط مضيق باب المندب البحر الأحمر بخليج عدن، ويعتبر البوابة الرئيسية لقناة السويس، وكذلك الشريان المركزي للتجارة بين أوروبا وآسيا. وفي حال انعدام الأمن في



## ركزت أوروبا على رصد تهديدات السفن الأوروبية وتبادل المعلومات الاستخباراتية وتقييمات المخاطر البحرية مع المنظمات الدولية

واستجابة لهذه التحديات، عكف الاتحاد الأوروبي على مدار العقدين الماضيين على تطوير قدراته تدريجياً لحماية مسارات التجارة البحرية. ورغم أنه لم يُصنف تقليدياً كقوة بحرية، إلا أنه أطلق عدة مهام ضمن "السياسة الأمنية والدفاعية المشتركة". وكانت أولى هذه المهام عملية "أتالانتا" التي انطلقت عام ٢٠٠٨م، لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال؛ حيث نجحت في خفض الهجمات بشكل كبير في غرب المحيط الهندي، وأثبتت قدرة الاتحاد على التنسيق لتنفيذ عمليات بحرية متعددة الجنسيات.

وفي تطور جديد، أطلق الاتحاد الأوروبي عملية "أسبيدس" للرد على الهجمات المتصاعدة التي تستهدف السفن التجارية في البحر الأحمر. تأسست هذه البعثة عام ٢٠٢٤م، كعملية

وهجمات الجماعات المسلحة، وأعمال القرصنة، بالإضافة إلى الاضطرابات السياسية في المناطق المتاخمة لها.

### الاتحاد الأوروبي كقوة فاعلة في الأمن البحري

بالنسبة للاتحاد الأوروبي، يتجاوز الأمن البحري في هذه المناطق الحيوية كونه مجرد ملف في برنامج السياسة الخارجية، ليرقى إلى مرتبة "قضية بقاء اقتصادي" بامتياز، فأوروبا تعتمد بشكل شبه كلي على التجارة المنقولة بحراً وإمدادات الطاقة المستوردة من الشرق الأوسط وآسيا؛ وبناءً عليه، فإن أي اضطراب في هذه الممرات المائية سرعان ما يترجم إلى شلل في سلاسل الإمداد، ونقص في موارد الطاقة، مما يسفر عن ضغوط تضخمية حادة تعصف بالاقتصادات الأوروبية.

## على أوروبا ومجلس التعاون صياغة ملامح حوكمة البحرية الدولية لوضع معايير دولية للأمن البحري وتعزيز حوكمة تستند لقانون الملاحة البحرية

على الإغلاق الفعلي أو تعطيل الملاحة في مضيق هرمز خلال حرب إيران الحالية. فكان رد الفعل الأوروبي الأول عبر المسار الدبلوماسي، والذي شدد فيه القادة الأوروبيون على ضرورة إبقاء الممرات المائية الحيوية مفتوحة، مع احترام حرية الملاحة فيها. وفي بيان رسمي، حذرت كايا كالاس، الممثلة العليا للشؤون الخارجية والسياسة الأمنية ونائبة رئيس المفوضية الأوروبية، من أن "تعطيل الممرات المائية الاستراتيجية، كمضيق هرمز، أمر يجب تجنبه بأي ثمن". وفي السياق نفسه، حذر مسؤولون أوروبيون رفيعو المستوى من أن عدم الاستقرار طويل الأمد في المضيق قد يؤدي إلى تبعات عالمية وخيمة. كما أكد وزير الخارجية الألماني أن أزمة مضيق هرمز يجب أن تُحل عبر القنوات الدبلوماسية والتعاون الإقليمي، وهو ما يسلط الضوء على تفضيل الاتحاد الأوروبي لسياسة خفض التصعيد بدلاً من المواجهة العسكرية. وبناءً على ذلك، بدأ الاتحاد الأوروبي تنسيقاً دبلوماسياً مكثفاً مع الشركاء الإقليميين؛ حيث أجرت رئيسة المفوضية الأوروبية، أورسولا فون دير لاين، ورئيس المجلس الأوروبي، أنطونيو كوستا، محادثات رفيعة المستوى مع قادة دول الشرق الأوسط، تركزت حول تداعيات إغلاق مضيق هرمز على أسواق الطاقة العالمية، والمخاطر التي تُهدد الأمن البحري وطرق التجارة، فضلاً عن بحث المسارات الدبلوماسية الممكنة لاستعادة الاستقرار في المنطقة. كما نسق الاتحاد الأوروبي مواقفه مع دول مجلس التعاون الخليجي للتصدي للهجمات التي تستهدف البنية التحتية للطاقة وحركة الشحن.

وعلى الصعيد الميداني، اتخذ الاتحاد الأوروبي تدابير ملموسة لتعزيز حضوره البحري ودعم عمليات الأمن الملاحي؛ شملت توسيع نطاق عملية "أسبيدس" عبر تكثيف الرقابة البحرية، وتعميق الوعي بالظروف الراهنة، وتطوير التنسيق الاستخباراتي. كما ارتكزت الإجراءات الأوروبية على رصد التهديدات التي تواجه سفن الشحن التابعة للبعثات الأوروبية، وتبادل المعلومات الاستخباراتية مع الحلفاء الإقليميين وشركات الملاحة، علاوة على تنسيق تقييمات المخاطر البحرية مع المنظمات الدولية.

بحرية دفاعية تهدف إلى حماية حرية الملاحة، ويمتد نطاق عملياتها من مضيق باب المندب وصولاً إلى مضيق هرمز. وقد قرر الاتحاد تمديد مهمتها بالفعل حتى عام 2027م، مما يؤكد تحول الأمن البحري إلى أولوية استراتيجية قصوى وليس مجرد مسألة تقنية. وعلى الرغم من أنها ليست بعثة رسمية تابعة للاتحاد، تبرز مبادرة "البعثة الأوروبية للتوعية البحرية في مضيق هرمز"، التي انطلقت في يناير 2020م، لحماية الملاحة وتحسين الوعي بالظروف الراهنة في منطقة الخليج. وتتضمن المبادرة مسارين: أحدهما دبلوماسي، والآخر عسكري يُعرف باسم عملية "أجينور"، والتي تتخذ من القاعدة البحرية الفرنسية في أبو ظبي مقراً لها، وتشارك فيها 9 دول أوروبية أبرزها فرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا.

وفي الوقت الذي تتجه فيه الأنظار نحو الشرق الأوسط، يلعب الاتحاد الأوروبي دوراً مركزياً في تأمين ممر البحر الأبيض المتوسط؛ حيث يخضع مضيق جبل طارق لمراقبة مشتركة بين السلطات الأوروبية والإقليمية، بما في ذلك إسبانيا والمغرب. وتنفذ القوات البحرية الأوروبية دوريات منتظمة لمواجهة تهديدات التهريب والإرهاب البحري. ونظراً لارتباط المتوسط المباشر بقناة السويس، فإن أمن هذه المنطقة يظل وثيق الصلة بالتطورات في البحر الأحمر.

وبشكل أساسي، يركز التحرك الأوروبي على الجمع بين المسار الدبلوماسي والانتشار البحري والتعاون مع الشركاء الدوليين؛ حيث تعمل القوات الأوروبية جنباً إلى جنب مع حلف شمال الأطلسي "الناتو" والحلفاء الإقليميين لضمان تغطية رقابية أوسع ومنع ازدواجية الجهود. ويعيداً عن العمليات العسكرية، تسعى الدبلوماسية الأوروبية، عبر الحوار مع دول الخليج وإيران والمؤسسات الدولية، إلى نزع فتيل التوترات وتقليل احتمالات انتقال الصراعات إلى المجال البحري.

وتتجسد العديد من هذه المقاربات في رد فعل الاتحاد الأوروبي

## وكالة الطاقة: حرب إيران تسبب "أكبر انقطاع لإمدادات النفط في التاريخ" وتوقعات بانحسار الإمدادات العالمية بمقدار ٨ ملايين برميل يومياً

ومع ذلك، أكدت التصريحات الأخيرة للقادة الأوروبيين على الحاجة الملحة لتعزيز "الاستقلالية الاستراتيجية" في مجال الأمن البحري؛ حيث يدرك صُناع القرار في أوروبا إدراكاً عميقاً أن حماية طرق التجارة العالمية لا يمكن أن تظل رهناً بالقوى الخارجية وحدها. وفي هذا السياق، يبرز تعميق التعاون بين الاتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي كمسار واعد للغاية، خاصة وأن كلا الجانبين أعلننا صراحةً أن أمن الممرات البحرية يمثل أولوية قصوى. وهناك دافع قوي نحو تعزيز التعاون الوثيق بين الجانبين، بحيث تمتزج القدرات البحرية للدول الأوروبية مع الخبرة الإقليمية والقرب الجغرافي لدول الخليج، بما يشمل توسيع المناورات البحرية المشتركة، ومبادرات المراقبة، ومنصات تبادل المعلومات، وحماية البنية التحتية للطاقة، وتنسيق الاستجابة للأزمات.

تتمثل الخطوة الأساسية في الانخراط في حوار منظم حول الأمن البحري بين الاتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي. فخلال السنوات الأخيرة، عمل الجانبان على توسيع نطاق مشاوراتهما السياسية، والتي شملت القمة الأولى بين دول الخليج والاتحاد الأوروبي في أكتوبر ٢٠٢٤م، والاجتماع الوزاري المشترك التاسع والعشرين، الذي استضافته الكويت في أكتوبر ٢٠٢٥م، وصولاً إلى الاجتماع الاستثنائي المشترك المنعقد في ٥ مارس ٢٠٢٦م. وقد سلطت البيانات الختامية الصادرة عن كل من هذه الاجتماعات الضوء على قضايا أمن الطاقة والاستقرار البحري، مما يوفر ركيزة متينة لتوسيع آفاق التعاون في المجال الملاحي عبر الهياكل القائمة بالفعل. وبناءً على ذلك، يمكن أن تشمل "منصة الأمن البحري" الخاصة بالاتحاد الأوروبي ودول الخليج، تنظيم اجتماعات وزارية سنوية بشأن الأمن البحري، وتشكيل مجموعات عمل مشتركة لمواجهة التهديدات الملاحية وحماية المضائق الاستراتيجية، فضلاً عن تعزيز التنسيق بين هياكل القيادة البحرية لدى الجانبين. وتشمل مجالات التعاون الواعدة أيضاً إنشاء آلية مشتركة

وقد أفاد مسؤولون في البحرية الأوروبية بأن السفن العاملة في منطقة الخليج تلقت تحذيرات من القوات الإيرانية تقيد حركة مرورها، مما يعكس مدى خطورة التهديدات المحيطة بالبيئة البحرية. واستجابةً لذلك، ناقشت الحكومات الأوروبية فكرة إنشاء "بعثات مرافقة بحرية" لنافلات النفط والسفن التجارية كإحدى أهم الخطوات التشغيلية لحماية التجارة في الممرات البحرية. وفي هذا الصدد، أعلنت فرنسا، بالتنسيق مع شركائها الأوروبيين، عن خطط لنشر قطع بحرية إضافية وتنظيم عمليات مرافقة للسفن التي تعبر مضيق هرمز بمجرد أن تسمح الظروف بملاحظة أكثر أماناً. ومن المقرر أن تتضمن عمليات المرافقة المقترحة فرقاً ومدمرات أوروبية، وطائرات دورية بحرية، بالإضافة إلى التنسيق مع القوات البحرية الحليفة في منطقة الخليج؛ حيث تستهدف هذه الخطوات إعادة فتح طرق الشحن مع العمل على تقليص فرص التصعيد إلى أدنى مستوياتها.

### نحو استراتيجية تهدف إلى حماية الممرات البحرية

ونظراً للوضع المعقد للتهديدات البحرية الحالية، فإن تأمين المضائق العالمية يتطلب تحركاً دولياً منسقاً؛ إذ يجب أن تركز الاستراتيجية الشاملة في هذا الصدد على ركائز أساسية، أبرزها: صياغة أطر عمل أمنية متعددة الأطراف تؤكد على حرية الملاحة وحماية السفن المدنية، بالتوازي مع تعميق التعاون الإقليمي لتمكين القوى الفاعلة من ممارسة دور محوري في حماية ممراتها المائية. وعلى المستوى التشغيلي، يمكن لتعزيز "الوعي بالظروف البحرية"، من خلال المراقبة عبر الأقمار الاصطناعية، وتبادل البيانات، وأنظمة الرصد، أن يساهم بشكل كبير في الكشف المبكر عن التهديدات المحتملة. ومع ذلك، يظل الأمن البحري في نهاية المطاف ملفاً لا يمكن فصله عن الاستقرار السياسي على أرض الواقع. ومن ثم، تظل المبادرات الدبلوماسية الرامية إلى خفض التوترات الإقليمية ضرورة قصوى لضمان حماية طرق الشحن.

## مضيق جبل طارق نقطة الدخول والخروج البحرية الوحيدة للبحر المتوسط ولا غنى عنه للتجارة بين أوروبا وإفريقيا والمحيط الأطلسي

### الخاتمة:

تشكل المضائق البحرية - مثل هرمز وباب المندب وجبل طارق- الممرات الحيوية التي يرتكز عليها نظام التجارة العالمي. ومع ذلك، يواجه أمن هذه الممرات تهديدات متصاعدة بسبب التنافس الجيوسياسي، ونشاط الميليشيات المسلحة، وأعمال القرصنة، فضلاً عن حالة عدم الاستقرار الإقليمي. وفي هذا السياق، بدأ الاتحاد الأوروبي يبرز كفاعل رئيسي في مجال الأمن البحري من خلال عمليات عسكرية مثل "أسبيدس" و"أتالانتا"، والتي نفذتها القوة البحرية الأوروبية، في مهام تعكس القدرات المتنامية لدول أوروبا على حماية خطوط الشحن والمساهمة في تعزيز الحوكمة البحرية الدولية.

ومع ذلك، يتطلب تحقيق أمن مستدام في هذه المضائق أكثر من مجرد توفير دوريات بحرية؛ إذ يستلزم الأمر تعاوناً دولياً شاملاً، وتفاعلاً دبلوماسياً، وبناء شراكات إقليمية. ومن هنا، يتعين استثمار الشراكة الاستراتيجية الراسخة بين الاتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي لتكون حجر الزاوية ضمن إطار دولي أوسع يهدف إلى حماية تلك الممرات البحرية. ففي عصرٍ تطفئ عليه حدة الاستقطاب الجيوسياسي، لم تعد حماية هذه الشرايين الملاحية مجرد شأن إقليمي، بل غدت ضرورة عالمية ملحة لضمان استقرار وموثوقية التجارة الدولية.

للاستجابة للأزمات، تهدف للتعامل مع التهديدات الراهنة مثل الهجمات بالصواريخ أو الطائرات المسيرة التي تستهدف السفن، وحصار المضائق الاستراتيجية، وهجمات الجماعات المسلحة غير الشرعية، وهذه الآلية من شأنها أن تتضمن تنسيقاً طارئاً بين مراكز القيادة البحرية، والنشر السريع لدوريات بحرية مشتركة، وردود فعل دبلوماسية منسقة تجاه الأزمات البحرية. ولذلك، يقدم الاتفاق الذي أبرم مؤخراً بين مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ التابع للاتحاد الأوروبي ومركز إدارة الطوارئ الخليجي، الأساس لمثل هذه الخطوة المهمة.

وبعيداً عن حدود الأمن الإقليمي، يتعين على الاتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي العمل معاً لصياغة ملامح "الحوكمة البحرية الدولية"، بما في ذلك التنسيق الوثيق داخل المنظمات الأممية مثل المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة وذلك بهدف وضع معايير دولية للأمن البحري، وتعزيز نظام حوكمة يستند إلى القواعد القانونية المنظمة لحركة الملاحة البحرية.

وفي النهاية يتعين أن يتطور التعاون بين الجانبين إلى استراتيجية أمن بحري شاملة تستهدف حماية الممرات الملاحية العالمية من النزاعات والاضطرابات، بحيث تشمل هذه الاستراتيجية نقاشات حول بدء هيكلة أمنية إقليمية لضمان استقرار الممرات المائية في الخليج والبحر الأحمر، ومنظومة مراقبة وشبكات رصد موحد، ودوريات بحرية متعددة الجنسيات وبعثات مراقبة للسفن، وآليات دبلوماسية لمنع التصعيد في "المضائق" البحرية وإنشاء برامج بناء القدرات للدول الساحلية التي تقع على طول تلك الممرات الاستراتيجية لتمكينها من حماية حدودها البحرية. إن هذه الرؤية المتكاملة كفيلة بنقل التعاون الأوروبي الخليجي من حيز "ردود الأفعال" تجاه الأزمات، إلى رحاب شراكة استراتيجية مستدامة تزود عن شرايين الاقتصاد العالمي وتضمن استقرارها.

## الأمن البحري العربي: المخاطر والحلول

# ضرورة وضع استراتيجية عربية لتطوير عقيدة أمنية مشتركة وحماية متقدمة والانتقال إلى الفعل الاستباقي

يشكّل الفضاء البحري العربي أحد أكثر المجالات الجيوسياسية حساسية في النظام الدولي المعاصر، نظراً لتقاطعه مع مصالح الطاقة العالمية، وخطوط التجارة الدولية، والتوازنات العسكرية الكبرى. فالدول العربية تُشرف على ممرات بحرية استراتيجية تُعدّ من بين الأهم عالمياً، وهي شرايين حيوية لحركة النفط والغاز والسلع الاستراتيجية. كما يمتد المجال البحري العربي عبر نطاقات جغرافية واسعة ومتداخلة ما يمنحه وزناً استراتيجياً مضاعفاً في معادلات الأمن الإقليمي والدولي.

غير أن الأهمية المتزايدة بهذا الفضاء البحري تتزامن مع تصاعد طيف واسع من التهديدات المركّبة، تتراوح بين الصراعات على النفوذ والنزاعات التقليدية المرتبطة بترسيم الحدود البحرية وعسكرة الممرات الاستراتيجية

### العميد (م) المختار بن نصر

تتبع إشكاليات الأمن البحري العربي من المفارقة القائمة بين الأهمية الاستراتيجية القصوى للمجال البحري وبين محدودية التكامل المؤسسي والعملياتي بين الدول العربية في هذا المجال الحساس. فبالرغم من وجود أطر إقليمية مثل مجلس التعاون لدول الخليج العربية، فإن التنسيق البحري لا يزال في معظمه ذا طابع ثنائي أو ظرفي، ولم يرتق بعد إلى مستوى بناء منظومة أمن بحري عربي جماعي قادرة على الردع والاستجابة السريعة وإدارة الأزمات.

من هذا المنطلق، سنحاول تحليل طبيعة المخاطر التي تهدد الأمن البحري العربي، وتفكيك أبعادها الجيوسياسية والأمنية والاقتصادية، مع تقييم الاستجابات العربية الراهنة ومدى فاعليتها .

### 1- مركزية البحر في معادلات القوة العربية

البحر في العالم العربي لم يعد مجرد مسطح مائي أو طريق تجاري تقليدي، بل تحوّل إلى فضاء حيوي تتداخل فيه تحديات الأمن القومي وأمن الطاقة واستقرار التجارة العالمية. تُشرف الدول العربية على نقاط بحرية شديدة الحساسية، مثل مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس، التي تُعتبر شرايين

وبين التهديدات غير التقليدية المتعددة. وقد أظهرت التحولات الأخيرة في بيئة الأمن الإقليمي، خاصة في محيط اليمن وانعكاساتها على أمن الملاحة في البحر الأحمر، والتأثيرات بالغة الأهمية لهذه الحرب الجارية بين الولايات المتحدة وإسرائيل من جهة وإيران من جهة أخرى على الملاحة والنقل الدولي في المنطقة وفي مضيق هرمز، ما يؤكد هشاشة منظومات الحماية البحرية العربية واعتمادها الكبير على الترتيبات الدولية، الأمر الذي يطرح تساؤلات جوهرية حول مدى قدرة النظام الإقليمي العربي على بلورة مقاربة جماعية فعّالة للأمن البحري.

من الناحية المفاهيمية، لم يعد الأمن البحري يقتصر على حماية السيادة والمياه الإقليمية وفق التصور التقليدي المستند إلى القوة الصلبة، بل أصبح مفهوماً مركباً يتداخل فيه الأمن العسكري مع الأمن الاقتصادي والطاقي والبيئي، في إطار ما تعكسه قواعد القانون الدولي للبحار التي أرسنها الأمم المتحدة. وعليه، فإن تحليل الأمن البحري العربي يقتضي تبني مقاربة شاملة تتجاوز المنظور العسكري الضيق، وتدمج أبعاد الحوكمة البحرية، وأمن سلاسل الإمداد، وحماية البنية التحتية البحرية، فضلاً عن إدارة المخاطر البيئية المرتبطة بالتغير المناخي والتلوث البحري.



## أهمية بناء قدرات دفاعية وهجومية عربية متطورة وأنظمة إنذار مبكر تمكن الاستجابة السريعة لأي تهديد وتشريعات تنظم الفضاء الرقمي

والجريمة المنظمة عبر البحار. كما دخلت حماية البيئة البحرية وأمن الأنظمة الإلكترونية في الموانئ ووسائل الملاحة ضمن الأولويات الجديدة. وقد ساعدت الأطر والقوانين الدولية التي وضعتها الأمم المتحدة في تنظيم استخدام المحيطات والبحار وتوضيح حقوق الدول، لكن التحدي الحقيقي يبقى في مدى قدرة الدول وإرادتها السياسية لتطبيق هذه القواعد على أرض الواقع.

### ٢- أبرز المخاطر للأمن البحري العربي

يمثل الفضاء البحري العربي في بعده الجيوسياسي حلقة وصل بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، ما يجعله ساحة تنافس بين قوى كبرى تسعى لتأمين طرق تجارتها ونفوذها العسكري. وقد أدى هذا الموقع إلى عسكرة متزايدة للبحار الإقليمية عبر انتشار قواعد عسكرية وقطع بحرية أجنبية.

حيوية لنقل الطاقة والبضائع عبر العالم. وتمتد السواحل من البحر الأحمر إلى الخليج العربي وصولاً إلى البحر المتوسط، مما يجعل هذه المساحات المائية ساحة لتفاعلات جيوسياسية متشابكة.

على مر العقود، شهد مفهوم الأمن البحري تحولاً جوهرياً، إذ اتسع نطاقه من التركيز التقليدي الضيق ليصبح مفهوماً شاملاً ومتكاملاً. في الماضي، كان جوهر الأمن البحري مقتصرًا على حماية الحدود المائية ومواجهة التهديدات العسكرية المباشرة. لكن مع تغير معالم النظام العالمي، خاصة في ظل العولمة والاعتماد المتزايد على طرق التجارة البحرية، اتسعت دائرة هذا المفهوم لتمتد إلى مجالات أخرى، فلم يعد الأمر متعلقاً بالحماية العسكرية فحسب، بل أصبح يشمل ضمان تأمين سلاسل الإمدادات العالمية، وحماية المنشآت الحيوية مثل المنصات النفطية، ومكافحة الأنشطة غير المشروعة كالقرصنة

## الأمن البحري لم يقتصر على حماية المياه الإقليمية بالقوة الصلبة بل يعد مفهوماً مركباً يتداخل فيه الأمن العسكري والاقتصادي الطاقوي والبيئي

في سلاسل الإمداد وارتفاع تكاليف التأمين والنقل، مما يهدد صادرات النفط والغاز العربي وينعكس سلباً على استقرار الاقتصادات العربية والعالمية. كما أن أي عمل عسكري أو إغلاق أو توتر في هذه الممرات الحيوية يُضعف القدرة الدفاعية والردعية للدول العربية ويزيد من فرص التدخلات الخارجية، مما يجعل تعزيز التعاون البحري العربي وتكامل استراتيجيات الأمن البحري ضرورة ملحة لحماية المصالح القومية وضمان الاستقرار الإقليمي والدولي.

اليوم وقد اشتعلت المواجهات العسكرية في كل دول الخليج، من جراء الهجمات الإيرانية المتكررة فالأمر ربما لن يبقى محصوراً في المنطقة. وقد تتسع رقعة الصراع، مع وجود قوى إقليمية مثل إيران والسعودية ومصر، ودولية مثل الولايات المتحدة، وروسيا والصين التي قد تجد نفسها متورطة. فكل تصعيد في المنطقة يهدد أمن الممرات الحيوية، التي تعتبر شرايين الطاقة العالمية.

فالنتيجة المتوقعة ستكون اضطراب حاد في إمدادات النفط والغاز، وقفزة كبيرة في الأسعار، مما سيُربك الاقتصاد العالمي وسلاسل الإمداد الهشة أصلاً. والمشكلة لن تكون اقتصادية فحسب؛ سيكون الاستقرار الإقليمي على المحك، وأمن الملاحة الدولية برمته في خطر. وسيترتب عن كل ذلك تبعات إنسانية مؤلمة، نزوح للمدنيين، وانهايار للخدمات الأساسية والبنية التحتية التي تعتمد عليها الحياة اليومية. ولن تكون الخسائر، كما هو الحال دائماً، استراتيجية فقط، بل ستكون بشرية بالدرجة الأولى.

### ٣- الجهود والمبادرات الدولية والعربية لضبط الأمن البحري

هناك العديد من الجهود الدولية والعربية التي تعمل يداً بيد لضمان سلامة الملاحة ومواجهة المخاطر البحرية المتنوعة. من أبرز هذه الجهود نجد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرئية (ISPS)، التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية، بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) التي تُعتبر الإطار العام الذي ينظم شؤون البحار والمحيطات.

في البعد الاقتصادي والطاقوي تمر نسبة كبيرة من صادرات النفط العالمية عبر مضيق هرمز. وتشكل قناة السويس أحد أهم مصادر الدخل القومي لمصر وأحد أعمدة التجارة العالمية مع تزايد أهمية الغاز البحري في شرق المتوسط. أما في البعد الأمني فتعتمد اقتصادات عربية عديدة على استقرار الملاحة البحرية، ما يجعل أي اضطراب ولو محدوداً ذا أثر بالغ على الاستقرار الداخلي. وتُشكل القيود المفروضة على حرية الملاحة البحرية أحد أبرز التحديات التي تُهدد أمن الدول. فالتهديدات البحرية أضحت متنوعة، هناك التهديدات التقليدية، كالنزاعات حول ترسيم الحدود البحرية، وتحول الممرات الاستراتيجية إلى مناطق عسكرية، مع التنافس البحري المتصاعد بين القوى الإقليمية. هناك التهديدات غير التقليدية، كأعمال القرصنة، والهجمات الإرهابية على السفن التجارية، وتهريب الأسلحة والمخدرات والبشر، واستهداف البنى التحتية للطاقة.

لقد تزايدت في السنوات الأخيرة أعمال العنف، لا سيما في خليج غينيا والبحر الأحمر ومضائق آسيا. وتتنوع الهجمات الإلكترونية كالتشويش على نظام تحديد المواقع العالمي GPS والتلاعب بأنظمة تعريف السفن الآلية AIS لاختطاف السفن أو تعطيل الملاحة مع التأثيرات الجيوسياسية البالغة؛

لقد أثرت الحرب في اليمن والحرب الجارية اليوم في إيران بشكل مباشر على أمن الملاحة في البحر الأحمر وباب المندب، ومضيق هرمز فيما يُظهر التوتر المستمر في الخليج العربي مدى هشاشة الأمن في المنطقة برمتها. مع تزايد المخاطر البيئية؛ المتمثلة في التلوث البحري وتسربات النفط، وتداعيات التغير المناخي وارتفاع منسوب البحر على المدن الساحلية العربية.

تشكل المخاطر والتحديات التي تواجه الأمن البحري العربي في الممرات الاستراتيجية، مثل البحر الأحمر والخليج العربي ومضيق هرمز وباب المندب والمتوسط ومضيق جبل طارق، تهديداً مباشراً وعميقاً للأمن الوطني والقومي العربي، بل وللأمن الإقليمي والعالمي بأكمله، فينتج عن ذلك اضطراب

## تنبع إشكاليات الأمن البحري العربي من المفارقة بين الأهمية الاستراتيجية البحرية ومحدودية التكامل المؤسسي والعملياتي العربي

## تعزيز التعاون وتكامل استراتيجيات الأمن البحري العربي ضرورة ملحة لحماية المصالح القومية وضمان الاستقرار الإقليمي والدولي

إقليمية مثل مجلس التعاون الخليجي، لا تزال تبادلات المعلومات الاستخباراتية ضعيفة، ولم تتطور بعد إلى منظومة ردع بحري جماعي فعال.

وفي سياق متصل، تضطلع جامعة الدول العربية بدور تنسيقي واستشاري مهم في تعزيز الأمن البحري العربي. فهي لا تكتفي بإعداد الدراسات والتقارير الأمنية عبر أجهزتها المتخصصة، بل تدعم أيضاً تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء حول التهديدات البحرية كالإرهاب والقرصنة والتفريب. كما تنظم ورش عمل وبرامج تدريب بالتعاون مع منظمات إقليمية ودولية لبناء القدرات في مجالات أمن الموانئ وحماية الملاحة. وتسهم الجامعة أيضاً في تفعيل الاتفاقيات الأمنية العربية ذات الصلة وتحديثها، مع تشجيع إنشاء آليات تنسيق مشتركة، خاصة عبر مجلس وزراء الداخلية العرب. كل ذلك يعزز العمل الجماعي مع احترام سيادة كل دولة، حيث تبقى الصلاحيات التنفيذية الفعلية بيد الدول الأعضاء..

### ٤- الاستجابات العربية الراهنة والحلول الممكنة

تعتمد الدول العربية في تأمين مياهاها، في البحر الأحمر والخليج العربي، والمتوسط على تقوية أساطيلها البحرية، وتعزيز التعاون مع حلفائها دولياً وإقليمياً لمواجهة المخاطر الناشئة. وتُبذل جهود ملموسة، كما في السعودية ومصر والجزائر وتونس والمغرب، لتحديث القوات البحرية وبناء قواعد متطورة، لحماية الاقتصادات المعتمدة على الممرات المائية وتلخص أبرز محاور هذه الجهود في الأنشطة التالية

- تعزيز الوجود العسكري البحري عبر شراء سفن حديثة مثل الكورفيتات والغواصات، والتوجه نحو السفن غير المأهولة، خاصة في دول الخليج، لتعزيز القدرة الذاتية على المراقبة والدفاع.
- تعميق الشراكات والتحالفات، كالمبادرة السعودية

ولا تقتصر هذه الجهود على الجانب القانوني فحسب، بل تشمل أيضاً تحالفات عملية مثل التحالف الدولي لأمن وحماية الملاحة البحرية (IMSC) في منطقة الخليج، وبرامج لبناء القدرات في مناطق مثل غرب المحيط الهندي وخليج غينيا. كما تهدف حملات مثل "من السياسة إلى الممارسة" إلى ترجمة التعهدات الدولية إلى إجراءات ملموسة على أرض الواقع. ويشمل التعاون الإقليمي مشاريع مثل "حماية البيئة البحرية لبحار جنوب شرق آسيا" وجهود الاتحاد الأوروبي لتعزيز الأمن في المحيطين الهندي والهادئ. وتعتمد العديد من الدول على معاهدات مكافحة التهديدات غير المشروعة، معاهدات (SUA) وتحديثاتها لمكافحة الإرهاب وتهريب المخدرات والهجرة غير الشرعية عبر البحر.

تعمل هذه المبادرات عبر محاور رئيسية تشمل تعزيز أمن الموانئ وضمان تطبيق معايير السلامة العالية وبناء قدرات العاملين في القطاع البحري وتحسين أنظمة المراقبة وتنظيم دوريات بحرية وحملات أمنية للحد من القرصنة وحماية البيئة البحرية من خلال برامج الأمم المتحدة والاتفاقيات الإقليمية، فمن خلال هذه الجهود المتكاملة، يسعى المجتمع الدولي إلى خلق بيئة بحرية أكثر أماناً واستقراراً للجميع.

وعلى الرغم من كثرة المبادرات الدولية، إلا أن ردود الفعل العربية تبدو محكومة بسمات واضحة. أولها الطابع المحلي، حيث تطفئ الأولويات الوطنية على أي جهد جماعي مشترك. كما يلاحظ اعتماد كبير على القوى الدولية عندما يتعلق الأمر بتأمين بعض الممرات الحيوية، فيعتمد تأمين البحار على التعاون العسكري الدولي، حيث يقوم حلف شمال الأطلسي (الناتو) بعمليات محددة الأهداف، مثل عملية "حارس البحر" في البحر الأبيض المتوسط، و"حارس البلطيق" لمكافحة الإرهاب وبناء القدرات ومراقبة خطوط الملاحة. وتهدف هذه المهام، المدعومة بالأقمار الصناعية والذكاء الاصطناعي، إلى حماية التجارة والبنية التحتية تحت الماء، وإنفاذ قانون البحار، لا سيما من خلال الدوريات المشتركة ومكافحة القرصنة. ورغم وجود أطر

## الاستقرار الإقليمي على المحك وأمن الملاحة الدولية برمته في خطر بعد حرب إيران والخسائر ستكون بشرية بالدرجة الأولى

## ردود الفعل العربية تبدو محكومة بسمات واضحة أولها الطابع المحلي حيث تطفئ الأولويات الوطنية على أي جهد جماعي مشترك

ويكتمل هذا البناء الأمني بتعزيز الحماية الاقتصادية، وحراسة الموانئ وسلاسل الإمداد الحيوية إلى جانب تشييط دبلوماسية بحرية تخفف من حدة التوتر الإقليمي وتضمن حرية الملاحة، مما يساهم في الاستقرار وتحقيق التنمية المستدامة. مع تطور العالم الرقمي اليوم، تتطلب مواجهة الحروب الإلكترونية وتعزيز الأمن السيبراني خطوات عملية وجريئة. وذلك ببناء قدرات دفاعية وهجومية متطورة، وتطوير أنظمة إنذار مبكر تمكن من الاستجابة السريعة لأي تهديد. كما أن سنّ تشريعات وطنية صارمة تنظم الفضاء الرقمي أصبح ضرورة ملحة، إلى جانب الاستثمار في البحث العلمي وتأهيل الكفاءات البشرية التي تمثل خط الدفاع الأول.

ختاماً إن مستقبل الأمن البحري في المنطقة العربية على امتداد العقد المقبل سيتحدد في رأيي وفقاً لواحد من ثلاثة مسارات محتملة، الأول هو سيناريو التصعيد، حيث تزداد المنافسات الدولية وتتصاعد عسكرياً الممرات البحرية. والثاني هو سيناريو الاحتواء الجزئي، الذي تقوده قوى خارجية لفرض ترتيبات أمنية محدودة. أما الثالث فهو السيناريو المأمول وهو التكامل العربي، حيث يتم بناء منظومة أمنية عربية بحرية مستقلة، قادرة على الردع والاستجابة الفاعلة.

لم يعد الأمن البحري مجرد قضية تخص وزارات الدفاع أو النقل البحري فحسب، بل تحول إلى ركيزة أساسية في مفهوم الأمن القومي العربي الشامل. تلك الممرات البحرية التي تمثل مصدر قوة وميزة جيوسياسية للبلدان العربية قد تتحول - في غياب التنسيق الجاد - إلى نقاط ضعف استراتيجية. لذلك فإن التحدي الحقيقي أمام صناع القرار العرب اليوم هو الانتقال من منطلق رد الفعل إلى منطلق المبادرة والتكامل المؤسسي. فإما أن يتم العمل بشكل جماعي لجعل البحر فضاءً للتكامل العربي المشترك، أو ستترك الساحة مفتوحة لتنافس القوى الإقليمية والدولية.

البريطانية المشتركة، التي تهدف إلى دعم خفر السواحل اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن.

- تحسين آليات المراقبة الإقليمية عبر أدوات مثل مدونة جيبوتي ومذكرة تفاهم الرياض، لمكافحة القرصنة ورفع مستوى أمن الموانئ.

- حماية البنى التحتية الحيوية، حيث أصبح تأمين محطات تحلية المياه، خاصة في الخليج، جزءاً من الأمن القومي لتلك الدول.

- تعزيز التعاون الاستراتيجي عبر مبادرات كـ "محور البحر الأحمر والمتوسط" لمواجهة التهديدات المشتركة وحماية خطوط التجارة.

تهدف كل هذه الخطوات في النهاية إلى حماية الممرات البحرية الحيوية، التي تمثل شرياناً للاقتصاد العالمي وتساهم في استقرار المنطقة ويظل من المهم أن يتم العمل على صياغة رؤية عربية مشتركة للأمن البحري، يتم الاتفاق فيها على مصادر المخاطر وكيفية التعامل معها، بوعي تام بمدى ارتباط الأمن في البحار بالأمن القومي الشامل. وهذا الهدف لا يتحقق إلا بتكاتف الجهود والتعاون الجماعي.

لضمان الأمن البحري العربي بشكل دائم، لا بد من رسم رؤية استراتيجية تقوم على تطوير عقيدة أمنية مشتركة، وتعزيز آليات التنسيق الاستخباراتي والعملياتي، وبناء قدرات مراقبة وحماية متقدمة، بما يتيح الانتقال من أسلوب رد الفعل إلى أسلوب الفعل الاستباقي.

مع تعزيز التعاون بين الدول العربية المشاطئة للممرات المائية الحيوية، بما يعني إنشاء مراكز عمليات مشتركة، ترصد من خلالها التهديدات الأمنية المختلفة. ولا بد من تطوير القدرات البحرية الوطنية، بتحديث الأساطيل والاستثمار في أنظمة مراقبة السواحل والأقمار الاصطناعية. ويظل تدريب الطارات وفق رؤية دفاعية موحدة عاملاً حاسماً في تعزيز الجاهزية الدفاعية.

## مضيق (ملقا) وأهميته في أمن سلاسل الإمدادات العالمية أمريكا تضع مضيق ملقا ضمن شبكة النفوذ والتعطيل والصين تركز على الهيمنة الاقتصادية

يشكل مضيق ملقا أحد أهم الممرات البحرية في العالم وأكثرها حساسية في معادلات القوة الجيوسياسية المعاصرة فهو ليس فقط مجرد ممر تجاري، بل هو عنصر مركزي في معادلة الأمن البحري الآسيوي، وأداة ضغط استراتيجية محتملة في ظل الصعود الصيني وإعادة انتشار القوة الأمريكية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ. إن نظرة أولية وسريعة إلى الموقع الجغرافي لمضيق ملقا ندرك وبسرعة الأهمية الاستراتيجية لهذا الممر البحري والموضع في الخريطة أدناه.

### د. منجد الخشالي

عديدة كيف لعبت الممرات والقنوات المائية دوراً في تراجع أو صعود أمم بعينها .

### أولاً / ممر ملقا نقطة اختناق جغرافي

مضيق ملقا هو واحد من أهم الممرات المائية في العالم، ويُصنف كـ "عنق زجاجة" استراتيجي للتجارة العالمية. فهو يقع في جنوب شرق آسيا، ويفصل بين شبه جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الإندونيسية ويربط بين المحيط الهندي (عبر بحر أندمان) والمحيط الهادئ (عبر بحر الصين الجنوبي). ويمتد بطول حوالي ٨٠٠ إلى ٩٣٠ كم ويتراوح عرضه بين ٥٠ و ٣٢٠ كم، ويتقلص إلى ٢,٥-٢,٨ كم في أضيق نقطة، وهو ممر حيوي مهم للتجارة العالمية سواء للسلع الصناعية أو الطاقة.

الممر ضيق من حيث العرض ما يزيد من كثافة المرور و يجعل السيطرة عليه أو إغلاقه مسألة يمكن أن تتم بسرعة، لذا فإن ضيق عرض الممر سهل عمليات القرصنة التي تعرضت لها السفن العابرة من هذا الممر، وأن أية اضطرابات أمنية أو مناخية يمكن أن تحدث سوف تؤدي إلى عملية اختناق جغرافي



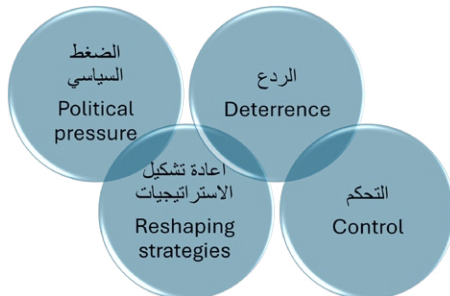
فهو يربط ثاني أكبر قوة اقتصادية في العالم ممثلة بالصين وباقي دول جنوب شرق آسيا مع العالم الخارجي. وهو الرئة التي تتنفس منها هذه الكتلة الآسيوية في مسار تجارتها الدولية، وبدون هذا المعبر، أو إذا تعرض لأية عملية إغلاق ولو كانت جزئية فإن هذه الدول سوف تضطر إلى الدوران عبر مضيق لومبوك (وهو مضيق في بحر بالي يقع بين جزيرتي بالي ولومبوك في إندونيسيا). مما يعني زيادة الفترة الزمنية لأية رحلة ما بين ١٠-١٥ يوماً، ناهيك عن زيادة تكاليف الشحن والتأمين، لهذا يعد هذا الممر بؤرة محتملة للصراع السياسي والاقتصادي خصوصاً بالنسبة للصين لثقل وزنها في التجارة العالمية وأهمية دورها في الاقتصاد العالمي، وليس من المفاجئ أن يصف الرئيس الصيني السابق جينتاو هذا الممر (بمعضلة مالقا). والتاريخ أعطانا أمثلة



## يمكن استخدام "ملقا" للردع ضد الصين واليابان خلال التوترات الدولية والتهديد بإغلاقه عنصر ردع حاسم لأنه يخلق هذه الدول

تمر عبر ممر يضيق في مواقع معينة لأقل من ٣ كم مما يسمح أن يتحول وبسرعة لنقطة اختناق جغرافي، لأنه يستوعب حركة نقل نفط وحاويات وغاز طبيعي مسال مجتمعة تفوق ما يستوعبه مضيق السويس ومضيق بنما مجتمعين، ولكنه لم يحظ بالاهتمام الكافي لأنه لم يُغلق قط في التاريخ الحديث.

حالة تشكل نقطة الاختناق في مضيق ملقا تعطي أدوات ممكن استخدامها في التنافس الدولي هي



وإن هذا الاختناق الجغرافي يبرره الحجم الكبير من تدفقات التجارة العالمية عبر هذا المضيق والذي يوضحها الجدول التالي :

الحجم	الطاقة الاستيعابية والتشغيلية لمضيق ملقا
٢٣٪	نسبة التجارة من إجمالي التجارة العالمية
٢.٨	قيمة البضائع العابرة سنوياً (ترليون دولار)
٢٣.٧	عدد براميل النفط العابرة (مليون بريل في اليوم)
٤٠٪	نسبة تدفقات الغاز من الإجمالي العالمي
٩٤	عدد السفن العابرة (ألف سفينة)
٢٤	النفط ومشتقاته (مليون برميل في اليوم)
٨٠٪	نسبة واردات الصين وكوريا واليابان من النفط
٦٠	عدد الحاويات المنقولة (مليون حاوية سنوياً)

هذا الحجم الهائل من تدفقات السلع الصناعية ومنتجات الطاقة يجعل الممر بؤرة توتر جيوسياسي عالية المخاطر كونها

## إغلاق "ملقا" يعطل ٣٠-٤٠٪ من التجارة البحرية العالمية وينعكس على تكاليف الشحن وأزمة التسليم واستقرار الأسواق

الأولى هي الضباب الدخاني: ففي السنوات الأخيرة كان الضباب الدخاني هو المشكلة الأكبر إذ تؤدي حرائق الغابات في منطقة سومطرة بإندونيسيا إلى كميات كبيرة من الضباب الدخاني لعدة أشهر من السنة مما قد يزيد من صعوبة النقل البحري. والمشكلة الثانية هي القرصنة وهي الأخطر، لأن القرصنة تخرج السفن عن مسارها مما يزيد من تكاليف الشحن بالإضافة إلى الخسائر البشرية جراء أعمال العنف المصاحبة للقرصنة، وإن كانت قد تراجعت هذه القرصنة في الآونة الأخيرة بشكل ملحوظ بسبب زيادة الوجود العسكري في المضيق من جانب كل من الولايات المتحدة والصين.

٢- زيادة التواجد العسكري للولايات المتحدة حول مضيق ملقا:

تحت حجة مكافحة الإرهاب والقرصنة سعت الولايات المتحدة إلى زيادة تواجدها العسكري بالقرب من مضيق ملقا وبدأت تجري مناورات بحرية مع حلفائها المحليين (ماليزيا وسنغافورة) وطبعاً إن هذا النشاط العسكري يشكل مصدر قلق بالنسبة للصين وترى في هذا تهديد جيوسياسي لشريان حياتها المؤدي إلى العالم الخارجي لذا ردت من خلال محاولة استثمار الجالية الصينية المتواجدة في ماليزيا من أجل مد نفوذها وزيادة الاستثمارات في البنية التحتية في ماليزيا.

### ٣- تقاطع الاستراتيجيات

تمتلك الصين رؤية جيو استراتيجية مهمة حول بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، وتشكل هذه الرؤية عاملاً أساسياً في تحديد أهداف سياستها تجاه الولايات المتحدة تتمثل في إحكام السيطرة على المنطقة ومنع أي تهديد لأمنها ومصالحها، كما ترى الصين أن أي شراكة نفوذ مع أي طرف إقليمي له تحالفات دولية يعرض مستقبل أمن الصين ومكانتها للخطر، لذا اتخذت العديد من التدابير الاحترازية لتحجيم المنافسين لها كبناء العديد من الجزر الاصطناعية على امتداد المناطق المتنازع عليها مع دول الجوار بقصد توسيع البنى التحتية الاقتصادية والعسكرية الصينية في المنطقة. أي من الواضح أن الصين تتبنى استراتيجية النفوذ الاقتصادي في توسيع هيمنتها الجيوسياسية. في حين ترى الولايات المتحدة تعاطف تهديد المنافسة الاقتصادية

١- وظيفة التحكم: السيطرة أو النفوذ على المضيق تعني القدرة على مراقبة التجارة العالمية والتأثير في أمن الطاقة لشرق آسيا وهذا يكفله التفوق البحري والتواجد الأمني والعسكري

٢- وظيفة الردع: يمكن أن تستخدم القناة كوسيلة ردع ضد الصين واليابان وباقي دول آسيا في حالة التوترات الدولية، والتهديد بغلق القناة يشكل عنصر ردع حاسم لأنه يخنق هذه الدول.

٣- الضغط السياسي: الاختناق الجغرافي لقناة ملقا يجعل سلال التوريد والإمدادات هشة ومعرضة للخطر، فبمجرد التواجد العسكري من قبل أية قوة عسكرية تتيح فرصة للابتزاز الجيوسياسي وفرض المطالب.

٤- إعادة تشكيل الاستراتيجيات: لا يوجد وقت أهم من الوقت الحالي الذي سوف يدفع الدول المتنافسة إلى الاتجاه نحو إعادة تشكيل الاستراتيجيات في ظل صراع دولي تجاري متصاعد بين القوى العظمى في التجارة الدولية.

## ثانياً / مضيق ملقا ساحة للتنافس الجيوسياسي بين الولايات المتحدة والصين

المضيق ذو أهمية بالغة لكل من الولايات المتحدة والصين في مجال التجارة الدولية، وتعكس البيانات عن قيمة التجارة التي تمر عبر هذا الممر أهميته في أمن الإمدادات العلمية، حيث تشير أحدث البيانات لعام ٢٠٢٥م، أن إجمالي قيم التجارة التي مرت عبر هذا الممر بلغت نحو ٣,٥ ترليون دولار ٣٠٪ منها نفط ومشتقات نفطية و ٤٠٪ حاويات و سلع مصنعة، وهذا يبرر التنافس الجيوسياسي بين عملاقي التجارة العالمية حول هذا الممر من الناحية الاقتصادية والسياسية بل وحتى الأمنية، مما يرفع من مستوى التنافس الجيوسياسي في هذا الممر بسبب المخاطر التالية:

### ١- المخاطر الأمنية

يبدو المضيق على الخريطة واسعاً إلا أن هناك بعض المناطق الضيقة التي تعجز الكثير من السفن في المرور عبرها. وتؤدي هذه المناطق الضيقة إلى إبطاء حركة الملاحة بسبب الازدحام، وهذا التباطؤ ناتج عن مشكلتين رئيسيتين

المصلحة الاستراتيجية الأمريكية أن لا يكون التنافس في هذه المنطقة لصالح الصين.

أمام هذه التقاطعات الاستراتيجية بين أكبر قوتين في الاقتصاد العالمي وبحكم الموقع الجغرافي لمضيق ملقا ومع متغيرات دولية متسارعة فإن السؤال المطروح هو ما هو السيناريو المتوقع في حال تعرض هذا الممر الاستراتيجي للخطر على أمن الإمدادات العالمية وبشكل خاص على قطاع الطاقة؟

### ثالثاً / أمن مضيق ملقا ضامن لاستقرار سلاسل إمدادات الطاقة

مما تقدم تتضح الأهمية الجيوسياسية والاقتصادية لهذا الممر الحيوي، فهو لا يزال يصنف بأنه ثاني أهم ممر مائي في العالم بعد مضيق هرمز، وتاريخياً وكما سبقت الإشارة إلى أن هذا المضيق لم يتعرض للإغلاق، إلا أن هذا لا يعني أن هذا غير ممكن أن يحدث ذلك أن المتغيرات الدولية وتساعد التنافس الجيوسياسي والاقتصادي بين الولايات المتحدة والصين من ناحية وبين دول آسيا نفسها من ناحية أخرى يجعل أن هذه البؤرة الحيوية مرشحة للتصعيد، وقبل أن نقيم مستوى الوضع الأمني لمضيق ملقا نجد أن من المهم تقييم المخاطر الجيوسياسية الراهنة التي تحيط بالنظام الدولي.

ففي أحدث تقرير لوكالة Fitch التابعة لشركة Fitch solutions في بداية العام 2026م، تم عرض الوضع الدولي الراهن والمستقبلي في ظل المتغيرات الدولية الراهنة وتوصل التقرير إلى ما يلي:

1- يعكس التقرير اتجاهات واضحة نحو تصاعد حالة عدم اليقين في النظام الدولي خلال عام 2026م، وما بعده، في ظل تزايد التوترات بين القوى الكبرى، واتساع نطاق التنافس الجيوسياسي ليشمل مجالات الطاقة والتكنولوجيا والمعادن النادرة.

2- ارتفاع مخاطر سوء التقدير، بما قد ينعكس على استقرار أسواق الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية.

3- توسع النفوذ التجاري للصين على المستوى العالمي مع زيادة عدد الدول التي تعتمد على الصين كشريك تجاري مهم

الصينية، وهذا دفعها لوضعها على رأس أولوياتها، لذا اعتمدت سياسة «إعادة التوازن في آسيا» التي تقوم على نقل أولوية الاهتمام الأمريكي الاستراتيجي إلى منطقة غرب المحيط الهادي، ومن ضمنها بحر الصين الجنوبي الذي يعد طريق عبور رئيس للحركة التجارية البحرية من وإلى شرق آسيا.

ومع إدراك الولايات المتحدة أن صراعها مع الصين تقف خلفه دول متضامنة مع الطرف الصيني كروسيا وكوريا الشمالية، وكذلك تحالفات أخرى كمجموعة دول بريكس لذا فهي ردت بتشجيع حلفائها في المنطقة لإزعاج الصين في مضيق ملقا، وفي تقديرنا أن الخطوات التي اتخذتها كل من اليابان والهند كانت بتشجيع الولايات المتحدة، فقد اتخذت اليابان والهند خطوات جادة لزيادة سيطرتها على مضيق ملقا، ففي عام 2005م، اقترحت اليابان آلية أمنية لتعزيز أمن مكافحة القرصنة والإرهاب وطلبت بشكل غير رسمي من دول المضيق السماح بوجود قوات الدفاع اليابانية، وقد رفضت رابطة أمم جنوب شرق آسيا هذا الاقتراح خوفاً من زيادة الهيمنة اليابانية في المنطقة، ومن ناحية أخرى فإن القوات الهندية أبدت استعدادها مراراً وبشكل متزايد للتدخل لحماية المضيق كما قامت فعلياً بإنشاء قواعد عسكرية في تسعينيات القرن الماضي في أرخبيل أندامان ونيكوبار وفي الطرف الغربي من مضيق ملقا، كما أبدت دائماً القدرة على القيام بدوريات في المحيط الهندي إلى بحر الصين الجنوبي، وهذا يعكس طموحات هندية تنافسية موجهة ضد الصين، وقد يفسر هذا سبب الموقف الصيني الداعم للباكستان في الصدام العسكري الأخير بين الهند والباكستان في عام 2025م.

بالنسبة للولايات المتحدة فإن نموذج الهيمنة الأمريكية يضع مضيق ملقا كحلقة مركزية ضمن شبكة أوسع من السيطرة غير المباشرة على نقاط الاختناق الجغرافي، وهذا النموذج لا يقوم على الاحتلال بل على النفوذ والقدرة على التعطيل، في حين يركز النموذج الصيني على الهيمنة الاقتصادية. أي استراتيجية التعطيل بالنسبة للولايات المتحدة في مواجهة استراتيجية التمدد الاقتصادي الصيني، ويرى (كاظم هاشم نعمة) في كتابه عن تنافس القوى على إقليم جنوب شرق آسيا، أن الصين تدرك أن لا قدرة لها على إجلاء الولايات المتحدة من جنوب شرق آسيا إلا إنها قادرة على إضعاف دورها من خلال تعميق التبعية الاقتصادية لدول آسيان مع الصين فهي بهذا تحاصر الولايات المتحدة اقتصادياً وتقييد خياراتها الإقليمية وفي نفس الوقت أن

١- في الوقت الذي تتنامى فيه القوة الصينية اقتصادياً وعسكرياً وتتمدد إقليمياً ودولياً، تعترف الصين صراحة بوجود "نقطة ضعف خطيرة" تمثل تهديداً لطموحاتها وهي مضيق ملقا. فهذا المضيق الذي يمثل طريقاً لأغلب إمدادات الصين من الطاقة والمواد الخام، وطريقاً لأغلب صادراتها إلى الشرق الأوسط وأوروبا يمكن إغلاقه بإمكانيات بحرية بسيطة ما يعني حرمان الصين من أحد أهم شرايين قوتها الاقتصادية. ولهذا بدأت الصين الترويج لمبادرة الأمن العالمي التي تستهدف إقامة شراكة أمنية مع الدول المحيطة في المنطقة ما يمكن أن يقلل من تأثيرات "معضلة ملقا". ويمكن للصين أن تتجه إلى تشكيل كتل إقليمي مناوئ للهيمنة الأمريكية في المحيط الأمني مع دول لا ترتبط بعلاقات جيدة مع واشنطن. وهذا السيناريو يمكن أن يساعد الصين في الضغط على الولايات المتحدة وحرمانها وحلفائها في منطقة المحيطين الهادئ والهندي من القدرة على غلق المضيق، وسوف تسعى الصين إلى إنشاء طرق تجارية متعددة، لكن هذا التوجه يواجه تعقيدات جيوسياسية واقتصادية كبيرة تظل تهدد أمن طاقتها. لذا أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق لتطوير بنية تحتية تربطها بآسيا، وأوروبا، وإفريقيا، بهدف تجاوز معضلة ملقا من خلال ممرات بديلة.

٢- البحرية الأمريكية ممثلة في الأسطولين السابع والخامس اللذان يعملان في منطقة المحيطين الهندي والهادئ والشرق الأوسط، هي القوة الوحيدة القادرة على حماية خطوط المواصلات البحرية الممتدة من إفريقيا إلى شرق آسيا. معنى ذلك أن الولايات المتحدة تمتلك قدرة كبيرة على السيطرة على مضيق ملقا وهو أمر مقلق للغاية بالنسبة للبحرين، وسوف تبقى الولايات المتحدة تعزز نفوذها في الدول الموالية للسياسة الأمريكية المشرفة على المضيق وتوقع أن تشجع الهند بممارسة المزيد من الضغوط على الصين في مسألة الإشراف على الممر، وسوف تحافظ على ورقتها الضاغطة وهي القدرة على التعطيل دون الإغلاق لمواجهة التمدد الاقتصادي الصيني.

٣- الطرفان يدركان أهمية الممر في ضمان أمن سلاسل الإمدادات العالمي لذا سوف يحرصان على ضمان أمنه وفق حسابات استراتيجية دقيقة تضمن التوازن الجيوسياسي للقوتين.

\* استشاري اقتصادي في دولة قطر

سوف يزيد حدة سباق التسلح وسط توترات جيوسياسية أوسع، وهيمنة الصين على معادن الأرض النادرة سوف تزداد وهذا يشكل مخاطر استراتيجية بالنسبة للولايات المتحدة.

أمام هذه المخاطر الجيوسياسية نتوقع أن يكون ممر ملقا نقطة صراع دولي يمكن أن يرفع من مخاطر انتظام سلاسل الإمدادات العالمية وفق السيناريوهات التالية:

١- أي اضطراب أمني محتمل أو تهديد بالإغلاق سوف يعرض نحو ٣٠-٤٠٪ من التجارة البحرية العالمية، بما فيها السلع المصنعة، المواد الخام، والحاويات التي تمر من خلال الممر إلى خطر التوقف وسوف ينعكس هذا فوراً على تكاليف الشحن وأزمة التسليم واستقرار الأسواق العالمية.

٢- يمر عبر مضيق ملقا حوالي ٢٥-٣٠٪ من تجارة النفط المنقولة بحراً، إضافة إلى كميات ضخمة من الغاز الطبيعي المسال تصل إلى ٤٠٪ من الإجمالي العالمي. و٨٠٪ من إمدادات الطاقة للصين وكوريا الجنوبية واليابان لذلك يعد المضيق عنصراً حاسماً في أمن الطاقة وأمن الصناعة وأمن سلاسل الإمداد. وأي تلوؤ في مرور الشحنات عبر المضيق سوف يؤدي إلى ارتفاع فوري في أسعار النفط والغاز. وزيادة تكاليف التأمين والشحن وضغط على المخزونات الاستراتيجية في آسيا.

٣- سيؤدي إغلاق مضيق ملقا لـ ٢٤ مليون برميل من النفط والغاز يومياً، إلى تغيير مسارات ناقلات النفط بشكل كبير مما سيتسبب في اضطرابات حادة في إمدادات الطاقة العالمية وارتفاع تكاليف الشحن، وسيواجه مُصدرو دول مجلس التعاون الخليجي خسائر فورية في الإيرادات، لا سيما عُمان (-١٦,٦٪) والكويت (-١٣,٦٪) نتيجةً لانخفاض فرص الوصول إلى الأسواق الآسيوية الرئيسية.

#### رابعاً / مآل الصراع الجيوسياسي حول مضيق ملقا

حالياً لا توجد مخاطر أو مؤشرات حول إغلاق الممر فهو ليس هدفاً للسيطرة المباشرة، ولكن يمكن استخدامه كورقة ضغط أو ردع لضمان تفوق استراتيجي طويل الأمد وسوف يبقى هذا الممر مجالاً للصراع الجيوسياسي بين أقوى قطبين في التجارة الدولية، ولكن ضمن متطلبات الأمن القومي لكلا القوتين على النحو التالي:

## الأمن السيبراني وتحديات الأمن البحري: المخاطر والحلول

# ٧ مصادر لهجمات الأمن السيبراني تستهدف السفن في المضائق والقنوات والموانئ ومياه الدول وأعلى البحار

يطرح هذا المقال موضوع الأمن السيبراني البحري. ثم يستعرض المخاطر على هذا الأمن، ويُعطي أمثلة حدثت على أرض الواقع بشأنها. ويتطرق بعد ذلك إلى مسألة مواجهة هذه المخاطر، وتقديم الحلول بشأنها. وتتضمن هذه الحلول جانباً يختص بحوكمة الأمن السيبراني بشكل عام، إضافة إلى جانب آخر يُركز على تطبيق هذه الحوكمة عملياً على الأمن السيبراني البحري. ولهذين الجانبين بعد محلي على مستوى الدول، وبعد دولي على مدى العالم بأسره. ويتطرق المقال في هذا المجال إلى المملكة العربية السعودية التي حصلت على المركز الأول دولياً في تقييم الاتحاد الدولي للاتصالات ITU المُستند إلى دليل الأمن السيبراني العالمي GCI. ويتطلع المقال أخيراً إلى عالم سيبراني بحري آمن، داعياً إلى التعاون وعدم نقل الصراعات إليه من جهة، وإلى ضرورة تنفيذ المتطلبات السيبرانية الأمنية من جهة أخرى، ويرى أن في ذلك مصلحة للجميع.

أ. د. سعد علي الحاج بكري

### ١. العالم السيبراني البحري

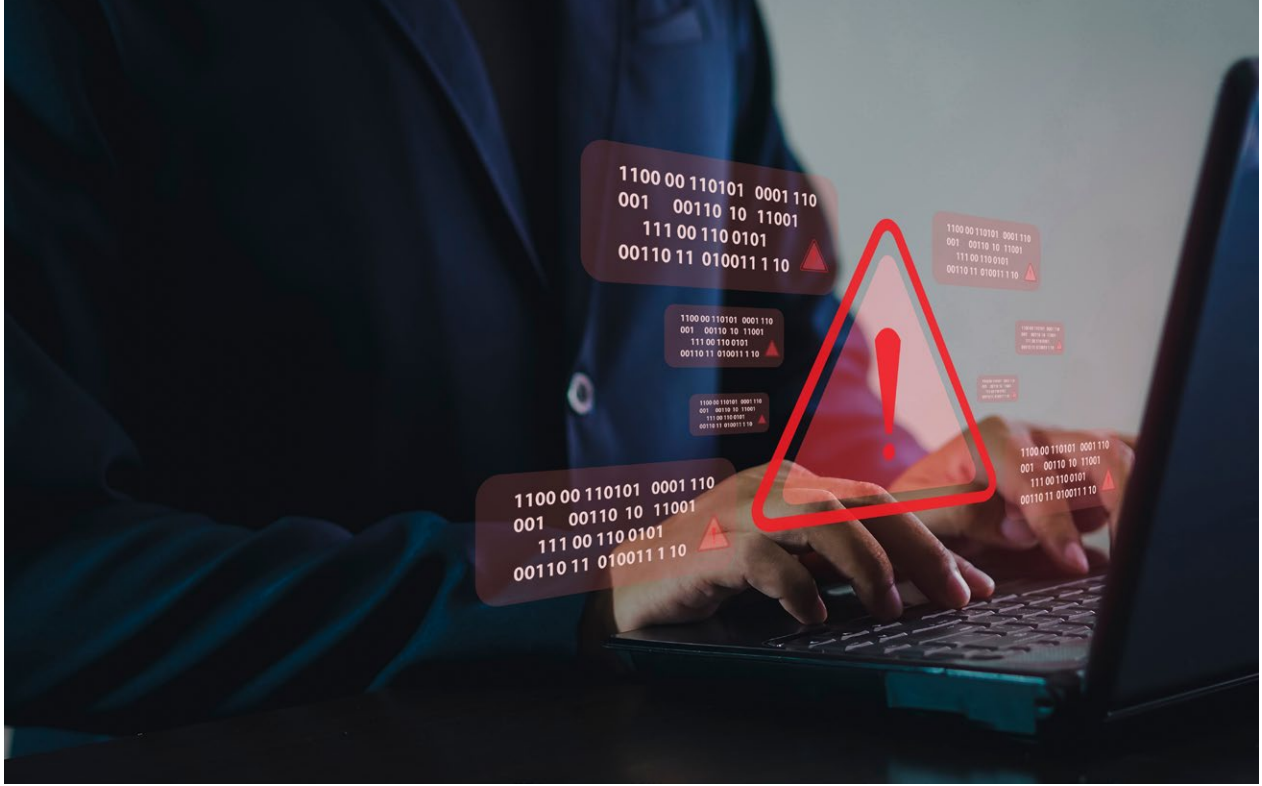
الأكبر من سطح الكرة الأرضية، كما هو مبين في الشكل (١). وعبر هذه البحار والمحيطات تجوب السفن بين موانئ الدول في قارات العالم المختلفة ضمن شبكات ما يُعرف بخطوط النقل البحري، مكونة سلاسل إمداد للسلع الطبيعية والمُصنعة التي تحتاجها الدول من الدول الأخرى، حيث تُغطي هذه الشبكات العالم بأسره.

ومن مُعطيات الخالق سبحانه وتعالى أن هناك ممرات طبيعية تُعرف "بالمضائق" تصل بين معظم البحار والمحيطات. كما أن هناك أيضاً ممرات أخرى قام الإنسان بحضرها في الأماكن التي تتقارب بينها مسافات اليابسة بين بحر أو مُحيط وآخر لتأمين العبور فيما بينها؛ وتُعرف هذه الممرات "بالقنوات". وتأتي أهمية هذه المضائق والقنوات من أنها تُتيح خطوطاً أفضل لسلاسل الإمداد، حيث تُؤمن طرقاً أقصر بين الموانئ على مدى العالم.

ليس العالم السيبراني محدوداً بأبعاد بنية الإنترنت، بل إنه موجود في كل بنية رقمية تشمل أطرافاً مُتباعدة تستطيع تنفيذ خدمات معلوماتية تحمل قيمة تحتاجها أعمال قطاعات مُختلفة ضمن العالم الفعلي على أرض الواقع. فإذا كان العالم السيبراني يُقدم خدمات معلوماتية عبر بنية الإنترنت الرقمية للجميع، فهو يُعطي أيضاً، في بنى رقمية أخرى، خدمات معلوماتية، عبر كل منها، لقطاع مُحدد مُستهدف.

ولعل من المُفيد هنا الإشارة إلى أن الخدمات المعلوماتية المُرتبطة بمختلف البنى الرقمية في نمو متواصل في الحجم وفي الإمكانات، خصوصاً مع التطور المطرد الذي تشهده الإلكترونيات والذكاء الاصطناعي. وكما يحتاج العالم الفعلي بكل جوانبه إلى الأمن كمتطلب يحمي نشاطاته، يحتاج العالم السيبراني، بمُختلف بناءه، إلى الأمن السيبراني كمتطلب يسمح لخدماته بالتنفيذ السليم مُمكناً الاستفادة منها.

يتضمن العالم السيبراني بنى رقمية تُقدم خدمات معلوماتية متطورة على مدى بحار العالم ومحيطاته التي تُغطي الجزء



## ▶ جهتان ترتبطان بشؤون الأمن السيبراني البحري إحداهما مسؤولة عن مُتطلبات الإطار العام للحماية السيبرانية والأخرى مسؤولة عن تنفيذ ضوابط هذه الحوكمة

- قناة السويس، وتربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وقد بدأ حفرها عام 1859م، في منطقة التقارب بين هذين البحرين (193 كم)، وبدأت السفن في الإبحار عبرها عام 1869.
- مضيق جبل طارق، ويصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي.
- قناة بنما، وتربط بين المحيطين الأطلسي والهادي (82 كم)، وقد بدأ حفرها عام 1904، وبدأ استخدامها عام 1914م.
- قناة ملقا، وتربط بين بحر أندمان المتصل إلى المحيط الهندي عند جزيرة سومطرة الإندونيسية، وبحر الصين المتصل إلى المحيط الهادي عند ماليزيا.



الشكل (1): العالم في توزيعه على الكرة الأرضية

ولعل من أهم المضائق والقنوات المستخدمة في خطوط النقل البحري العالمية التالي.

- مضيق هرمز، ويربط بين الخليج العربي وخليج عُمان المتصل بالمحيط الهندي.
- مضيق باب المندب، ويصل البحر الأحمر بخليج عدن المتصل إلى المحيط الهندي أيضاً.

## تضع الهيئة الوطنية للأمن السيبراني NCA الاستراتيجية الوطنية السعودية ضمن مسؤوليتها عن الإطار العام للأمن السيبراني

أو التشويش عليها، حيث تستهدف السفن أينما كانت في المضائق أو في حركتها عبر البحار. وتؤدي مثل هذه الهجمات إلى انحراف مسارات السفن، أو ربما إلى تصادمها حينما تكون متقاربة في الممرات المائية.

- هجمات الفدية، وتسعى إلى اختراق الأنظمة وتشفيرها، وطلب فدية لاستعادتها. وتستهدف الموانئ والسفن، حيث تؤدي إلى شلل تشغيلي يعطل سلاسل الإمداد المرتبطة بها.
- هجمات اختراق أنظمة التحكم، وتهتم بالتلاعب بالأنظمة التي تُدير الرافعات والبوابات، والمحركات والوقود. وتستهدف من أجل ذلك، السفن الكبيرة، والموانئ، ومرافق التخزين الساحلية.

- هجمات التلاعب بالبيانات والهوية، وتعمل على اختراق بيانات الشحن وتغييرها، وتزوير المستندات المرتبطة بها، فضلاً عن انتحال هوية السفن. وتستهدف أنظمة الموانئ، حيث يُمكنها ذلك من تهريب البضائع، وتحدي القوانين والأنظمة.

- هجمات حجب الخدمة، وتسعى إلى إغراق خوادم الموانئ أو الشركات بطلبات ضخمة من أجل تعطيلها، وتستهدف الموانئ، وأنظمة تتبع الشحن. وتجدر الإشارة هنا إلى أن التشويش الإلكتروني يُمكن أن يؤدي أيضاً إلى حجب الخدمة.

- هجمات الطرف الثالث، وتأتي عبر مزودي الخدمة أو شركات البرمجيات المرتبطة بخدمات الموانئ والسفن، وخدمات النقل الأخرى. فقد تؤدي التحديثات البرمجية الخاطئة لمثل هذه الشركات إلى حجب الخدمة، كما حدث عبر منصة الأمن السيبراني (فالكون) لشركة (كراودستريك) في ١٩ يوليو عام ٢٠٢٤.

- الهجمات المتزامنة، وتبرز حينما يتزامن هجوم سيبراني مع

تكوّن موانئ سلاسل الإمداد، مع السفن المتحركة بينها، وخطوط النقل البحري العابرة للمضائق والقنوات، عالمياً بحرياً هاماً لحركة سفن التبادل التجاري بين الدول، ولحركة سفن الأساطيل الحربية أيضاً. ويحظى هذا العالم ببنى رقمية تمتد عبر موانئه الثابتة وسفنه المتقلة، وخطوط حركتها عبر المضائق والقنوات، لتقوم بتقديم خدمات معلوماتية تحمل قيمة تُسهم في تعزيز أدائه وجعله أكثر كفاءة وفعالية. ويحتاج هذا العالم بالطبع إلى الأمن المادي الفعلي، كما يحتاج إلى الأمن السيبراني لحماية ما يتلقى من خدمات معلوماتية متطورة، باتت أساساً هاماً لتنفيذ مهماته. وهُنَا يبرز تعبير الأمن السيبراني البحري الذي سنطرح في التالي أمور المخاطر التي يُواجهها، ومعطيات الحلول التي يجب الاهتمام بها.

### ٢. المخاطر على الأمن السيبراني البحري

يُواجه الأمن السيبراني البحري مخاطر تهدد بناء الرقمية وخدماته المعلوماتية. ويشمل ذلك تعطيل كلي أو جزئي للبنية الرقمية من أجل حجب خدماتها، ويُهدد ذلك توفر الخدمات المطلوبة Availability. كما يتضمن ذلك تخريباً في المهمات وتشوهاً في المعلومات، يُهدد سلامة العمل Integrity. ويشمل أيضاً اختراقاً لسرية المهمات وخصوصيتها Confidentiality.

وقد تقع مثل هذه المخاطر على السفن وهي راسية في الموانئ، أو مارة عبر المضائق والقنوات، أو ربما عندما تكون مُبحرة في مناطق مياه الدول المختلفة، أو في أعالي البحار، أي خارج نطاق الولاية الوطنية لأي دولة.

تأتي المخاطر على الأمن السيبراني من مصادر مُتعددة تقوم بهجمات سيبرانية تستهدف السفن في موانئ المضائق والقنوات، والموانئ الأخرى، وفي مياه الدول، وأعالي البحار. وفيما يلي استعراض للأنواع الرئيسة لمثل هذه الهجمات.

- هجمات الملاحه، وتعمل على اختراق أنظمة تحديد المواقع،

## تلتزم الهيئة العامة للنقل في السعودية TGA بما تقدمه الهيئة الوطنية للأمن السيبراني من ضوابط لضمان مُتطلبات النقل بما يشمل النقل البحري

## العالم السيبراني ليس محدودًا بأبعاد بنية الإنترنت بل موجود في كل بنية رقمية تشمل أطرافًا مُتباعدة تستطيع تنفيذ خدمات معلوماتية

المضائق والقنوات بين البحار، وفي السفن المارة عبرها. وتشمل أسباب ذلك الكثافة المرورية للسفن. وفي هذا المجال، تستطيع بعض أنواع الهجوم السيبراني ليس فقط التأثير على سفينة واحدة فقط، بل على مجموعات من السفن، ما يُضعف أثرها السلبي، ويهدد الأمن العالمي.

ويُعطي الجدول (١) أمثلة تشمل عدداً من الهجمات على الأمن السيبراني البحري التي حدثت على أرض الواقع. ويحدد الجدول كلاً من زمان حدوث كل هجوم، ومكانه، وطبيعته، وحجم تأثيره، ومدة هذا التأثير. وتدل هذه الأمثلة على أن الأمن السيبراني يمتد على مدى العالم بأسره، في الموانئ والسفن العابرة للممرات، والمتنقلة عبر البحار والمحيطات. وهناك بالطبع كثير من الهجمات السيبرانية الأخرى.

تهديد أو حدث مادي، ربما في أوقات الأزمات، وفي المضائق الحيوية. ولمثل هذه الهجمات عادة تأثير كبير واسع النطاق.

تؤدي الهجمات، سابقة الذكر، إلى آثار سلبية مختلفة. وتتضمن هذه الآثار جانباً اقتصادياً حيث تعيق سلاسل التبادل التجاري بين الدول. وتبرز هنا مسألة الطاقة التي تمثل سلعة استراتيجية مهمة في حياة الأمم، خصوصاً في هذا العصر، حيث الطاقة هي المحرك لمختلف جوانب الحياة، بما في ذلك البنى الرقمية وخدمات الذكاء الاصطناعي. ولا ترتبط هذه المسألة بالجانب الاقتصادي فقط، وإنما تتضمن جانباً سياسياً هاماً، وربما عسكرياً أيضاً.

وتزداد الآثار السلبية لهذه الهجمات، بصورة خاصة، في موانئ

الجدول (١): أمثلة لهجمات على الأمن السيبراني البحري حدثت على أرض الواقع

الزمان	المكان	طبيعة الهجوم	التأثير	زمن التأثير
يونيو ٢٠١٧	ميناء نوتردام هولندا	هجوم فدية	تعطل أنظمة الشحن	أسبوعان
مايو ٢٠١٨	ميناء برشلونة اسبانيا	هجوم فدية	تعطل أنظمة إدارية	عدة أيام
سبتمبر ٢٠١٨	ميناء سان-دييغو أمريكا	هجوم فدية	تعطل أنظمة إدارية	عدة أيام
خلال ٢٠١٨-٢٠١٩	مضيق هرمز	هجمات تشويش	انحراف بيانات الملاحة	ساعات إلى أيام لكل هجوم
مارس ٢٠٢٠	ميناء رجائي: الشاطئ الشمالي لمضيق هرمز	اختراق أنظمة الميناء	إعاقة العمل	عدة أيام
يوليو ٢٠٢١	ميناء ديربان جنوب أفريقيا	اختراق أنظمة الميناء	إعاقة العمل	أسبوعان
خلال ٢٠٢٠-٢٠٢٣	بحر الصين الجنوبي	تشويش مُتكرر على مسارات السفن	إعاقة الملاحة	ساعات إلى أيام
خلال ٢٠٢٣	موانئ في أستراليا	هجمات مُتعددة بأساليب مُختلفة	توقف العمل في ٤ موانئ	عدة أيام
خلال ٢٠٢٤	مضيق باب المندب	تشويش، وهجمات مُختلفة	إعاقة الملاحة	ساعات إلى أيام

### ٣. مواجهة المخاطر على الأمن السيبراني البحري

لا يُمكن للعالم تجاهل المخاطر على الأمن السيبراني، بما يشمل الجانب البحري منه، لأن هذه المخاطر تُسبب أذىً عالمياً واسع النطاق يطال الدول ومُجتمعاتها حول العالم. وعلى ذلك، وفي السعي نحو مواجهة هذه المخاطر، تقوم المنظمات الدولية المتخصصة بتحديد مُتطلبات هذه المواجهة، كما توصي دول العالم بضرورة تنفيذها لهذه المُتطلبات. وتعمل الدول المُختلفة ليس فقط على الاسترشاد بالتوصيات الدولية، وإنما على وضع معايير خاصة بها، تسعى إلى تنفيذها. وفيما يلي أمثلة على ذلك.

- تقوم منظمة المعايير الدولية ISO، بوضع ضوابط عامة، مُتجددة دورياً، للأمن السيبراني، تتمثل في سلسلة وثائقها التي تحمل الرمز ISO 27000. كما تقوم المنظمة البحرية الدولية IMO بوضع ضوابط غايتها دمج المخاطر السيبرانية البحرية مع المخاطر البحرية في إطار نظام إدارة السلامة للمُنظمة SMS.
- ويقدم المعهد الوطني للمعايير والتقنية NIST في الولايات المتحدة الأمريكية إطاراً عاماً لحوكمة الأمن السيبراني يستجيب لمُتطلبات هذا الأمن فيها. كما يهتم نظام النقل البحري الأمريكي MTS بدمج متطلبات الأمن السيبراني مع متطلبات أمن النقل البحري.

- وعلى غرار ما سبق، تُعطي الهيئة الوطنية للأمن السيبراني NCA في المملكة العربية السعودية إطاراً عاماً مُماتلاً للأمن السيبراني. وتقوم الهيئة العامة للنقل في المملكة TGA بالالتزام بهذه الضوابط في مجال النقل.

يدل ما سبق على أن هناك على مستوى المنظمات الدولية جهتان ترتبطان بشؤون الأمن السيبراني البحري. إحداهما مسؤولة عن مُتطلبات الإطار العام لحماية الأمن السيبراني، والأخرى مسؤولة عن تنفيذ ضوابط هذه الحوكمة، ضمن ما يتعلق بالنقل البحري. وينطبق أمر وجود هاتين الجهتين أيضاً على الدول الحريضة على الأمن السيبراني كالولايات المتحدة الأمريكية، والمملكة العربية السعودية.

تقوم الهيئة الوطنية للأمن السيبراني NCA في المملكة العربية السعودية، ضمن مسؤوليتها عن الإطار العام للأمن السيبراني، بوضع الاستراتيجية الوطنية السعودية للأمن السيبراني، إلى جانب تقديم ضوابط حوكمة مُتكاملة لهذا الأمن على المستوى الوطني. ولعل من أبرز الوثائق في هذا المجال وثيقة "الضوابط الأساسية للأمن السيبراني ECC". وتشمل مسؤوليات الهيئة أيضاً الإشراف على التزام الجهات الحكومية والمؤسسات

والشركات الخاصة بمثل هذه الضوابط، فضلاً عن إدارة المخاطر السيبرانية، وتعزيز التعاون في مواجهتها محلياً وإقليمياً ودولياً. ومن جانب آخر، تلتزم الهيئة العامة للنقل في المملكة TGA بما تُقدمه الهيئة الوطنية للأمن السيبراني NCA من ضوابط، أي ECC وغيرها، ضمن مُتطلبات النقل، بما يشمل النقل البحري. ونظراً للطبيعة الدولية للنقل، تلتزم هذه الهيئة أيضاً بضوابط الأمن السيبراني الدولية ISO 27001، وضوابط خدمات تقنيات المعلومات ISO 20000، إضافة إلى ضوابط جودة العمل، وغيرها.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أن المملكة العربية السعودية حظيت، مع دول أخرى، على المركز الأول عالمياً في التقييم الأخير لحماية الأمن السيبراني الذي أجراه الاتحاد الدولي للاتصالات ITU، على أساس الدليل العالمي للأمن السيبراني GCI.

### ٤. الخلاصة

لأن المعلومات مسألة هامة في مُختلف نشاطات الإنسان، يمتد العالم السيبراني بخدماته المعلوماتية، ليشمل مُختلف مجالات الحياة، بما في ذلك مجال النقل البحري، المسؤول، بصفة رئيسة، عن تجارة العالم، وسلاسل الإمداد بين الدول. ومع هذا الامتداد السيبراني، تبرز المخاطر السيبرانية الناجمة عن تناقضات البشر، وتنافس المؤسسات والدول، ساعية إلى إعاقة الخدمات المعلوماتية، وبالتالي إلى إعاقة عمليات النقل البحري. وتمتد هذه المشكلة حول العالم، لتشمل الموانئ والسفن في حركتها عبر الممرات المائية بين البحار، وعبر البحار والمحيطات، في مياه الدول، وفي أعالي البحار، كما ذكرنا فيما سبق.

ولعل هذا المقال قد أعطى صورة مُتكاملة لهذا الأمر وبين أن دول العالم تحتاج إلى إطار عام لحماية الأمن السيبراني يشمل مُختلف مجالات الحياة. وهي تحتاج أيضاً إلى تطبيق مُتطلبات هذا الإطار في مجال النقل. ولأن مسألة النقل البحري تمتد عبر العالم بأسره تحتاج دول العالم أيضاً إلى التعاون وإلى الالتزام بما تقدمه المنظمات الدولية المتخصصة من توصيات بهذا الشأن. ولا شك أن خير من يحمي الأمن السيبراني إنما يكمن في التوافق الدولي، والابتعاد عن التناقضات فيما يخص الأمن السيبراني البحري الذي يحتاجه الجميع. لكنه لا بُد في ذات الوقت أيضاً من الاهتمام بتأمين مُتطلبات الحماية من المخاطر، فالثقة في تعاون شامل من قبل الجميع ليست كاملة.

## دول الخليج بين تثبيت أمن الممرات المائية وتصاعد الأزمات لم يعد أمن الخليج تجنب الانخراط في الصراع بل إدارة تداعياته وبناء منظومة ردع تمنع تكراره

تمثل الممرات المائية ركائز أساسية في بنية النظام الاقتصادي العالمي، وقد جعلتها أهميتها المتزايدة عرضة للعديد من التهديدات الأمنية، التي لم تعد تقتصر فقط على المخاطر التقليدية، بل أنها امتدت لتشمل العنف غير النظامي مثل القرصنة والإرهاب البحري، مروراً بالنزاعات الجيوسياسية والحروب الإقليمية، وصولاً إلى الضغوط الاقتصادية والكوارث الطبيعية والحوادث الصناعية. هذا التشابك في مصادر التهديد جعل أمن الممرات قضية أمن اقتصادي دولي تمس استقرار النشاط التجاري وسلاسل الإمداد العالمية بشكل مباشر.

### د. فاطمة الشامسي

لتأمين القنوات والمضائق والأنهار الدولية، من خلال إقامة نقاط تفتيش ومراقبة عند المداخل والمخارج الحيوية، وتنفيذ دوريات مسلحة للتصدي للأنشطة غير المشروعة والتهديدات التي قد تستهدف السفن التجارية، كما تمثل وحدات التدخل السريع عنصراً أساسياً في التعامل مع الأحداث الطارئة التي قد تعرض سلامة حركة الملاحة للخطر.

إلى جانب الدور الأمني التقليدي، بدأت دول المجلس تتبنى مقاربات استباقية لتعزيز الأمن البحري، وذلك من خلال الاستثمار السخي في تطوير الموانئ وتحديث أساطيل النقل البحري وتحسين العمليات البحرية وبرامج الاستدامة. ومع التطورات التكنولوجية الحديثة، التي اعتمدت كركيزة متقدمة في استراتيجيات تأمين الممرات المائية، بادرت دول المجلس في دمج أنظمة الرصد مثل الرادارات والأقمار الصناعية وأنظمة تتبع السفن والمراقبة المتقدمة، وتقنيات الذكاء الاصطناعي في أنظمة الموانئ لرفع مستويات الأمن والسلامة. لقد أحدثت التكنولوجيا الحديثة تحولاً جوهرياً في الأسلوب الذي تتعامل به دول الخليج مع الأمن البحري، إذ أدت الابتكارات التكنولوجية

وفي دول مجلس التعاون، تشكل الممرات المائية والمضائق ركيزة أساسية في اقتصاداتها، ويعد الأمن البحري عنصراً محورياً لضمان استقرارها. فاعتمادها المتزايد على النقل البحري لصادراتها النفطية، وتدفقات تجارتها الخارجية، أكسب النشاط البحري أهمية استراتيجية متنامية ضمن منظومة الأمن القومي والتخطيط الاقتصادي لدولها. ومع توسع استثماراتها في تطوير قطاعاتها البحرية غير المرتبطة بالطاقة وتوسع استثماراتها في الأساطيل المتطورة، وتحديث منشآت البنية التحتية، وتبني برامج الاستدامة البحرية، واعتماد التقنيات الحديثة، برزت الحاجة الملحة إلى تأمين الممرات البحرية، وأصبح الحفاظ على بيئة بحرية آمنة ومستقرة أولوية استراتيجية، وهاجساً بالغ الأهمية لحماية مصالحها وضمان استدامة النمو الاقتصادي. وقد دفع ذلك دول المجلس إلى المشاركة بفاعلية في الجهود الدولية لمكافحة القرصنة والإرهاب والتهديدات البحرية.

في سياق تأمين الممرات المائية، تبرز الأدوات الأمنية التقليدية كركيزة محورية تعتمد عليها الدول في حماية الملاحة. وتشمل هذه الأدوات توظيف القوات البحرية وقوات حرس الحدود



## أهمية تبني دول الخليج تعاون إقليمي شامل وتعزيز الشراكات الأمنية ضمن مبادرات ثنائية أو من خلال إطار مجلس التعاون الخليجي

الآلية قدرات متقدمة في تتبع البضائع، وفي الجانب الدفاعي ساهم التطور التكنولوجي في تعزيز قدرات دول المجلس من خلال امتلاك منظومة صواريخ متقدمة، وزوارق دوريات سريعة، ما رفع مستوى الجاهزية والقدرات الدفاعية. لقد أسهمت هذه الأدوات مجتمعة في تعزيز الوعي بالمجال البحري وتقليل المخاطر الناتجة عن الحوادث أو الأنشطة العدوانية.

ورغم هذه الجهود المتقدمة، ومع الارتفاع المستمر في حجم الحركة التجارية عبر هذه الممرات الحيوية، ما تزال دول المجلس تواجه العديد من التحديات تتعلق بأمن المضائق والممرات البحرية، خصوصاً في ظل التعقيدات الجيوسياسية وتطور طبيعة التهديدات. الأمر الذي يتطلب تطويراً مستمراً للقدرات وتكاملاً في استخدام آليات التعاون الإقليمي والدولي.

الحديثة إلى رفع مستوى القدرة على المراقبة والحماية والتنبؤ بالمخاطر وسرعة الاستجابة لها. وأتاحت أنظمة المراقبة البحرية بالأقمار الصناعية رصد التحركات المشبوهة في الوقت المناسب، وساعد استخدام الطائرات بدون طيار على مراقبة مساحات واسعة بتكلفة أقل من الدوريات التقليدية، وعزز استخدام شبكات الرادار في مراقبة مسارات السفن من قدرة الدول على ضمان أمن العبور في المضائق البحرية. وفي نفس الوقت، ضمنت استراتيجيات دول المجلس الأمنية في تطوير حلول متقدمة في الأمن السيبراني البحري والمنصات الرقمية، لمواجهة التهديدات غير التقليدية مثل الهجمات السيبرانية على أنظمة الملاحة والتحكم، الأمر الذي أسهم في حماية الموانئ وعمليات الشحن من الهجمات الإلكترونية التي تستهدف سلاسل التوريد، وأتاحت مراقبة حركة الملاحة بشكل مستمر وخلال فترة زمنية وجيزة. وسهلت الأنظمة المدعومة بالذكاء الاصطناعي وإدارة الموانئ

## بدأت دول الخليج تتبنى مقاربات استباقية لتعزيز الأمن البحري بتطوير الموانئ وتحديث أساطيل النقل وتحسين برامج الاستدامة

### التحديات المحيطة بالمضائق

حيوية ليست فقط لصادرات الطاقة الخليجية، بل للتجارة العالمية وسلاسل التوريد الدولية. ويصنف مضيق هرمز كثاني أهم المضائق في العالم وأكثرها ازدحاماً، إذ يمر عبره حوالي ٤٠٪ من الصادرات النفطية والغاز الطبيعي المسال عالمياً. أما مضيق باب المندب فهو ثالث أهم مضيق للشحن في العالم، تتنقل عبره حوالي ٤ ملايين برميل نفط يومياً، وتمر به نحو (٢٠) ألف سفينة سنوياً، تمثل ما يقارب ١٠٪ من التجارة العالمية. ومن ثم فإن تعطل أي من هذه الممرات ولو لفترة قصيرة، يؤدي إلى ارتفاع فوري في أسعار النفط والمنتجات الهيدروكربونية، وزيادة تكاليف الشحن، وتمديد أزمات التوريد، وتذبذب مؤشرات الصناعات المرتبطة بسلاسل الإمداد الطويلة.

وقد اتسعت حدة هذه التحديات منذ أواخر العقد الثاني من الألفية مع توسع الصراع في اليمن وتصاعد الهجمات على السفن التجارية، وفي إطار الحرب بين إيران وإسرائيل، الأمر الذي أسهم في زعزعة الاستقرار في المياه الإقليمية، ورفع مستوى المخاطر المحيطة بالمنافذ الحيوية.

وتزداد خطورة هذه التحديات مع اعتماد عمليات الشحن وإدارة الموانئ الحديثة على الأنظمة الرقمية للملاحة والاتصالات وإدارة البضائع، إذ أصبحت تهديدات الأمن السيبراني والهجمات الإلكترونية على السفن أو البنى التحتية للموانئ قادرة على اختراق أنظمة التحكم، والتلاعب ببيانات الملاحة وتعطيل سلاسل الإمداد، وعرقلة العمليات البحرية. وتمثل هذه التحديات امتداداً مباشراً لتهديدات الأمن القومي، ما يجعل تعزيز الأمن السيبراني البحري ضرورة لا تقل أهمية عن الأمن التقليدي.

تواجه دول مجلس التعاون العديد من التحديات المتصاعدة المحيطة بالمضائق والممرات. فعلى المستوى التاريخي، شكلت القرصنة والسطو المسلح أحد أبرز هذه التحديات التي أثرت في حركة التجارة في المنطقة. فقد عانت دول المنطقة من تداعيات انعدام الأمان البحري، نتيجة ارتفاع معدلات القرصنة قبالة سواحل الصومال وانتشار الهجمات المسلحة على السفن التجارية في مساراتها الاستراتيجية. ورغم تراجع هذه الظاهرة بالمقارنة بمناطق أخرى، ما تزال حوادث السطو المسلح على السفن التجارية تسجل بين الحين والآخر، ولا سيما في المياه الدولية القريبة من الموانئ المزدهمة. وتضيف عملية التهريب والأنشطة غير القانونية مثل، تهريب الأسلحة والمخدرات والاتجار بالبشر تحدياً آخر يستدعي تسييقاً أمنياً بحرياً عالي الكفاءة للحد من مخاطر هذه الممارسات غير القانونية.

كما تبرز المخاوف المتزايدة من التهديدات التي تستهدف البنية التحتية تحت الماء، بما في ذلك الكابلات البحرية وخطوط الطاقة، إلى جانب انتشار ممارسات شحن رديئة تشكل مصدراً لمخاطر بيئية جسيمة. وتتعدد الصورة أكثر مع التحديات المرتبطة بالمناخ والأمن البحري والبيئي، مثل ارتفاع مستويات البحار، وتغير درجات الحرارة، وتزايد الظروف الطبيعية المتقلبة، وهي عوامل تضيف إلى التحديات وتزيد من تعقيد المشهد الأمني البحري.

وفي نفس الوقت، تمد دول مجلس التعاون موطئاً للعديد من المنافسات الإقليمية، والتوترات الجيوسياسية - وخاصة التوتر بين دول المجلس وإيران- وهو ما أسهم في رفع مستويات المخاطر الأمنية التي تحيط بالمضائق والممرات البحرية الحيوية، وفي مقدمتها مضيق هرمز، وباب المندب، التي تمثل ممرات

## تشكل الممرات المائية والمضائق ركيزة أساسية في اقتصادات دول مجلس التعاون والأمن البحري عنصر محوري لضمان استقرارها

## دمجت دول الخليج الرادارات والأقمار الصناعية وأنظمة تتبع السفن وتقنيات الذكاء الاصطناعي في أنظمة الموانئ لرفع مستويات الأمن

### العمل الجماعي تحت منظومة دول مجلس التعاون

الجائر، إضافة إلى حماية البنية التحتية المائية من الاستهداف التخريبي أو الكوارث الطبيعية.

لذلك فإنه من خلال السعي لتطوير استراتيجيات أمنية منسقة على مستوى دول المجلس، يصبح من الممكن تقدير الكيفية التي تحافظ فيها هذه الدول على سيطرتها على أهم الممرات البحرية وضمان التدفق الآمن للبضائع ومصادر الطاقة، ما يرسخ مكانتها كمركز محوري للتجارة العالمية ويعزز دورها في استقرار سلاسل الإمداد الدولية.

وحيث أن التنسيق والتعاون الدولي والإقليمي يُعدان من الاستراتيجيات الحاسمة لتحقيق أمن فعال للممرات المائية، وضرورة استراتيجية لضمان استدامة حركة التجارة العالمية، فمن المهم أن تتجه دول المجلس إلى إدماج تقييمات المخاطر الجيوسياسية، والتهديدات البحرية، والقدرات التشغيلية للموانئ ضمن سياسات أمن الممرات المائية. ويشمل ذلك تعزيز التعاون لتبادل المعلومات الاستخباراتية ومراقبة التحركات المشبوهة، إلى جانب تنفيذ عمليات مشتركة لمكافحة التهديدات العابرة للحدود، مثل القرصنة والهجمات الإرهابية. كما يمتد التعاون ليشمل بناء القدرات للجهات ذات الإمكانيات المحدودة عبر التدريب وتوفير الدعم الفني، بما يدعم بيئة أمنية أكثر تكاملاً وفاعلية.

لقد أحدثت التكنولوجيا الحديثة تحولاً جوهرياً في الأسلوب الذي تتعامل به دول الخليج مع الأمن البحري، إذ أدت الابتكارات التكنولوجية الحديثة إلى رفع مستوى القدرة على المراقبة والحماية والتنبؤ بالمخاطر وسرعة الاستجابة لها. ويعد التنسيق والتعاون في هذا المجال بعداً محورياً في مواجهة التهديدات الأمنية الحديثة، المتمثلة في القرصنة الإلكترونية والهجمات المسيرة التي تتطلب استثمارات كبيرة في التكنولوجيا المتطورة. ونظراً لأن أطر الأمن البحري للمضائق يعتمد بصورة متزايدة على التكنولوجيا الحديثة، تبرز أهمية تبني دول المجلس لسبل تعاون إقليمي شامل وتعزيز الشراكات الأمنية

وفي ظل التحولات الجيوسياسية الراهنة، تتزايد درجة عدم اليقين بشأن مستقبل الممرات المائية، إذ يتجه المشهد العالمي نحو مزيد من عدم الاستقرار مع تصاعد البحث عن مسارات بديلة، واحتدام التنافس الدولي على النفوذ البحري، وتنامي بروز الاعتبارات الأمنية في قرارات التجارة والملاحة. ومن ثم، فإن الحفاظ على استقرار النظام التجاري العالمي يستلزم إدماج أمن الممرات المائية ضمن رؤى استراتيجية طويلة المدى، تركز على إدارة المخاطر، وتنويع المسارات، وتعزيز آليات التعاون الدولي، بما يضمن استمرار تدفق التجارة العالمية في بيئة دولية تتسم بتزايد التعقيد والتنافس.

ومع اتساع حجم التجارة في دول مجلس التعاون، وظهور تهديدات جديدة ومتطورة تبرز أهمية تبني نهج استباقي ومنسق للأمن البحري ليس فقط لدعم النمو الاقتصادي في المنطقة بل أيضاً للحفاظ على الاستقرار العالمي بأسره. ومنذ ثمانينات القرن الماضي، أقرت على مستوى دول الخليج العربية اتفاقيتان بحريتان إقليميتان، اتفاقية الكويت لعام 1972م، التي تنظم التعاون في الخليج، واتفاقية جدة لعام 1982م، التي تغطي البحر الأحمر وخليج عدن. وتعمل هاتان الاتفاقيتان ضمن إطار برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وتضمن أحكاماً تعزز التنسيق بين وكالات الأمن البحري، بما يشمل إدارة حالات الطوارئ البحرية ومكافحة التلوث وحماية النظم البيئية الساحلية والبحرية. ورغم أن الاتفاقيتين لم تصنفا كأدوات أمنية متخصصة، فقد وفرتا إطاراً قانونياً ملزماً أسهم في معالجة التحديات البيئية والبحرية، وأرسنا بنية مؤسسية للتعاون الإقليمي في مجال الرصد والاستجابة وتبادل المعلومات. وقد شكل هذا الإطار قاعدة مهمة لتطوير مقاربات أمنية لاحقة خصوصاً في مجال الأمن البحري والبيئي، بما في ذلك حماية البيئة البحرية من تسرب النفط والتلوث والصيد

## تهديدات الأمن السيبراني والهجمات الإلكترونية على السفن والموانئ قادرة على اختراق أنظمة التحكم وبيانات الملاحة وتعطيل سلاسل الإمداد

أصبح يرتبط بالقدرة على إدارة تداعياتها وبناء منظومة ردع تمنع تكرارها. وبات الأمن الاقتصادي جزءاً لا يتجزأ من معادلة الأمن الوطني. إذ أصبحت حماية البنية التحتية للطاقة والموانئ وسلاسل الإمداد، عنصراً محورياً في الاستقرار الاستراتيجي للمنطقة. وتبرز أهمية مضيق هرمز في هذا السياق ليس فقط في حجم التدفقات النفطية التي تمر عبره بل أيضاً لغياب البدائل القادرة على تعويض النقص في الكميات. ومع هذه التحولات أشارت بلومبيرج إلى أن السعودية أطلقت مبادرة "المسارات اللوجستية" لربط موانئ البحر الأحمر بشبكة برية نحو دول الخليج، في خطوة تعكس تحولاً استراتيجياً لدعم التجارة عبر البحر الأحمر وتقليل الاعتماد على مضيق هرمز، الذي أدى التهديد الإيراني بغلقه تداعيات اقتصادية واسعة تمثلت في ارتفاع معدلات التضخم وأسعار النفط، وتوقف طاقة التكرير في الشرق الأوسط بنحو ٢,٣٥ مليون برميل يومياً، فيما خفضت الإمارات طاقتها الإنتاجية بنحو ٥٨٨ ألف برميل يومياً، وفق ما نقلته رويتر. وفي ظل اضطراب الملاحة في مضيق هرمز، اتجهت السفن إلى موانئ عمان والإمارات، لنقل شحنات قادمة من الهند وباكستان ومصر والصين. ومع ذلك فإن المملكة العربية السعودية تستطيع تحميل ٧٧٪ من صادراتها النفطية عبر ميناء ينبع على البحر الأحمر، في حين يمكن لدولة الإمارات شحن ٥٥٪ من صادراتها عبر ميناء الفجيرة.

ضمن مبادرات ثنائية أو من خلال إطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية. ويتطلب هذا التعاون القدرة على خلق وحدة مؤسسية أمنية أكثر تماسكاً ومرونة، تقوم على قيادة مشتركة قادرة على إدارة التحديات المتسارعة. مع ظهور تحديات جديدة ومتنوعة من حماية البنية التحتية البحرية الحيوية، إلى المخاطر الأمنية الناتجة عن حروب المنطقة، تصبح القيادة المشتركة في تطوير آليات حوكمة متطورة عنصراً حاسماً ليس فقط لتعزيز الاستقرار الإقليمي، بل لتقديم نموذجاً للتعاون الأمني البحري في الممرات المائية الاستراتيجية الأخرى على مستوى العالم. وفي الوقت الذي تواجه فيه بعض دول الخليج تحديات في تمويل وتطوير القدرات التكنولوجية اللازمة للتعامل مع التحديات الأمنية المتنامية، يبرز التعاون والتنسيق الاستثماري بين دول المجلس، مدخلاً مهماً لترشيد الإنفاق وتعظيم الاستفادة من الموارد المتاحة.

وبصورة عامة، لا يمكن فصل تأمين الممرات المائية عن مشهد الأمن الدولي والاقتصاد العالمي، إذ يشكل ضمان سلامة الملاحة واستمرار تدفق التجارة ركيزة أساسية للاستقرار الاقتصادي والسياسي. ويتطلب تحقيق ذلك تنسيقاً ديناميكياً بين الأدوات الأمنية والتكنولوجية والقانونية، مع تعزيز التعاون الدولي عبر أطر معترف بها، لضمان حماية هذه الشرايين المائية الحيوية من مختلف التهديدات المتجددة.

### مضيق هرمز: المستجدات الحالية

لقد كشفت الهجمات الصاروخية والطائرات المسيّرة التي استهدفت دول الخليج في سياق المواجهة الإقليمية بين الولايات المتحدة وإيران، أن طبيعة الصراعات في المنطقة لم تعد محصورة في الجبهات التقليدية. فقد امتد نطاق التهديد ليشمل البنى التحتية للطاقة، والممرات البحرية، والفضاءات الجوية التي تشكل شرايين الاقتصاد العالمي. وفي هذا الإطار، لم يعد أمن الخليج يعني فقط تجنب الانخراط المباشر في الصراع، بل

\* نائب المدير التنفيذي السابق للشؤون الإدارية - جامعة السوربون - أبو ظبي

## "معضلة مالقا" في العلاقات الاستراتيجية: المثلث الأمريكي-الصيني-الهندي

# دور الصين في "مالقا" يحدد بكين/واشنطن/نيودلهي بالتعايش مع الوضع القائم أو استبداله بوضع جديد

لقد اكتسب مضيق مالقا أهمية استراتيجية واقتصادية في العلاقات الدولية تاريخياً. وتزايدت تلك الأهمية في عصر الصراعات الاستعمارية بين القوى الأوروبية الكبرى. وفي الزمن الحاضر، وعلى وجه الخصوص بعد نهاية الحرب الباردة، وارتقاء الصين إلى منزلة القوة العظمى ثم تلتها الهند صاعدة إلى مرتبة القوة العظمى الآسيوية والهيمنة الأمريكية.

ويربط مضيق مالقا بين المحيط الهادي والمحيط الهندي. وطوله 800 كم. وأضيق نقطة فيه عرضها 2,5 كم. ويمثل أقصر طريق بحري بين المحيط الهادي وشرق آسيا وبين الخليج العربي وساحل إفريقيا والقرن الإفريقي. وتمخر من خلاله قرابة 100 ألف سفينة سنوياً، 40% من التجارة العالمية بقيمة 3-5 ترليون دولار، و22 مليون برميل نפט يومياً. وتحف بالمضيق كل من إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة.

أ.د. كاظم هاشم نعمة

الأكثر خطورة وتعقيداً هي النزاعات بين القوى الأساسية الولايات المتحدة والصين والهند.

ولقد جاء الرئيس الصيني هو جينتاو في 2003م، على "معضلة مالقا" في المرحلة التي كانت فيها الصين قد اطمأنت على رسوخ قدمها في الاقتصاد العالمي. وتفتحت أمامها الآفاق للنهوض الاقتصادي الشامل. وأدركت القيادة الصينية مبكراً المحن والتحديات والتهديدات التي سوف تعترض سبيلها في عملية النهوض الاقتصادي على الصعيد المحلي والإقليمية والدولية. وكان مضيق مالقا من بين تلك المعضلات.

إن معضلة مالقا لم تغب قط عن الجدل الاستراتيجي والسياسي والأمني الصيني، بل أنها تطفح من حين إلى حين وفقاً لما يقع من تغييرات في البيئة المحلية الصينية والإقليمية المحيطة في مضيق مالقا، وكذلك ما يصدر من تصريحات وسلوك من طرف القوتين الأساسيتين، اللتين لهما صلات مباشرة مع المضيق وهما الولايات المتحدة والهند، في المقام الأول، وقوى أخرى لها مواقف من المضيق كونه يؤثر في مصالحها

وأصبحت "معضلة مالقا" مسألة استراتيجية ذات أبعاد خلافية ونزاعية وصراعية ولها تأثيرات مباشرة على إدراك الأمن الاستراتيجي والاقتصادي ومستقبل القوى الكبرى في الفضاء الاستراتيجي الهادي-الهندي، ومن ثم في النظام الدولي. ومع أن معضلة مالقا ذات صلة مباشرة بالصين لكنها ذات أبعاد تتعلق بالدول الساحلية للمضيق والدول الأخرى التي تتأثر تجارتها بالتحديات والتهديدات مثل الدول الآسيوية والمصدرة للطاقة من دول الشرق الأوسط وكذلك دول الاتحاد الأوروبي.

وثمة ثلاثة تهديدات للأمن في مضيق مالقا. فالمضيق ميدان نشاط لعمليات القرصنة. وقد ارتفع عدد حالات القرصنة من 104 في 2015 إلى 203 في 2025م. وتنفذ عمليات القرصنة جماعات صغيرة. ويخشى أن تقع عمليات إرهابية في خطف سفن وإغراقها مما يعيق إبحار السفن. وقد سارعت الدول الساحلية إلى التعاون الإقليمي في التصدي للقرصنة. وتمثل الكوارث الطبيعية مصدر تهديد لانسياب الإبحار عبر المضيق. والتحدي الثالث هو النزاعات بين الدول الساحلية بشأن السيادة على الأراضي الإقليمية والتي لم يتم تسويتها. وتعتبر التهديد



## مضيق مالقا يربط بين المحيطين الهادي والهندي وطوله ٨٠٠ كم وأقصر طريق بحري بين شرق آسيا والخليج العربي وساحل إفريقيا

على الحفاظ على مستوى من التنمية الاقتصادية. ومن محركات التنمية الاقتصادية قدرات الصين على الانخراط استراتيجياً في النظام الاقتصادي العالمي. وبوابة ذلك الانخراط التجارة والاستثمار وتوفير الطاقة والوصول إليها بأسعار معتدلة.

وتكمن معضلة مالقا في كونها تهدد للأمن الاقتصادي الصيني المتمثل في التجارة والطاقة. وتتفاهم الآفاق الأمنية للمعضلة مع توسع وتنوع الانخراط والتكامل الاقتصادي الصيني مع الاقتصاد العالمي. فقد ترتب على ذلك درجة من الاعتمادية. فأصبح الاعتماد مشكلة أمن وطني واقتصادي. إن الصين ذات أكبر حصة في التجارة العالمية. وإن ثلثي تجارتها البحرية تمر عبر مضيق مالقا. وعليه فإن أي اختناق في عنق الزجاجة في مالقا على غرار ما وقع في قناة السويس سوف يفضي إلى

وأمنها الاقتصادي كاليابان وكوريا الجنوبية وتايوان وأستراليا ودول جنوب شرق آسيا.

قد لا يكون الأمر مبالغة أو تهويلاً أو خطاباً سياسياً عندما يقال إن مضيق مالقا "معضلة" في إدراك القيادة الصينية والحزب وصناع القرار وتكاد تندرج في سياق التهديدات والتحديات التي تواجه الصين ويمكن عدها من بين أولويات أجندة سياستها الخارجية حيال الولايات المتحدة والهند والدول الإقليمية في جنوب شرق آسيا.

إن نهوض الصين كقوة كبرى - عظمى آسيوياً وعالمياً مرهون بنهوضها في التنمية الاقتصادية المستدامة. وضامن هذا الهدف الاستراتيجي أن تديم الصين تنميتها الاقتصادية. وتعتمد الإدامة

## ١٠٠ ألف سفينة تعبر ملقا سنويًا و٤٠٪ من التجارة العالمية بقيمة ٣-٥ ترليون دولار و٢٣ مليون برميل نפט يوميًا

عربة المبادرة بخلق التوترات في مضيق مالقا .

ومن جهة أخرى، إن مضيق مالقا قد تحول إلى فضاء توازن القوى في العلاقات المثلثية الأمريكية-الصينية الهندية. إن المضيق ذو أهمية في الربط بين المحيط الهادي والمحيط الهندي. ومن دون الإبحار اقتصاديًا وعسكريًا عبر المضيق لن يكون في قدرة الصين أن تصبح قوة أساسية في الفضاء الاستراتيجي الهندي-الهادي، بل تتوقع في شرق المحيط الهادي وكذا الحال بالنسبة للهند. فبدون المضيق تتوقع الهند في المحيط الهندي. ومن هنا، تتبع الأهمية الحاسمة لدور الولايات المتحدة في هذا التوازن. إنها الوحيدة الحاضرة في المائتين. وتدرك أن من مصلحتها أن تأتلف وتتعاون وتحالف مع الهند الضلع الضعيف في التوازن الثلاثي في "معضلة مالقا".

### كيف التغلب على محنة " معضلة مالقا"؟

لقد عمدت الصين على خيارات وجمعت بينها في استراتيجية لتدبر معضلة مالقا. ونفذت على الصعيد الاقتصادي وفي سياق مبادرات الربط بدائل لتذليل مصاعب الاعتماد على الإبحار عبر مضيق مالقا .

- استخدام الجزر الإندونيسية عبر مضيق بين لومبوك وسوند .
- إنشاء قناة كرا عبر تايلاند .
- خط أنابيب نفط وغاز عبر ماينمار .
- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان . تحويل ميناء

غوادار إلى ميناء رئيس في نقل الطاقة عبر الأنابيب وبراً بالصهاريج والسكك الحديدية. وقد استثمرت الصين فيه كثيرًا. وهو قريب من الخليج العربي. ومع ذلك يواجه تحديات حراك

إرباك في سلسلة التوريد وما يترتب عليها من كلفة الشحن والتعطيل .

لقد انتقلت الصين من منتج للطاقة في ١٩٩٣م، إلى أكبر مستورد ومستهلك لها . ويمر عبر المضيق ٨٠٪ من الطاقة المستوردة من الشرق الأوسط وإفريقيا، وتمثل هذه النسبة ٦٠٪ من استهلاك الصين. إن أي انقطاع في التوريد سوف يفضي إلى مصاعب في الإنتاج الصناعي وتوليد الطاقة .

وهكذا، فإن معضلة مالقا عنصر من بين محددات إدراك التهديد الأمني الاقتصادي الصيني والذي ترى بكين أن معضلة مالقا آلية بيد الولايات المتحدة والهند منفردين أو بالتنسيق للضغط عليها وتقييد خياراتها وسلوكها في الاقتصاد العالمي، والذي هو البوابة الكبرى لارتقاء الصين على مرتبة القوة العظمى .

وتدرك القيادة الصينية أن مشروعها الاستراتيجي العظيم لمبادرة الحزام والطريق منكشفة استراتيجياً عند عنق الزجاجة في مضيق مالقا . لقد كانت مبادرة الرئيس شي في ٢٠١٣م، جوهر الاستراتيجية الاقتصادية الصينية لتخطي هيمنة الولايات المتحدة على الاقتصاد العالمي. فقد تمكنت الصين من خلق سلسلة الربط إقليمياً وعالمياً . ويمثل مضيق مالقا عنق الزجاجة في إدامة العلاقات الاقتصادية من خلال الربط بين الاقتصادات في آسيا وإفريقيا حيث الأسواق وفرص الاستثمار ومصادر الطاقة والثروات الطبيعية. ولن يستقيم النمو والتنمية الاقتصادية المستدامة بدون الربط بين اقتصاد الصين وتلك الاقتصادات .

وقد أفضت نجاحات مبادرة الحزام والطريق إلى تناقضات بين الصين والولايات المتحدة والهند . وتحذر الصين من أن تحاول القوتان فرادا ومعاً تقييد الحركة الصينية من على ظهر

## ثلاثة تهديدات للأمن في مضيق مالقا: القرصنة والكوارث الطبيعية ونزاعات الدول الساحلية بشأن السيادة على الأراضي الإقليمية التي لم يتم تسويتها

## تكمّن معضلة مالقا في كونها تهدد الأمن الاقتصادي الصيني وتتفاقم المشاكل الأمنية مع انخراط الاقتصاد الصيني مع الاقتصاد العالمي

المحيط الهندي، تتبع بكين استراتيجية "عقد اللؤلؤ" بإرساء علاقات تعاون أمني مع شركاء ومتعاونين.

وقد دعا الرئيس شي إلى تبني مبادرته في عقيدة "الأمن العالمي". وفحواها أن يكون الأمن مسؤولية جماعية، وبذلك يتخطى الأحادية التي تعتمدها الولايات المتحدة. ويرى أن الأمن مصلحة عالمية مشتركة وضرورية للتنمية العالمية المشتركة.

وفي الجملة، إن أزمة الصين في "معضلة مالقا" محدد للعلاقات الصينية مع الولايات المتحدة والهند: إما التعايش مع الوضع القائم أو السعي لاستبداله بوضع جديد. الخيار الأول أن تتواءم مع الحضور الأمني العسكري الأمريكي والدنو الأمني الهندي، وهو الأكثر واقعية وأقل كلفة. والخيار الثاني أن تخلق بيئة أمن جديدة تنوب فيها عن الولايات المتحدة وهو أكبر تحدياً ومخاطر وكلفة.

### إبهام الولايات المتحدة على عنق الزجاجة لخنق الصين

إن مضيق مالقا جزء من استراتيجية نهوض الصين في عملية الانخراط في النظام الاقتصادي الليبرالي العالمي، الذي كانت تدعمه الولايات المتحدة. وتوترت علاقات التعاون بين القوتين وانتقلت إلى حالة التفاضل الاستراتيجي عالمياً في إدارة أوباما. واتبعت واشنطن استراتيجية التمحور في آسيا، عام ٢٠١٠م، بعدما استقرت البيئة الاستراتيجية في الفضاء الأطلسي-الأوروبي. وتبنت الإدارات من بعدها عقيدة الاحتواء على غرار ما حصل للاتحاد السوفيتي لدحر نهوض الصين وتثبيت الهيمنة الأمريكية في آسيا والعالم. وترى واشنطن أن مساعي الصين لتوسيع نفوذها في إقليم جنوب شرق آسيا يهدف إلى إضعاف هيمنتها الإقليمية، لذلك تحاول أن تعزز حضورها العسكري الأمني بعدما تراجع دورها الاقتصادي. وأصبحت الصين في عهد

الانفصالات البلوشية.

- خط أنابيب عبر بورما يربط بين ميناء سيتويه في بورما ومدينة كينمنغ في مقاطعة ينان.
- زيادة التعاون في الطاقة بين الصين وروسيا خط أنابيب سيبيريا ٢.
- خط بحر الشمال بين الصين وأوروبا.
- وأخيراً تقليل الاعتماد على الطاقة المستوردة بالطاقة المتجددة التي للصين فيها الريادة التكنولوجية والاستخدام.

وقد اتخذت الصين خطوات عملية على صعيد الأبعاد الأمنية العسكرية التي قد تنجم بسبب التفاضل على مضيق مالقا. وثمة مشاهد تهديدات عسكرية. ففي حالة النزاع المسلح قد تزرع الألغام واستخدام الغواصات وصواريخ ضد السفن والمسيرات وشن هجمات على البنى اللوجستية في الموانئ والسيطرة على المناطق القريبة في سنغافورة وجزر إندونيسيا وماليزيا. وقد تواجه الصين حصاراً بحرياً أو اعتبار مياه المضيق منطقة بحرية خالصة.

وتبنت الصين عقيدة عسكرية لتدبر مثل هذه التهديدات والتحديات. فبعدما كانت عقيدتها العسكرية البحرية العسكرية تقوم على القدرة للدفاع عن المياه القريبة، تحولت إلى عقيدة الدفاع عن المياه الزرقاء البعيدة. وعليه تنفق الصين على بناء قدرتها البحرية. وتخطت أمريكا في عدد السفن البحرية، ولديها ٢٢ حاملات طائرات وسوف يكون لها ٩ في ٢٠٢٠م.

والغرض أن يكون عندها قواعد عائمة في المحيط الهندي. أولاً، لتكون مرافقة لخطوط النقل البحري التي هي الآن تحت سيطرة الولايات المتحدة. ثانياً، وبغية التعويض عن غياب حضور بحري من موانئ وتسهيلات في دول، ما عدا قاعدة جيبوتي، في

## تدرك القيادة الصينية أن مشروعها الاستراتيجي لمبادرة الحزام والطريق منكشفة استراتيجياً عند عنق الزجاجة في مضيق مالقا

وتكمن محنة الهند في أنها لا قدرة لها على مجاراة الصين في قدومها إلى المحيط الهندي عبر مالقا وكذلك عبر باكستان في قاعدتها في ميناء غوادار، بينما أن حظوظ الصين أكثر وأمضى في تقييد اقتراب الهند من الشرق.

إن إبحار الهند إلى الشرق لا يهدد النفوذ والمصالح الصينية، لكن ولوج الصين إلى المحيط الهندي يتحدى الهيمنة الهندية ويعمل على خلق واقع التوازن بين القوتين. الصين قادرة على الحضور في المياه البعيدة، ومنها المحيط الهندي، والهند لا قدرة لها على ذلك في غرب المحيط الهادي.

ولا تفتقر الهند إلى البدائل في التنافس مع الصين على الدور والنفوذ في مجال مضيق مالقا ووسع جيوبوليتيكياً. فقد عززت قدراتها البحرية في الجبهة الشرقية في اتجاه مضيق مالقا. وتسعى الهند لتكون شريكاً في هيكل حراسة أمن مضيق مالقا الذي يضم إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة. ويمثل انضمام الهند إلى الرباعي "كوادرت" حرص الهند على أن تكون ذات دور استراتيجي في أمن مضيق مالقا عبر التعددية مع اليابان -أستراليا-أمريكا، وبذلك تضيق فرص الصين في توسيع نفوذها، والتي لا قدرة للهند على فعله فراداً.

وتراقب الهند بحذر شديد توسع النفوذ الصيني في المحيط الهندي. وانخرطت في مبادرة مع أمريكا لتطويق مبادرة الحزام والطريق الصينية بترويج مبادرة طريق بحري الهند-الإمارات العربية-السعودية-إسرائيل-أوروبا. ويبدو الهند ورقة الضغط على الصين بالتهديد بحصار المضيق في حالة الحرب بين القوتين، على الرغم من تعاظم الحضور البحري الصيني في المحيط الهندي.

وفي الجملة، فإن دور الهند في تدبر مركب الأمن في مضيق مالقا محدود، بالمقارنة مع الصين، ولذلك تلوذ إلى صيغة هيكل من متعدد الأطراف، بعدما أصبح عصبياً على الولايات المتحدة أن تديم تسيدها في صوغ وتدبر الأمن في مضيق مالقا.

\* أستاذ العلاقات الدولية بعدة جامعات عالمية -عراقي مقيم بأوروبا

ترامب " العدو الاستراتيجي". وتسعى لتطويقه وعزله بما أوتيت من وسائل ومنها خنق الصين في عنق الزجاجة. وأصبح المضيق ميداناً من صورة مصغرة للتنافس العالمي الصيني الأمريكي. وتعمل أمريكا على حضورها العسكري في المحيط الهادي وكذلك في الهندي من خلال السطول الخامس في الخليج العربي ليصبح المضيق تحت رقابة البحرية الأمريكية من الجبهتين والذي يستعصي على الصين أن تجاربه عملياً. وقد عززت أمريكا علاقاتها الأمنية مع الدول الساحلية للمضيق لتمكينها من التسهيلات اللوجستية. وتتفد البحرية الأمريكية تمارين عسكرية للإبحار عبر المضيق لتوكيد حرية الإبحار في المياه الدولية وعدم الاعتراف بمطالب الصين في جزر ومجال بحر جنوب الصين.

أشركت أمريكا حلفاءها في مواجهة الصين. ففي التحالف الرباعي الأمريكي-الياباني-الأسترالي-الهندي يمثل المضيق حلقة الربط الاستراتيجي البحري بين الفضاء الهادي-الهندي. وتعزز الرباط الاستراتيجي وتوسع الفضاء الجيوبوليتيكي باتفاق "أوكس" بين القوى الانكلو-سكسونية أمريكا-أستراليا-وبريطانيا. وبذلك يتحول المضيق إلى ممر استراتيجي عالمي للربط بين المحيطات الثلاثة. وبهذا تعمق وتوسع تطويق وعزل الصين استراتيجياً وجيوبوليتيكياً. وهو اعتراف بالهيمنة والسيطرة الأمريكية على المحيطات الثلاثة. وأصبح من العصي بمكان أو المستحيل على الصين أن تفلت من شراك هذه الشبكة والتي لا تستطيع التحرك فيها دون الإبحار عبر مضيق مالقا.

### مالقا ممر الهند إلى الشرق

تدرك الهند أن مضيق مالقا مفتاح التوسع وانتشار النفوذ الصيني في اتجاه المحيط الهندي، مثلما هو بوابة الهند إلى جنوب شرق آسيا والشرق في سياسة التوجه إلى الشرق للتنافس مع الصين. فتمر عبر المضيق 55% من تجارة الهند. وتشابك العلاقات بين القوتين عند مضيق مالقا يمثل مستوى التنافس والنزاع بينهما على صعيد العلاقات الثنائية في النزاعات على الحدود والحروب بينهما، وكذلك على صعيد التنافس على الدور الإقليمي والقاري الآسيوي وصعيد النظامين السياسي والاقتصادي الدولي.

الممر يقلل التكاليف ٢٥٠٠ دولار لكل ١٥ طنًا و١٤ يومًا مقابل ٤٠ يومًا عبر قناة السويس

## ممر "الشمال-الجنوب" بحري ووبري وحديدي طوله ٧٢٠٠ كيلو من بومباي وعمان وإيران وروسيا حتى هلسنكي

تواجه روسيا في هذه المرحلة من تاريخها تحديات غير مسبقة على خلفية تداعيات الحرب الأوكرانية، والتغيرات المتسارعة للوضع السياسي والأمني، إن كان عالمياً، كما وفي محيطها القريب الذي يدخل ضمن نطاق مصالحها الحيوية، ويشكل جزءاً من مشاريع واعدة تسعى روسيا إلى تحقيقها في مجال النقل الدولي والإقليمي. وقد خلفت هذه التعقيدات في المشهدين الدولي والإقليمي مخاطر في اتجاهات عدة تقف أمامها روسيا، بما في ذلك مخاطر تهدد تحكمها الذي راكمته عبر التاريخ بالمنافذ على البحار الدافئة، ومساعدتها لتحويل البحار الشمالية المتجمدة إلى ممر نقل تجاري دولي، ينافس ممرات كبرى مثل قناة السويس وقناة بنما.

### د. محمود الحمزة

أما المخاطر التي تحدد بمشروع ممر بحار الشمال فهي مرتبطة بموقف إدارة الرئيس الأمريكي دونالد ترامب ومواقف الدول المطلة على المنطقة القطبية إزاء رؤية روسيا لمستقبل تلك المنطقة. وأخيراً هناك التحديات حول بحر قزوين ومشروع النقل الدولي "شمال-جنوب"، وذلك على خلفية التوتر في منطقة الخليج العربي، والتصعيد حول إيران، وبقاء الوضع هناك مفتوحاً على مختلف الاحتمالات.

تشكل الممرات البحرية في الشرق الأوسط والخليج أحد أهم عناصر الجغرافيا السياسية العالمية، إذ تمر عبرها نسبة كبيرة من تجارة الطاقة العالمية، وتتمثل أهم هذه الممرات في مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس، التي تشكل عقداً استراتيجية في شبكة التجارة العالمية.

أما بالنسبة لروسيا، فإن هذه الممرات تمثل جزءاً من معادلة جيوسياسية أوسع تتعلق بإعادة تشكيل النظام الدولي، حيث تسعى موسكو إلى تقليل الهيمنة الغربية على طرق التجارة وتعزيز الممرات الأوراسية البديلة.

وتختلف طبيعة المخاطر المحدقة بالمنافذ والممرات المائية التي تؤثر على روسيا، حسب كل منطقة. فالمخاطر في البحر الأسود ناتجة عن تحول المنطقة إلى مسرح عمليات عسكرية، مع تأثير واضح على التجارة الخارجية لروسيا ونفوذها في البحار العالمية، ورغبتها بضممان إمدادات لأساطيلها، لاسيما في البحر الأبيض المتوسط. وهناك اهتمام تاريخي روسي بالبحر الأسود، لم يتراجع في عهد الدولة الروسية الحديثة التي نشأت بعد تفكك الاتحادية السوفياتي.

ومازال هذا البحر يحظى بأهمية في استراتيجية روسيا الاقتصادية الخارجية. فروسيا ثاني أكبر مُصدّر للنفط في العالم، ويمر ٢٢٪ من شحناتها عبر موانئ البحر الأسود، بالإضافة إلى تصدير الحبوب إلى العالم، سيما وأن روسيا تعتبر ثاني أكبر منتج للقمح في العالم (أكثر من ١٠٠ مليون طن من القمح سنوياً). بينما تعود المخاطر في بحر البلطيق إلى اشتداد التنافس مع الغرب ممثلاً بقوات حلف الناتو، وتصاعد حدة التوتر هناك على خلفية رد الفعل الأوروبي والغربي بشكل عام على العملية العسكرية الروسية في أوكرانيا.



## روسيا ثاني أكبر مُصدّر للنفط في العالم ويمر ٢٢٪ من شحناتها عبر موانئ البحر الأسود بالإضافة إلى تصدير الحبوب للعالم

إنجازات تاريخية حققتها حين تمكنت من السيطرة على مناطق شرق أوكرانيا المطلة على شريط طويل من ساحل البحر الأسود، وكذلك على بحر آزوف.

ومع أن رد فعل الغرب على العملية العسكرية الروسية في أوكرانيا أثر بشكل واضح على الاقتصاد الروسي، إلا أن تأثيره، بالإضافة إلى تحول البحر الأسود إلى مسرح عمليات قتالية، لم يؤد إلى وقف النشاط التجاري الروسي عبر موانئ البحر الأسود بشكل تام، وفي عام ٢٠٢٤م، بلغت صادرات روسيا الزراعية ٤٣ مليار دولار، أي ضعف مستوى صادرات الأسلحة قبل الأزمة، والتي تُعدّ مصدراً مهماً للدخل في الميزانية الروسية. ويمر جزء كبير من صادرات الحبوب عبر موانئ البحر الأسود.

يضاف إلى ذلك الأخطار الناتجة عن التوتر في منطقة الخليج العربي وإغلاق مضيق هرمز الذي يمر منه حوالي ٢٠٪ من النفط والغاز العالمي. وكذلك الأخطار المحدقة بمضيق باب المندب في اليمن الذي يتم التصعيد فيه خاصة بعد سيطرة الحوثيين على مساحات من اليمن وامتلاكهم أسلحة إيرانية فتاكة مثل الصواريخ الباليستية التي تهدد بضرب السفن التي تمر بالبحر الأحمر من مضيق باب المندب ومن قناة السويس. ويُعدّ البحر الأسود قاعدةً رئيسيةً لبسط النفوذ البحري الروسي خارج حدود المنطقة المباشرة. وقد وفّر أسطول البحر الأسود الدعم اللوجستي للعملية الروسية في سوريا، مما مكّن روسيا من فرض منطقة سيطرة محدودة في شرق البحر الأبيض المتوسط. يبقى التحدي الأهم الذي تواجهه روسيا بخصوص البحر الأسود هو استعادة استقراره وقدرتها بالحفاظ على ما تعتبره

## مخاطر بحر البلطيق تعود للتنافس مع "الناتو" وتصاعد التوتر على خلفية رد الفعل الأوروبي والغربي على العملية العسكرية الروسية في أوكرانيا

مصدر التوتر الثاني الذي تهدد روسيا بأنه قد يؤدي إلى نشوب حرب عالمية، هو احتمال أن يقوم الناتو بإغلاق ممر سوفالكي الذي يربط روسيا مع مقاطعة كالينينغراد. وفي نوفمبر عام ٢٠٢٥م، حذر أندريه كوليسنيك، عضو لجنة الدفاع في مجلس الدوما، من أنه "إذا حدث إغلاق كامل لهذا الممر، فإن الحرب العالمية الثالثة ستبدأ وفقاً للعقيدة العسكرية، مع كل العواقب المترتبة على ذلك".

ومع أن منطقة البحر الأسود لا تزال الأكثر توتراً من حيث احتمالية نشوب صدام بين روسيا وحلف الناتو، مع مواجهات غير مباشرة بين روسيا ودول الحلف مع استمرار النزاع الأوكراني، فإن استمرار التوترات في العلاقات بين روسيا والغرب في منطقة البلطيق، ونظراً لطبيعتها السياسية والجيوستراتيجية، يُنذر بأن تصبح هذه المنطقة ساحة رئيسية للعمليات العسكرية. وعلى عكس منطقة البحر الأسود، حيث تُعدّ تركيا وجورجيا من بين الدول الساحلية التي تُفضّل عدم قطع العلاقات مع روسيا بسبب الصراع الأوكراني، فإن دولاً مماثلة غير موجودة في منطقة البلطيق، ينظر كل من روسيا ودول البلطيق الأعضاء في حلف الناتو إلى الآخر كتهديد محتمل.

ويعتبر مضيق هرمز من أهم الممرات البحرية لمصادر الطاقة في العالم، إذ يربط الخليج العربي بالمحيط الهندي عبر خليج عمان. ويشكل المضيق نقطة عبور رئيسية لـ ٢٠-٢١ مليون برميل من النفط يومياً، وكميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال وخاصة من قطر إلى الأسواق العالمية. ومن هنا فالأزمة المستمرة هذه الأيام في منطقة الخليج تعكس بشكل مباشر على أسواق الطاقة، وتعكس سلباً على روسيا ونفوذها في المنطقة وإمكانية إنشاء ممرات إمداد عبر إيران إلى الهند.

تصاعدت حدة التوتر بين روسيا الاتحادية وحلف الناتو في بحر البلطيق بصورة غير مسبوقة في السنوات الأخيرة. ومع أن هذا البحر كان دوماً مسرح تنافس بين الجانبين، إلا أنه منذ إعلان روسيا في فبراير ٢٠٢٢م، عن بدء العملية العسكرية في أوكرانيا، تحول بحر البلطيق إلى مسرح عمليات عسكرية غاية في الخطورة، ينذر بتفجر صراع عالمي خطير بين قوى نووية كبرى مثل روسيا والناتو الذي يضم دولاً نووية منها الولايات المتحدة وفرنسا.

وكان قرار السويد وفنلندا الانضمام إلى حلف شمال الأطلسي (الناتو) أحد أبرز مظاهر تصاعد التوترات الحادة بين روسيا والغرب. وسيؤثر الوضع الناتج حتماً على موقف روسيا في منطقة البلطيق وفي أوروبا عمومًا. ويتضح أكثر فأكثر اختلال التوازن الجيوسياسي والعسكري بين روسيا والغرب، وهو ما لا يصب في مصلحة روسيا في ظل التصعيد الحاد للمواجهة الروسية / الغربية. ولا تزال أمام روسيا فرص عديدة لحماية مصالحها وتجنب العزلة التامة في المنطقة، فضلاً عن منع أخطر تطور للمواجهة، والذي قد يؤدي إلى صدام عسكري مباشر مع الناتو.

ما يزيد من مخاطر تحول البلطيق إلى ساحة مواجهة عالمية بين قوى نووية كبرى، المخاوف التي عبر عنها الجانب الروسي من احتمال أن تقدم دول البلطيق على إغلاق خليج فنلندا الذي تطل روسيا عبره على هذا البحر، أو حتى إغلاق المضيق الدنماركي الذي يربط بحر البلطيق ببحر الشمال وعبره بالمحيط الأطلسي أمام حركة السفن الروسية، لاسيما على خلفية نقاشات مستمرة داخل الاتحاد الأوروبي بشأن إمكانية تقييد مرور ناقلات النفط التي تحمل الخام الروسي عبر المضائق الدنماركية بشكل كامل.

## تحديات مشروع ممر بحر الشمال مرتبطة بموقف إدارة الرئيس الأمريكي ترامب ومواقف الدول القطبية إزاء رؤية روسيا لمستقبل تلك المنطقة

## ممرات الشرق الأوسط البحرية تمثل لروسيا جزءاً من المعادلة الجيوسياسية لتشكيل النظام الدولي وتقليل الهيمنة الغربية وتعزيز الممرات الأوراسية

**ممر بحر الشمال- ذوبان الجليد يثير تنافساً بين روسيا والغرب**

في السنوات الأخيرة، وفي ظل العقوبات الغربية الشديدة على روسيا، ومحاولات الولايات المتحدة ودول أوروبا الغربية عزل روسيا عبر إغلاق سلاسل النقل والخدمات اللوجستية الدولية، تزايد دور ممر بحر الشمال بشكل كبير، ويُعدّ حالياً بوابة روسيا المباشرة إلى الأسواق العالمية. ونظراً لعدم استقرار طرق النقل والخدمات اللوجستية الدولية حالياً، يُعدّ الوصول المباشر إلى دول جنوب شرق آسيا والهند والخليج العربي وإفريقيا، التي تشهد علاقاتها التجارية تطوراً مستمراً، أمراً بالغ الأهمية لروسيا.

ويُعدّ طريق بحر الشمال جزءاً من ممر النقل عبر القطب الشمالي، وهو ممر وطني روسي تاريخياً، يمتد عبر مياه المحيط المتجمد الشمالي على طول الساحل الشمالي لروسيا. وهو أقصر بنسبة ٤٠٪ من الطريق من سانت بطرسبرغ إلى فلاديفوستوك عبر قناة السويس، إلا أن فترة الملاحة على طول طريق بحر الشمال لا تتجاوز شهرين إلى أربعة أشهر، ولا تسمح باستخدامه على مدار العام إلا كاسحات الجليد ويوفر طريق بحر الشمال الوصول إلى الموارد الغنية للجرف القاري القطبي ورواسب سيبيريا. حيث يُنتج القطب الشمالي ١٠٪ من نفط العالم و٢٥٪ من غازه الطبيعي، ويقع ما يقارب ٨٠٪ من إجمالي النفط والغاز في القطب الشمالي في شمال روسيا، ويتركز معظمه على جرف بحر كارا وبحر بارنتس.

وتعلق روسيا الآمال بأن يصبح طريق بحر الشمال مع الوقت بديلاً أو منافساً للطرق المتاحة حالياً، مثل قناة السويس. إلا أن خبراء يشككون بقدرة الممر الشمالي على منافسة ممر مثل قناة

مشروع ممر "شمال- جنوب" الاستراتيجي من الهند إلى روسيا؛ يمثل مشروع نقل دولي كبير تشارك فيه إيران والهند وروسيا (دول مؤسسة) وسلطنة عمان، وتركيا، كازاخستان، أرمينيا، قرغيزستان، طاجيكستان، بيلاروسيا، أوكرانيا، سورية، وبلغاريا. ويتكون الممر الشمالي الجنوبي من شبكة خطوط بحرية وبرى وسكك حديدية يبلغ طولها ٧٢٠٠ كيلومتر، ويبدأ من بومباي بالهند ليربط المحيط الهندي ومنطقة بحر عمان مع بحر قزوين مروراً بإيران، ثم يتوجه إلى سان بطرسبورغ الروسية، ومنها إلى شمال أوروبا وصولاً إلى العاصمة الفنلندية هلسنكي.

ويعتبر هذا المشروع أحد أرخص الطرق الرابطة بين قارتي آسيا وأوروبا، وبذلك ينافس قناة السويس، حيث تتقلص تكاليف النقل عبره بمقدار ٢٥٠٠ دولار مقابل كل ١٥ طناً، هذا فضلاً عن أن ذلك يستغرق ١٤ يوماً فقط، في مقابل ٤٠ يوماً عبر طريق قناة السويس. ولكن المشروع يتعثر تنفيذه بسبب العقوبات الدولية على إيران، وكذلك بسبب الحرب الدائرة في إيران والتي تشارك فيها الولايات المتحدة وإسرائيل (منذ ٢٨ فبراير ٢٠٢٦). وتسعى روسيا من خلال هذا المشروع إلى فك عزلتها الاقتصادية وحركتها التجارية لاستعادة مواقعها في الأسواق الأوروبية، ولمنافسة الدور الصيني المتنامي في وسط آسيا.

وتقدر جودة المشروع اقتصادياً بأنها مرتفعة، لأنه سيقصص تكاليف النقل بين الهند وروسيا بنحو ٣٠٪، والزمن الذي تستغرقه بنحو ٤٠٪، مقارنة بالطرق التقليدية، بحسب تقرير لـ (The Diplomat) بتاريخ ٤ مايو ٢٠١٥م، وسيربط الخط الرئيسي للممر بخطوط فرعية تخترق وسط آسيا وشرق أوروبا، قبل وصول الممر إلى سان بطرسبورغ، ومنها إلى الأسواق الأوروبية براً وبحراً، الأمر الذي يزيد من أهمية المشروع الاقتصادية والاستراتيجية.

## سيناريو إغلاق الناتو ممر سوفالكي الذي يربط روسيا مع كاليينغراد قد يؤدي إلى حرب عالمية ثالثة وفقاً للعقيدة العسكرية الروسية

## يُنْتَجِ القُطْبُ الشَّمَالِي ١٠٪ من نَفْطِ العَالَمِ و٢٥٪ من غَازِهِ الطَّبِيعِيِّ و٨٠٪ من إجمالي النفط والغاز في الشمال ومعظمه على جرفي بحر كارا وبارنتس

والخليج العربي. ويتكون الممر الهندي من ممرين منفصلين، أحدهما يربط الهند بالخليج العربي والآخر يربط الخليج العربي بأوروبا، ويمتد هذا الطريق من موانئ الهند إلى الولايات المتحدة عبر دولة الإمارات والمملكة السعودية والأردن ثم إسرائيل وإيطاليا.

### كيف ستواجه روسيا هذه التحديات للحفاظ على نفوذها البحري

حددت روسيا آليات مواجهتها التحديات التي تؤثر على نفوذها في البحار والمحيطات بموجب "العقيدة البحرية"، التي أُقرت عام ٢٠٢٢م، وتؤكد على هدف تعزيز مكانة روسيا كقوة بحرية رائدة عالمياً. وتضاف إليها المبادرة الروسية للأمن في منطقة الخليج التي اقترحتها منذ سنوات، وتتنظر روسيا إلى الممرات البحرية في الشرق الأوسط من خلال ثلاثة أبعاد رئيسية: أمن الطاقة العالمي، والتوازن الجيوسياسي، والنظام الدولي متعدد الأقطاب.

وترى موسكو أن استقرار الممرات البحرية في الخليج ضروري للحفاظ على استقرار الاقتصاد العالمي وأسواق الطاقة. لذلك تدعو موسكو إلى ضمان حرية الملاحة الدولية وعدم احتكار إدارة الممرات الاستراتيجية من قبل قوة واحدة، ويعكس هذا الموقف الرؤية الروسية للنظام الدولي بوصفه نظاماً متعدد الأقطاب يقوم على توازن القوى بين الدول الكبرى. وإذا كانت موسكو قادرة ومضطرة للتدخل العسكري في الممرات البحرية المجاورة لها، فإنها غير قادرة على التدخل العسكري لحماية مصالحها في الممرات العالمية مثل مضيق باب المندب ومضيق هرمز وقناة السويس، بل يمكنها البحث عن ممرات بديلة.

السويس، لجملة أسباب، وفي مقدمتها طبيعة المناخ في القطب الشمالي، حيث لا تستطيع السفن التحرك هناك إلا خلال فترة محدودة من السنة (٣ - ٤ أشهر فقط) وغير ذلك ستكون السفن التجارية بحاجة لمرافقة كاسحة جليد، ما يؤدي إلى طول الزمن خلال الرحلة. هذا علاوة على مسائل أخرى مثل أفضلية أن تكون الحمولة قادرة على تحمل البرد القارس.

### بحر قزوين أمام تهديد حقيقي بأن تشعله نيران الحرب في إيران

على خلاف الوضع في البحر الأسود وبحر البلطيق، لم يكن بحر قزوين مسرحاً لتنافس مباشر بين روسيا والغرب، ولا منطقة تهدد بنشوب مواجهة مباشرة بينهما. وفي أغسطس ٢٠١٨م، في مدينة أكتاو الكازاخستانية، وقع قادة خمس دول - روسيا وأذربيجان وإيران وكازاخستان وتركمانستان - اتفاقية الوضع القانوني لبحر قزوين، التي حددت قواعد تنظم الملاحة والصيد والبحث العلمي وإنشاء خطوط الأنابيب وغيرها.

إلا أن حالة الاستقرار في بحر قزوين خلال العقود الماضية باتت اليوم مهددة بصورة مباشرة، وذلك على خلفية الهجوم الإسرائيلي - الأمريكي على إيران. إذ لم يعد التصعيد في الشرق الأوسط مجرد "أخبار من بعيد" بالنسبة لسكان جنوب روسيا. فالحرب بين إيران والتحالف الإسرائيلي الأمريكي تُثير تساؤلات حول استقرار بحر قزوين الهش. ويحذر مراقبون من أنه في حال طالبت أمد الحرب، ستعتمد إيران مجدداً على الدعم الروسي - الغذاء وغيره من المساعدات، بموجب برنامج "الإعارة والتأجير"، وفي هذه الحالة هناك خطر أن يصبح بحر قزوين هدفاً لهجمات صاروخية من الطائرات الأمريكية والإسرائيلية.

ومن جهة أخرى يبحث الروس الممر الهندي "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEEC)، الذي يهدف إلى إعادة تشكيل اللوجستيات العامة في المحيط الهندي وإنشاء منطقة اقتصادية ذات محورين وهما الساحل الغربي للهند

## الدروس المستفادة من غلق مضيق هرمز:

إيجاد بدائل لتصدير النفط والغاز  
الخليجي عبر البحرين الأحمر والمتوسط

يُسلط هذا المقال الضوء على أهمية المنافذ البحرية (المضايق والممرات البحرية) كمضيق هرمز ومخاطر إغلاقه نتيجة لتوترات وحرب في منطقة الخليج والتأثيرات السلبية لهذا الإغلاق على الاقتصادات الخليجية والاقتصاد العالمي، لاسيما التأثير على مصادر الطاقة العالمية حيث يمر في مضيق هرمز نحو (٢٠٪) من إجمالي صادرات النفط الخام المنقول بحراً على الصعيد العالمي، ونحو (٢٠٪) من تجارة الغاز الطبيعي المُسال في العالم، وثالث إمدادات اليوريا العالمية، وربع تجارة الأيونيا الدولية.

أ. د. نوزاد عبد الرحمن الهيتي

## أولاً- الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز:

للغاية من السلع الأساسية الدولية تمر عبره. هذا علاوة على عبور ناقلات النفط المحملة بما يتخطى ثلث النفط المنقول بحراً على الصعيد العالمي، حيث إن مضيق هرمز وباختصار يربط بين أكبر مستودع نفطي بالعالم وأكبر الأسواق العالمية المستوردة. وكشف تقرير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية أنه في عام ٢٠٢٥م، أن نحو (٢١٪) من الصادرات النفطية عالمياً مر عبر مضيق هرمز، وأن الأسواق الآسيوية كان حصتها (٨٤٪) من إجمالي صادرات النفط الخام والمكثفات واحتلت الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية صدارة الدول المستوردة للنفط الخام عبر المضيق، حيث استقطبت مجتمعةً (٦٩٪) من إجمالي التدفقات النفطية.. يمر ما يناهز (٢١) مليون برميل يومياً، ليأتي ثانياً بعد مضيق ملاقا بين الممرات الرئيسية العالمية التي تمر خلالها ناقلات النفط الخام العالمي.

يُصنف مضيق هرمز من الناحية الاستراتيجية كواحد من بين (١١) مضيقاً في العالم ذات أهمية اقتصادية عالمية، حيث من يُسيطر عليه يسيطر على أكثر من ثلث الصادرات العالمية للنفط. ويقع مضيق هرمز بين إيران من الشمال، وعمان والإمارات من الجنوب، وهو يربط بين الخليج العربي وبحر العرب، ويتميز بعمقه الكافي لمرور أضخم ناقلات النفط بالعالم، ويُستخدم من قبل كبار منتجي النفط والغاز في الشرق الأوسط، وكذلك زبائنهم حول العالم. ولا يقتصر النفط المار عبر المضيق على إيران فقط، بل يشمل أيضاً العراق والكويت وقطر والسعودية والإمارات.

حظي مضيق هرمز باهتمام المختصين، فبات يشار إليه بشريان الطاقة العالمي. ورغم وجود العديد من الأسباب التي تُوّجح أزمة الملاحة في مضيق هرمز، بيد أن العامل الاقتصادي يُعد الأهم والأخطر من بينها، حيث يكفي أن نعلم أن جزءاً كبير

وتُعد السعودية من أكثر دول مجلس التعاون استفادة من مضيق هرمز، حيث تصدر ما بين ٧٠-٨٥٪ من صادراتها من شكل (١) شحنات النفط العالمية التي تمر عبر الممرات البحرية



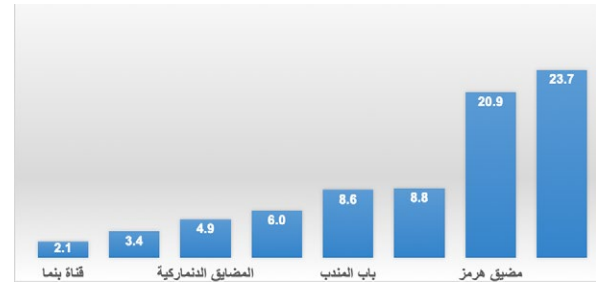
شكل (٢) صادرات دول مجلس التعاون الخليجي والعراق من النفط الخام ومشتقاته لعام ٢٠٢٥ مليون برميل يومياً



شكل (٢) صادرات دول مجلس التعاون الخليجي والعراق من النفط الخام ومشتقاته لعام ٢٠٢٥ مليون برميل يومياً

المصدر: تم إعداد الشكل من قبل الباحث بالاعتماد على بيانات إدارة معلومات الطاقة العالمية

شكل (١) شحنات النفط العالمية التي تمر عبر الممرات البحرية لعام ٢٠٢٥ " مليون برميل"



خلاله، وتأتي الإمارات بالمرتبة الثانية، حيث تصدر ما بين ٥٥-٧٠٪ من صادراتها النفطية عبره. بينما يتم شحن (٨٥٪) من الصادرات النفطية للعراق عن طريق المضيق. أما بالنسبة لقطر والبحرين والكويت وإيران فليس لديها خيار اليوم سوى تصدير نفطهم عبر هذا الممر المائي. وفي عام ٢٠٢٥م، على سبيل الإبانة، صدرت السعودية نحو (٥,٥) مليون برميل يومياً، تلتها العراق بنحو (٣,٢) مليون برميل، ثم الكويت بنحو (١,٩) مليون برميل يومياً، ثم الإمارات بنحو (١,٥) مليون برميل يومياً، وقطر (١,٠٤) برميل.

## يُصنف مضيق هرمز من أهم (١١) مضيّقًا في العالم من الناحية الاقتصادية لسيطرته على أكثر من ثلث الصادرات العالمية للنفط

قاد إغلاق مضيق هرمز إلى ارتفاع أسعار الغاز الطبيعي المسال في أوروبا بنحو (٥٠٪) مقابل (٤٠٪) في آسيا، بعد أن أعلنت قطر بند القوة القاهرة فيما يتعلق بتصدير الغاز، حيث تُرسل قطر، وهي ثاني أكبر مصدري الغاز الطبيعي المسال في العالم، أكثر من (٩٠٪) من صادراتها عبر مضيق هرمز. ويمكن أن تتفاقم أزمة توريد الغاز، حيث إن سوق الغاز يتصف بقدرات تخزين محدودة مقارنة بالنفط وبموسمية عالية في الطلب واستجابة أبطأ للمنتجين بسبب تعقيدات الاستثمار في إنتاج الغاز وتسييله، الأمر الذي يعني أن التصحيح يستغرق وقتًا أطول.

### الأثار على الاقتصاد الكلي

الضغوط التضخمية: ستتجرم الزيادة الحادة في أسعار النفط والغاز العالمية مباشرة إلى ارتفاع تكاليف المدخلات عبر العديد من القطاعات الاقتصادية، أبرزها النقل والكيماويات والصناعات الثقيلة. هذا سيؤدي حتمًا إلى تسارع التضخم العالمي، مما يفرض ضغوطاً متجددة على المصارف المركزية في جميع أنحاء العالم ويقوض التقدم الأخير في استقرار الأسعار. يُشير التحليل التاريخي للبنك الدولي إلى أن صدمات أسعار النفط كانت المحرك الرئيسي للتغير في التضخم العالمي خلال الخمسين سنة المنصرمة، حيث ساهمت بأكثر من ٣٨٪.

احتمالية التباطؤ الاقتصادي العالمي أو الركود: يمكن أن يؤدي التأثير المشترك لارتفاع تكاليف الطاقة والتضخم المتفشي إلى تباطؤ كبير بالنشاط الاقتصادي العالمي. يتوقع المحللون انكماشاً في الناتج المحلي الإجمالي العالمي يتراوح بين ١٪ و ٢٪ إذا أُغلق مضيق هرمز لفترة طويلة، مما قد يؤدي إلى دوامة ركود. ستواجه البنوك المركزية معضلة حاسمة: ما إذا كانت ستعطي الأولوية لمكافحة التضخم من خلال رفع أسعار الفائدة، مما يُعرض النمو الاقتصادي للخطر، أو تحفيز النمو، مما قد يؤدي إلى تفاقم الضغوط التضخمية.

زيادة تكاليف الشحن وارتفاع أقساط التأمين: أدى إغلاق مضيق هرمز إلى فوضى في أسواق الشحن والتأمين العالمية، حيث ارتفعت أقساط التأمين البحري لتغطية الحرب إلى مستويات تخطت (١٠٠٠٪)، كما وتضاعفت الأسعار التي عادة ما تصل

وبالإضافة إلى النفط المار بمضيق هرمز يُصنف أيضاً بأنه طريقاً رئيسياً للغاز المسال؛ حيث يمر عبره نحو (٢٠٪) من تجارته العالمية، وقطر المستخدم الأكبر للمضيق لشحن الغاز المسال؛ إذ ينقل ثلثي إنتاجها اليومي من الغاز أو ما يعادل (١٦,٣) مليار قدم مكعبة يومياً إلى دول كالصين والهند وكوريا الجنوبية. وخلال السنوات الخمسة ارتفعت واردات الصين من الغاز المسال عبر المضيق بنحو مرتين ونصف المرة لتصل إلى (٢,٧) مليار قدم مكعبة يومياً.

### ثانياً- التداعيات الاقتصادية للإغلاق على الاقتصادات العالمية والاقتصادات الإقليمية:

إن تعطيل الملاحة في مضيق هرمز أو إغلاقه سيقود إلى انعكاسات سلبية على الاقتصاد العالمي لاسيما الدول التي تعتمد على موارد الطاقة العابرة من خلال المضيق، علاوة على تأثير الإغلاق على الاقتصادات الإقليمية التي تنتج ثلث الصادرات العالمية من النفط الخام ومشتقاته ونحو (٢٠٪) من صادرات الغاز الطبيعي المسال وتعتمد على عوائد النفط والغاز في تمويل الموازنة العامة وتنفيذ المشاريع التنموية، وفيما يلي تفصيلاً للتداعيات الاقتصادية على الاقتصادات العالمية والاقتصادات الإقليمية

#### ١) التداعيات على الاقتصادات العالمية

##### الارتفاعات المتوقعة في أسعار النفط وتقلباتها:

أدى الإغلاق الكامل لمضيق هرمز وبقاء قرابة (١٠٠٠) ناقلة نفط عالقة فيه وفي بحر العرب والبحر الأحمر إلى ارتفاع فوري في أسعار النفط العالمية، حيث وصل سعر خام برنت في العقود الأجلة إلى ما يقرب من (١٢٠) دولاراً للبرميل في ٩ مارس ٢٠٢٦م، وهو أعلى مستوى له منذ منتصف ٢٠٢٢م، ثم سرعان ما انخفض إلى قرابة (٩٢) دولاراً في ١١ مارس بعد توقع الرئيس ترامب أن الحرب قد تنتهي قريباً، مما هداً المخاوف بشأن الاضطرابات المطولة في إمدادات النفط العالمية. الاضطراب وارتفاع الأسعار في أسواق الغاز الطبيعي المسال:

إن إغلاق مضيق هرمز له تداعيات خطيرة على القطاع الزراعي العالمي من ناحيتين، الأولى هي توقف اليوريا، إذ أن دول الخليج من أكبر وأهم مصدري اليوريا حول العالم، والثانية هي وقف تصدير الغاز المسال، وهو ضروري لصناعة الأسمدة النيتروجينية كاليوريا والأمونيا. سيكون لأي اضطرابات هنا تأثيرات متتالية على الإنتاج الغذائي العالمي والأسعار.

#### ٢) التداعيات على الاقتصادات الإقليمية:

انخفاض حاد في الإيرادات العامة: تعتمد اقتصادات المملكة العربية السعودية والعراق والإمارات العربية المتحدة والكويت وقطر بشكل كبير على مضيق هرمز لصادراتها من النفط والغاز. قد يؤدي الحصار المطول إلى وقف ما يُقدر بـ ١,٢ تريليون دولار من صادرات النفط السنوية من دول مجلس التعاون الخليجي.

العراق: يُعد عرضة للخطر بشكل استثنائي، حيث تُشكل إيرادات النفط ٩٣٪ من موازنته الفيدرالية. سيؤدي الإغلاق إلى منع صادراته النفطية التي تزيد عن (٣,٥) مليون برميل يومياً، مما يُشكل شللاً فعلياً لاقتصاده الذي يعاني اليوم من أزمات مالية، ويؤثر مباشرة على رواتب موظفي الخدمة المدنية.

السعودية والكويت: تشكل الإيرادات النفطية نسبة عالية تتراوح بين (٨٠-٩٠٪) من إيراداتها الحكومية. سيتطلب الإغلاق تخفيضات جذرية في الموازنة وقد يؤخر بشكل كبير مشاريع التنمية الوطنية الكبرى.

الإمارات وقطر: يساهم قطاع الهيدروكربون بنسبة (٦٠-٧٠٪) من ناتجهما المحلي الإجمالي. بالرغم من بعض الجهود نحو التنوع الاقتصادي، ستُعاني هاتان الدولتان من خسائر كبيرة في الإيرادات.

تحليل العواقب الاقتصادية التي تلحقها إيران بنفسها: بينما هددت إيران مراراً بإغلاق المضيق، فإن مثل هذه الخطوة ستكون مدمرة اقتصادياً لها. تعتمد إيران على المضيق في ٩٠٪ من صادراتها النفطية، حيث يمر ٩٦٪ من صادراتها عبر محطة جزيرة خارک. سيؤدي الإغلاق إلى شل الصادرات الإيرانية بشدة (حوالي ٢,٦ مليون برميل يومياً)، والتي تُشكل (٤٠٪) من إيراداتها الحكومية.

إلى (٥٠٪) في زمن الحرب، ثلاث مرات في بعض الحالات، لتصل إلى (٧٥٠) ألف دولار للسفينة الواحدة بدلاً من (٢٥٠) ألف دولار. ومن المرجح أن يُعلق مؤمنو الشحن التغطية للسفن العابرة للمضيق أو يطلبون أقساطاً تأمين "مخاطر الحرب" باهظة، مما يجعل الشحن مكلفاً للغاية. سيتطلب ذلك مسارات أطول وأكثر تكلفة عبر رأس الرجاء الصالح، مما يؤثر على تدفقات التجارة العالمية ويزيد من الضغوط التضخمية على جميع السلع والخدمات. ومن الجدير بالذكر أن أسعار ناقلات النفط المتجهة إلى آسيا قد ارتفعت بالفعل بنسبة ٤٠٪ بسبب تزايد المخاطر الجيوسياسية في المنطقة.

#### التأثير على سلاسل الإمداد العالمية

اضطراب تدفقات التجارة البحرية غير النفطية: تمتد التداعيات الاقتصادية إلى ما هو أبعد من النفط والغاز. يمر حوالي (٢٥٪) من إجمالي التجارة البحرية من منطقة الخليج، بما في ذلك السلع غير الطاقة، عبر مضيق هرمز. سيتلزم الإغلاق إعادة توجيه واسعة النطاق، مما يؤدي إلى فوضى لوجستية هائلة، وتكاليف كبيرة، وتأخيرات كبيرة لسفن الشحن عالمياً.

التصنيع والسلع الاستهلاكية: ستتقل زيادة تكاليف الشحن والتأخيرات إلى المستهلكين في جميع أنحاء العالم، مما يزيد الضغط على سلاسل الإمداد الهشة بالفعل بعد جائحة كورونا. ستكون الصناعات التي تعتمد على نماذج الإنتاج "في الوقت المناسب" (Just-in-time)، كالألكترونيات والسيارات، عرضة بشكل خاص لنقص المخزون وتوقف الإنتاج.

الكيمائيات والبتروكيمياويات: يُعد الخليج العربي مصدراً رئيسياً لسوائل الغاز الطبيعي والمنتجات البترولية المكررة مثل (CPP)، (DPP)، والميثانول وهي مواد أولية حاسمة لصناعة البتروكيمياويات العالمية وضرورية لتدفقات الديزل إلى آسيا وأوروبا. وتستحوذ دول الخليج على ثلث إمدادات اليوريا العالمية، وربع تجارة الأمونيا الدولية، ونحو (٢٠٪) من إنتاج الأسمدة الفوسفاتية. وأي اضطراب سيؤثر بشدة على هذه الإمدادات، مما يؤثر على الإنتاج الصناعي عالمياً.

الأمن الغذائي: إن اعتماد المنطقة الكبير على الواردات الزراعية عبر هرمز، لا سيما الحبوب والبذور الزيتية والسكر، يجعل الأمن الغذائي الإقليمي عرضة بشكل كبير للاضطرابات. علاوة على ذلك، يُعد الخليج العربي مصدراً رئيسياً للأسمدة وموادها الأولية (يمثل ١٦,٢٪ من إجمالي التجارة البحرية العالمية)، والمستفيدون الرئيسيون منها هم الهند والبرازيل والصين.

## ثالثاً-الخيارات أمام الدول الإقليمية والدول الكبرى لتأمين الطاقة في حال غلق مضيق هرمز:

### (١) طرق بديلة لتصدير الطاقة

#### السعودية:

خط أنابيب شرق-غرب: يمتلك خط الأنابيب الحيوي هذا قدرة مُعلنة تبلغ (٥) ملايين برميل يومياً، وقد تم توسيعه مؤقتاً إلى (٧) ملايين برميل يومياً عام ٢٠١٩م. ينقل النفط من مركز معالجة بقيق بالقرب من الخليج العربي إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، متجاوزاً بذلك مضيق هرمز. وقد تم استخدامه بشكل مكثف في عام ٢٠٢٤م، بسبب اضطرابات الشحن حول مضيق باب المندب.

#### الإمارات:

خط أنابيب الفجيرة: تدير الإمارات خط أنابيب مهماً يتجاوز مضيق هرمز، بسعة ١,٨ مليون برميل يومياً. يربط هذا الخط حقول النفط البرية بمحطة الفجيرة للتصدير، التي تقع استراتيجياً في خليج عُمان. خارج المضيق.

#### إيران:

خط أنابيب جوره-جاسك: أطلقت إيران هذا الخط عام ٢٠٢١م، ليصل إلى خليج عُمان، وتبلغ سعته حوالي (٣٠٠) ألف برميل يومياً. ومع ذلك، انخفضت صادراته إلى ٧٠ ألف برميل يومياً بحلول منتصف عام ٢٠٢٤، وتوقفت الشحنات بحلول سبتمبر.

بالرغم من وجود هذه البدائل، فإن قدرتها الإجمالية (حوالي ٢,٦ مليون برميل يومياً من السعة غير المستخدمة في خطوط الأنابيب السعودية والإماراتية، مع إشارة تقرير لوكالة الطاقة الدولية إلى إمكانية تصدير ٦,٥ مليون برميل يومياً عبر هذه الطرق البديلة) لا تكفي لتعويض الحجم الهائل من النفط والغاز الذي يمر عبر المضيق (٢٠-٣٠ مليون برميل يومياً). العديد من خطوط الأنابيب الأخرى في المنطقة قديمة أو غير صالحة للعمل بسبب قضايا سياسية أو اقتصادية كخط كركوك بانياس. كما أن استخدام خطوط الأنابيب يُضيف وقتاً وتكلفة إضافية للشحن.

### (٢) الاحتياطات البترولية الاستراتيجية

القدرة العالمية ودورها كمخزن مؤقت قصير الأجل: تُعد الاحتياطات البترولية الاستراتيجية (SPRS) مخزونات من

النفط الخام تحتفظ بها الدول لإطلاقها في حالة حدوث اضطراب في الإمدادات.

الولايات المتحدة: تمتلك أكبر احتياطي استراتيجي في العالم، بسعة قصوى مُصرح بها تبلغ ٧٢٧ مليون برميل. يمكنها توفير النفط بمعدل أقصى يبلغ ٤,٤ مليون برميل يومياً بعد ١٣ يوماً من قرار رئاسي.

الصين: يُعتقد أنها تمتلك ثاني أكبر احتياطي استراتيجي في العالم، حيث يُقدر أنها تحتفظ بنحو (٢٩٠) مليون برميل في عام ٢٠٢٤.

اليابان: احتفظت باحتياطات استراتيجية عامة تُعادل ٢٠٢ يوماً من واردات النفط الخام في نهاية عام ٢٠٢٤ حوالي (٦٧٠) مليون برميل.

الهند: لديها احتياطي بترولي استراتيجي حالي يبلغ حوالي ٣٨ مليون برميل يُمكن أن يُغطي (٧٤) يوماً من احتياجاتها من النفط الخام.

ويمكن القول بأنه بالرغم من الاحتياطات الاستراتيجية تُوفر رفقاً للإمدادات لمرة واحدة، غير أنها قد لا تكون كافية لمعالجة النقص طويل الأجل. تُعد هذه الاحتياطات حلاً قصير الأجل، وتُشير إلى أن الهند، بالرغم من احتياطاتها، ستظل تتأثر بشدة بأي اضطراب طويل الأجل.

وفي الختام يمكن القول بأن من أهم الدروس المستفادة من غلق مضيق هرمز بالنسبة لدول مجلس التعاون الخليجي والعراق هي ضرورة إيجاد البدائل لمضيق هرمز في تصدير النفط والغاز وهذا يتطلب تكثيف التعاون الاقتصادي بينها، وهنا يمكن طرح إمكانية مد أنبوب لنقل الغاز الطبيعي القطري إلى البحر المتوسط عبر الموانئ السورية، أو ميناء العقبة أو ميناء ينبع على البحر الأحمر، وكذلك إعادة إحياء تصدير النفط العراقي عبر الأنابيب إلى الموانئ التركية والسورية، وكذلك مد أنبوب لنقل الغاز مستقبلاً من حقل عكاز قرب الحدود العراقية السورية باتجاه ميناء بانياس في سوريا.

## الأمن البحري اليمني: التحديات والحلول

# ٣ مسارات للأمن وتقليل الاستقطاب والتدخل الخارجي: الردع الذاتي وتقييم التجارب السابقة والمقاربة الشاملة

يشكّل الموقع الجغرافي لليمن أحد أكثر المواقع حساسية في العالم من منظور الأمن البحري؛ إذ يطل على البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب، ويجاور واحدًا من أهم الممرات الاستراتيجية العالمية (مضيق باب المندب) والذي يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي عبر خليج عدن، لكن هذا الموقع في الوقت ذاته يضع اليمن في قلب تنافس إقليمي ودولي متصاعد، ويجعله عرضة لتحديات أمنية مركبة تمس الأمن الوطني والإقليمي والعالمي وتتعاكس فوراً على كل الدول المشاطئة للبحر الأحمر. وعند الحديث عن سياق الأمن البحري اليمني، فإن الأمن البحري اليمني لا يقتصر على حماية السواحل، بل يشمل ضمان حرية الملاحة، وتأمين التجارة الدولية، ومنع التهريب والإرهاب البحري، ومكافحة القرصنة والجريمة المنظمة العابرة للحدود، وحماية البيئة البحرية، ومنع الهجرة غير النظامية.

اللواء الركن/خالد علي محمد القملي

التحديات الكبيرة الملقاة على خفر السواحل. فالقوة البشرية الحالية تعاني من نقص في العدد والتدريبات وخصوصاً تدريبات البحث والانقاذ والصعود والاعتراض وعمليات التحقيق البحري والكشف عن المواد ذات الاستخدام المزدوج، وتقتصر أنشطة التدريب الحالية عادة على بعض التدريبات الداخلية تحت مظلة مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة أو على دعوة منتسبي المصلحة إلى التدريبات التي تعقد في بلدان ثالثة مما يزيد بشكل كبير من التكلفة بسبب التحديات اللوجستية.

على المستوى التنظيمي، أدت الضائقة المالية التي تمر بها الحكومة الشرعية اليمنية إلى اضطراب صرف الرواتب حيث يتأخر صرف الرواتب بين شهرين وأربعة أشهر رغم أن الراتب الشهري للجندي في خفر السواحل يتراوح بين ٦٠.٠٠٠ و ٩٠.٠٠٠ ريال يمني، أي من (١٠٠) إلى ٢٠٠ ريال سعودي، وفي حين يتأخر صرف الرواتب بين شهرين وأربعة أشهر وكذلك ضعف الحوافز، ما أثار على الروح المعنوية. كما أن تداخل الصلاحيات بين قوى عسكرية مختلفة على طول الساحل البالغ نحو ٢٥٠٠ كم أوجد

كما يرتبط مباشرة بالاستقرار الاقتصادي الإقليمي، إذ إن أي اضطراب في الممرات الحيوية التي تطل عليها اليمن ينعكس فوراً على سلاسل الإمداد وأسعار الطاقة وحركة التجارة العالمية. وبلغت المجال البحري اليمني الانتباه إلى مجموعة واسعة من التحديات الحقيقية وأبرزها:

### ١\_ التحديات البنوية والمؤسسية واللوجستية

على المستوى الفني والمادي، أفرز الصراع الممتد في اليمن، عقب انقلاب جماعة الحوثيين، تحديات عميقة أثرت في قدرات إنفاذ القانون البحري اليمني، وفي مقدمتها ضعف البنية المؤسسية لقوات خفر السواحل اليمنية وعجز الموازنة التشغيلية وشلل في الأصول البحرية وتضرر منظومات الرصد والرقابة الساحلية على المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الأمامية الذي خلق فراغاً أمنياً استغلته شبكات التهريب المنظم والجماعات المسلحة. وأما على مستوى بناء القدرات البشرية، فبناء القدرات لا يزال صغيراً نسبياً مقارنة بطول الساحل اليمني وحجم



## الأمن البحري اليمني يشمل حرية الملاحة وتأمين التجارة ومكافحة الجريمة المنظمة ومنع الهجرة غير النظامية

المهربين إلى نمط سلاسل وقنوات الإمدادات والتوريد الهجينة والمعقدة ومن متلقٍ سلبي للأسلحة إلى الإشراف على تجميعها ثم تصنيعها عسكرياً في الداخل وتتمثل هذه القنوات في: أ. تغير مسارات الشحن المباشر من إيران إلى الشحن العابر في القرن الإفريقي (جيبوتي، السودان والصومال).

ب - الشحنات التجارية الدولية (السفن التجارية) القادمة من موانئ دول آسيوية وغربية (الصين، ماليزيا، الإمارات روسيا وأمريكا) لتوصيل المواد الخام والمكونات ومعدات التصنيع الحيوية للحوثيين عبر قناة ثالثة تربط الحدود البرية بالأسواق اليمنية (جمرك الصين وماليزيا وأمريكا والإمارات - جمرك عمان (منفذ شحن وصرفيت) إلى اليمن.

إرباكاً في القيادة والسيطرة.

### ٢- تحديات فشل الجهود الإقليمية والدولية لمكافحة

التخريب وتعطيل سلسلة إمداد الحوثيين: فرغم تعدد المبادرات الدولية لمكافحة التخريب، إلا أن الجهود اتسمت بالتجزئة وعدم الاتساق الاستراتيجي. فبعض العمليات ركزت على اعتراض السفن المنطلقة من إيران، بينما أهملت مسارات التخريب الثانوية داخل اليمن وحوله. وبعد تصاعد الهجمات البحرية في أواخر ٢٠٢٣م، تحولت أولويات بعض القوى الدولية إلى حماية السفن التجارية أكثر من تعطيل شبكات الإمداد نفسها. وتحول جماعة الحوثيين الإرهابية من استخدام نمط

## أبرز الصراع في اليمن عقب انقلاب الحوثي تحديات أثرت في قدرات إنفاذ القانون البحري وضعف البنية المؤسسية لخفر السواحل

الأحمر وخليج عدن ويكون له وسيلة الضغط العليا في التحديات والأحداث والصراعات الجيوسياسية. وآخرها إعلان الحرس الثوري الإيراني إغلاق مضيق هرمز في 1 مارس من هذا العام واستهداف ناقلتي نفط بالقرب من المياه الإقليمية العمانية.

٥- تحديات تغير قواعد الاشتباك: وتتعدد الأمثلة في هذا الجانب من إطلاق الصواريخ المضادة للسفن والزوارق المفخخة والطيران المسير على السفن التجارية وإغراقها، إضافة إلى تحديات حجز البحارة كرهائن. الأمر الذي أدى إلى ارتفاع تكاليف التأمين، وتحويل مسارات الشحن، وإرباك سلاسل الإمداد العالمية.

٦- تحديات تراجع الصيد المشروع بسبب الصيد الجائر في المنطقة الاقتصادية اليمنية من قبل سفن أجنبية وهذا التحدي ترك تداعيات خطيرة على الأمن الغذائي نظراً لاعتماد شريحة كبيرة من السكان على مهنة الصيد البحري، ومن ثم ترتب على نقص الموارد السمكية انعكاسات سلبية على الأمن البحري الإقليمي، حيث إن تراجع الأسماك في سواحل دولة يدفع مراكب الصيد التابعة لها للصيد بالقرب من سواحل الدول المجاورة.

٧- تحديات ضعف برنامج وآلية مراقبة السفن التابعة للأمم المتحدة (UNVIM) لأنها لا تردع كل عمليات التهريب الممنهجة ولا تملك سلطة إنفاذ خاصة ولا تتواكب مع تغير أنماط التهريب واعتماد إيران والحوثيين على مسار السفن الخشبية التي لا تخضع للتفتيش في ميناء جبوتي وارتكاز منهجية التهريب على الروابط المفقودة وهي شركات شحن مقرها في جبوتي والإمارات وعمان وإيران توفر غطاءً تجارياً للشحنات الحساسة عبر رجال أعمال محليين ويمنيون مقيمون في الشرق الأوسط و

### ٣- تحديات المزج بين التجارة المشروعة وغير المشروعة، ويشمل ثلاثة أجزاء:

١- يستفاد من ثغرات القوانين الوطنية لبعض الدول التي لا تفرض قيوداً على مكونات إلكترونية صغيرة أو مواد ذات استخدام مزدوج في إنه يجعل من السهل على الكيانات التجارية استيرادها ثم ترتب نقلها إلى اليمن ومن ثم توظيفها عسكرياً. ٢- سفن الظل (ناقلات النفط) الخاضعة للعقوبات الدولية الداخلة إلى موانئ الحديدة والصليف ورأس عيسى واستغلالها كوسيلة غسيل أموال.

٣- اقتران ظاهرة القرصنة وأنشطة التهريب عبر قوارب الصيد التي تستخدم في التغطية على أنشطة إجرامية أخرى مثل نقل المخدرات والأسلحة وتزويد السفن العاملة في أنشطة التهريب بالوقود وتهريب المهاجرين غير الشرعيين ونقل المواد الكيماوية المهربة من الخارج لتصنيع المتفجرات ووقود الصواريخ. إن تداخل الجريمة المنظمة مع أنشطة بحرية مشروعة يزيد من تعقيد المشهد، ويستلزم مقاربة شاملة تتجاوز الحلول الأمنية التقليدية.

٤- تحديات الإرهاب البحري وتوظيف القوى لتكتيكات المناطق الرمادية لتحقيق أهداف سياسية أو تعزيز سيطرتها على مناطق بحرية؛ وأبرز مثال هو توظيف إيران للحوثيين كوكيل مسلح في البحر الأحمر و الحرس الثوري في مضيق هرمز حيث أدركت إيران مبكراً أن من يسيطر على الملاحة في مضيق هرمز و مضيق باب المندب يتحكم في السياسة البحرية العالمية من المنظور الاقتصادي في الخليج العربي ومنطقة البحر

## الضائقة المالية وتداخل الصلاحيات بين القوى العسكرية على ساحل طوله ٢٥٠٠ كم أوجد إرباكاً في القيادة والسيطرة

## زرع أدوات تجسس واستشعار بحري عبر مجسات تحت الماء أو سفن أبحاث ذات أغراض مزدوجة أضرب سلامة الملاحة وعزز سباق النفوذ

ذراعاً مهماً لتوجيه ضربتها وهجماتها الإرهابية عبر المسيرات والزوارق المسيرة على السفن التجارية وإلى كل من يقف عائقاً أمام مشروعها الأيديولوجي. والأخطر من ذلك إمكانية توسع استخدامها في توزيع مواد كيميائية أو أسلحة بيولوجية مستقبلاً. وإضافة إلى ذلك، فإن زرع أدوات تجسس واستشعار بحري: سواء عبر مجسات تحت مائية أو سفن أبحاث ذات أغراض مزدوجة، قد أضرب سلامة الملاحة وعزز سباق النفوذ.

إن تأثيرات هذه الأدوات على الأمن الوطني والإقليمي والعالمي قد تمثل في تقويض السيادة البحرية، خسائر اقتصادية (الصيد، الموانئ، الطاقة) وتصعيد المخاطر البيئية عبر تسريب الوقود وإغراق السفن التجارية وتسرب النفط وتدمير الشعب المرجانية والحياة البحرية، وتراجع ثقة المستثمرين على المستوى الوطني، وتصاعد سباق التسلح البحري، والاستقطاب السياسي الحاد بين القوى المتشاطئة وفتح ساحات صراع مفتوحة وتدويل الممرات البحرية وإضعاف سيادة الدول المشاطئة للبحر الأحمر على المستوى الإقليمي واضطراب سلاسل الإمداد وارتفاع تكاليف التأمين والشحن على المستوى العالمي ما ينعكس على أسعار السلع والطاقة عالمياً.

### ٩ - التحديات والمخاطر السيبرانية

يبرز هذا التحدي الخطير في مرحلة جديدة أصبحت الجغرافيا غير المرئية هي من تحدد من يتحكم بالاقتصاد الرقمي، وأسواقه المالية، وجيوشه، ومؤسساته الأمنية، وأصبحت قوة الدول لا تقاس بعدد الحشود أو حجم الأساطيل، بل بقدرتها على حماية الخيوط التي تعبر المحيطات وتحمل نبض النظام الدولي. وقد اتسمت الكابلات بأهمية كبيرة في البحر الأحمر حولته إلى نقطة اختناق تربط بين آسيا وأوروبا مما جعل

القرن الإفريقي موالون لجماعة الحوثي واختلاط الشحنات مع بضائع مشروعة كالمواد الغذائية تنقل مباشرة إلى الموانئ اليمنية الخاضعة لسيطرة الميليشيات الحوثية قادمة من موانئ إريتريا وجيبوتي والسودان (بورسودان وسواكن المجاورة) .

٨ - تحديات استباحة بعض الدول الإقليمية السواحل اليمنية وممرات خليج عدن والبحر الأحمر وتأثير دخول أدوات صراع جديدة

إن وجود قوى إقليمية قبالة السواحل اليمنية تحت ذرائع مختلفة (حماية الملاحة، مكافحة الإرهاب، أو دعم أطراف محلية) أوجد واقفاً من تعدد السلطات البحرية وأضعف مفهوم السيادة البحرية الوطنية، وأدى إلى تآكل قدرات خفر السواحل اليمنية على ضبط المجال البحري. كما أن تأثير دخول أدوات صراع جديدة منها المسيرات الجوية والبحرية والهجمات الصاروخية عن بعد والقراصنة على المسرح البحري اليمني قد منح التنظيمات الإرهابية كجماعة الحوثي الفرصة لتحقيق أهدافها الواسعة. فأدوات الصراع الجديدة كالمسيرات تنفذ هجماتها من دون الحاجة إلى عنصر بشري، وتوفر كثيراً من الجهد والمال وتتمثل أخطارها في سرعة تعطيل البنية التحتية كالمطارات ومحطات الطاقة وشبكات الاتصالات والهجوم على تجمعات بشرية (مدنية وعسكرية)، واستغلالها كأداة للمراقبة. والأخطر من ذلك أن دور هذه الجماعة الإرهابية بدأ يتضخم نتيجة لتأثير هذه الأدوات، مما يزيد من طموحها المتمثل في تهديد الداخل والخارج من أجل فرض أي نوع من التغيير السياسي أو تلبية مطالبها من أي نوع مستقبلاً. وإن ذهاب جماعة الحوثي الإرهابية إلى جعل الطائرات المسيرة وصناعاتها ضمن استراتيجيتها لتحقيق نفوذ ومكانة دوليتين قد نمت وأصبح

## دخول أدوات صراع جديدة كالمسيرات والصواريخ عن بعد منح التنظيمات الإرهابية كجماعة الحوثي الفرصة لتحقيق أهدافاً واسعة

## قوة الدول لا تقاس بالحشود أو حجم الأساطيل بل بقدرتها على حماية الخطوط العابرة للمحيطات وتحمل نبض النظام الدولي

السواحل اليمينية التي تهدف إلى مكافحة التهريب والبحث والانقاذ والاستجابة للحوادث التي تهدد سلامة الأرواح في البحر والاستجابة للحوادث البيئية التي تهدد موارد في البحر وتأمين وحماية الحركة المشروعة للأشخاص والسلع والخدمات عن طريق البحر ومنع وردع وتعطيل الوصول الغير مشروع إلى البحر .

٢ - دعم وتعزيز الاستقرار السياسي والأمني لدى الدول المطلة على البحر الأحمر مثل الحالة الصومالية واليمينية. فلا يمكن تحقيق أمن بحري مستدام دون معالجة جذور عدم الاستقرار في اليمن والصومال، لأن هذه الفراغات السياسية تُستغل وتوظف دائماً من قبل قوى إقليمية مثل إيران لتحقيق مصالحها في ضوء صراعاتها مع قوى إقليمية ودولية كالمملكة العربية السعودية وإسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية.

٣ - تفعيل آليات العمل المشترك معاهدة (الدفاع المشترك) لدى جامعة الدول العربية والاتحاد الإفريقي (معاهدة عدم الاعتداء والدفاع المشترك للاتحاد الإفريقي) بحكم مصلحة المنظمين في تحقيق الأمن البحري في المنطقة.

٤ - تبني نموذجاً إقليمياً ومفهوماً واسعاً للدولة البحر الأحمرية بحيث يشمل الدول ذات المصالح القائمة في البحر الأحمر، وإن كانت لا تطل عليه مباشرة. فالخصائص الجغرافية والجيوسياسية للممرات الملاحية للبحر الأحمر وخليج عدن تجعل التنسيق مع الأطراف ذات المصلحة، سواء المطلة عليها بصفة مباشرة أو خارج نطاقها الجغرافي من أسباب نجاح الأمن البحري .

الكابلات هدفاً استراتيجياً للجماعات الإرهابية يهدد استمرارية الاتصالات الدولية بين الشرق والغرب. وأبرز مخاطر وتحديات البنية التحتية السيبرانية والجيوسياسية في البحر الأحمر وهي ١ - التجسس والتخريب الهجين عبر استهداف البنى التحتية تحت المائبة للتجسس على البيانات العابرة وسواء كان التخريب من أعمال النهب أو هجوم مدبر من قبل طرف معين ، فإنه يعتبر ضمن الحروب غير التقليدية الحديثة.

٢ - التأثيرات الاقتصادية: وإن تضرر هذه الكابلات يؤثر سلباً وبطريقة مباشرة على البنوك والشركات والحكومات والأفراد، والتجارة الإلكترونية، وسلاسل التوريد والاتصالات والمعاملات المالية والوصول إلى المعلومات وخصوصاً في منطقة شديدة الحساسية كمنطقة البحر الأحمر. ويذكر على سبيل المثال إنه في مارس من العام ٢٠٢٥م، تسببت مرساة سفينة الشحن "روبينمار" في قطع ثلاثة كابلات إنترنت في البحر الأحمر بعد تعرّضها لصاروخ أطلقته الميليشيات الحوثية عليها عندما اضطرت بحارتها لرمي المرساة ومغادرة السفينة.

### حلول الأمن البحري الوطني اليمني والإقليمي والعالمي:

حتى ينجح نموذج المعالجة النموذجي للأمن البحري اليمني والإقليمي في البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي ويقوم بوظائفه تجاه الإقليم ويحقق أهدافه والتي يأتي على رأسها تحقيق الاستقرار والأمن بين دول المنطقة يتوجب تحقيق التالي

١- دعم وإعادة تطوير قدرات خفر السواحل من خلال التسريع في دعم مخرجات مؤتمر شراكة الأمن البحري اليمني المنعقد في الرياض في سبتمبر ٢٠٢٥م، لتنفيذ استراتيجية خفر

## الصراعات الحديثة مدفوعة بشبكات عابرة للحدود الوطنية مما يطمس الحدود التقليدية بين المشروع وغير المشروع بشكل متزايد

## تداخل الجريمة المنظمة مع أنشطة بحرية مشروعة يزيد من تعقيد المشهد ويستلزم مقاربة شاملة تتجاوز الحلول الأمنية التقليدية

٢- مسار المقاربة الشاملة ويتضمن الدعوة إلى مقاربة إقليمية ودولية جديدة وشاملة لتحقيق الاستقرار والأمن المستدام للملاحة والممرات المائية من خلال تبني فهم واسع للأمن البحري يشمل الأبعاد العسكرية والاقتصادية والسيبرانية والبيئية، مع تبني قرارات سياسية على مستوى عالٍ تتضمن تنفيذاً جماعياً غير مجزأ.

إن هذه الرؤية والتوصيات المنطقية، حتى وإن كانت مكلفة مالياً، وربما سياسياً تأتي مع تحذيرين مهمين: أولاً، لن تنجح مبادرات مكافحة التهريب والتصدي لتحديات الأمن البحري إذا طبقت بشكل مجزأ. ثانياً، وبشكل مرتبط، لن تنجح إلا إذا تم تبنيها على مستوى سياسي رفيع وبشكل جماعي. فنجاح الحوثيين بتوسيع نفوذهم وحضورهم اللوجستي عبر خطوط المواجهة في اليمن يشير إلى أن استراتيجيات الاحتواء الإقليمي التقليدية أصبحت غير فعالة بشكل متزايد، فقد أمضى الحوثيون السنوات الأربع منذ هدنة ٢٠٢٢م، في بناء ليس فقط ترسانتهم من الأسلحة المتقدمة، بل أيضاً ترسانتهم من الأسلحة الصغيرة التقليدية، مما يرجح كفة ميزان القوى على الأرض لصالحهم في حال اندلاع حرب برية واسعة النطاق داخل اليمن. ولعل الأهم من ذلك، أن حالة الحوثيين هذه توضح كيف أن الصراعات الحديثة مدفوعة بشكل متزايد بشبكات عابرة للحدود الوطنية، مما يطمس الحدود التقليدية بين المشروع وغير المشروع بشكل متزايد.

٥- إعادة التفكير في جهود المراقبة: بدلاً من السعي إلى تعزيز قدرات آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش والمراقبة، سيكون من الأفضل تطبيق نظام مُعزز للتحقق والتفتيش في مناطق البحر الأحمر ضمن شكل من أشكال التحالف العربي والإفريقي متعدد الجنسيات لا يقتصر فقط على السفن التجارية بل يمتد ليشمل كل أنواع السفن الخشبية والقوارب الصغيرة والتركيز على نقاط الاختراق الحرجة، والتي تشمل مضيق باب المندب ومعابر شحن وصرفيت الحدودية مع موانئ عُمان مع التركيز أكثر على ميناء جيبوتي.

### رؤية قيادة مصلحة خفر السواحل

تستند رؤية قيادة مصلحة خفر السواحل اليمنية فيما يخص الأمن البحري إلى ثلاثة مسارات استراتيجية مرتبطة لانفصالها سعياً لتحقيق الاستقرار والسلام والأمن الإقليمي والدولي وتقليل حدة الاستقطاب والتدخل الخارجي وهي

١- مسار البعد السياسي والأمني (الردع الذاتي) عبر دعم جهود الحكومة الشرعية في فرض سيادة اليمن البحرية ومنع التدخلات الخارجية وترتكز هذه السياسة على الردع وليس سياسة احتواء الإرهابيين والذي نوه إليه فخامة الرئيس الدكتور رشاد العليمي رئيس مجلس القيادة الرئاسي خلال مشاركته في مؤتمر ميونخ الأخير للأمن الدولي ويتمثل هذا المسار على وجه الخصوص في تمكين خفر السواحل من تنفيذ استراتيجيتها الأمنية البحرية ودعم مخرجات مؤتمر شراكة الأمن البحري اليمني المنعقد في الرياض في سبتمبر ٢٠٢٥م.

٢- إعادة تقييم وتفعيل التجارب السابقة لدول المنطقة لإقامة أطر ونظم أمنية في البحر الأحمر وخليج عدن باعتبار أن أمن البحر الأحمر يقع تحت مسؤولية الدول العربية المطلة عليه. وتأتي أهمية هذا المسار بعد أن ثبت تاريخياً أن السياسات المختلفة المتخذة من قبل دول المنطقة لم ترتق في مواقفها إلى مستوى المخاطر التي تتعرض لها هذه الممرات الاستراتيجية.

\* رئيس مصلحة خفر السواحل اليمنية

## المخاطر الاقتصادية للتوترات في المضائق والممرات البحرية حماية المكتسبات الاقتصادية محور رئيسي ضمن استراتيجية الردع لدول مجلس التعاون

يمثل أمن وسلامة المضائق والممرات البحرية عاملاً رئيسياً في تحقيق الاستقرار وتعزيز النمو في النظام الاقتصادي العالمي، حيث تمر عبر هذه الممرات ما يقارب ٨٠٪ من إجمالي التجارة الدولية. تكمن أهمية هذه النقاط البحرية في دعم سلاسل التوريد العالمية وضمان توفير السلع الاستراتيجية والمواد الغذائية والمعادن والنفط والغاز والمواد الخام اللازمة للعمليات الصناعية. إن مسؤولية حماية هذه الممرات تقع بشكل أساسي على عاتق الدول المشاطئة لها، وفي حال تعذر قدرتها على الوفاء بمتطلبات الأمن قد تقتضي الحاجة تدخل أطراف دولية كبرى، مما يؤدي غالباً إلى تعارض مصالح وتصادم التوترات بين القوى الإقليمية والدولية.

د. أشرف مشرف

أهمية عالمياً، كما يلعب مضيق باب المندب وقناة السويس دوراً محورياً في تسهيل حركة التجارة العالمية وربط اقتصادات الشرق الأوسط بالأسواق الدولية؛ إذ يمر عبر باب المندب حوالي ١٠٪ من التجارة العالمية، بما في ذلك نحو ٤,٨ مليون برميل نفط يومياً، وتسهم قناة السويس في نقل حوالي ١٢٪ من التجارة العالمية، حيث تعبرها سنوياً قرابة ٢٠٠٠٠ سفينة، ما يعزز حركة التجارة بين آسيا وأوروبا بشكل خاص.

### تأثير التوترات الإقليمية في الشرق الأوسط على سلاسل الإمداد والتجارة العالمية

تلعب المضائق والممرات البحرية في منطقة الشرق الأوسط دوراً جوهرياً في استقرار سلاسل الإمداد العالمية وحركة التجارة الدولية، إذ يمر عبر مضيق هرمز وحده ما يزيد عن ٢٠٪ من تجارة النفط البحرية العالمية. ووفقاً لتقرير وكالة الطاقة الدولية لعام ٢٠٢٦م، يعد مضيق هرمز شرياناً رئيسياً للطاقة، ويؤدي أي تعطل للملاحة فيه إلى تهديد مباشر للأسواق الدولية، ما ينعكس على قرارات الدول والشركات بشأن سياسيات الاستيراد

وبالنظر إلى التطورات الأخيرة في منطقة الخليج العربي والتهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، يقدم هذا المقال تحليلاً لأبرز المخاطر الاقتصادية الناتجة عن التوترات في المضائق والممرات البحرية وتأثيرها على سلاسل الإمداد والتجارة العالمية، مع التركيز على الاقتصاد الإقليمي في منطقة الشرق الأوسط باعتبارها مصدراً رئيسياً للطاقة وأحد أكبر الأسواق التجارية عالمياً. كما يستعرض المقال تأثير تلك التوترات على أسواق الطاقة والمال والتأمين البحري، بالإضافة إلى استراتيجيات دول المنطقة لضمان استمرار تدفق الصادرات والواردات الحيوية.

تواجه اقتصادات منطقة الشرق الأوسط أثراً مباشراً للتوترات الجيوسياسية نظراً لاعتمادها الكبير على حركة الملاحة عبر أهم المضائق والممرات البحرية مثل مضيق ملقا الذي يعبره قرابة ٢٥٪ من التجارة البحرية العالمية ويربط اقتصاديات الخليج بنظيراتها في شرق وجنوب شرق آسيا. أما مضيق هرمز فيشهد مرور نحو ٢٠٪ من إمدادات النفط العالمية، أي حوالي ١٧ مليون برميل يومياً تنتجها دول الخليج وتصدرها للأسواق الدولية، ليصبح بذلك أحد أكثر الممرات البحرية



## الاستثمار في البنية التحتية وتعزيز الحوار وتطوير منظومة ردة ذاتية وإقليمية تضمن استمرار تدفق الطاقة وتقليل التدخلات الخارجية

وصندوق النقد الدولي أن هذه الإجراءات جاءت استجابة لتعطل سلاسل التوريد وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين، ما دفع الدول والشركات إلى البحث عن بدائل أكثر أمنًا. ظهرت استجابة شركات الشحن الكبرى للتوترات والأزمة الحالية في مضيق هرمز بعد الهجوم الأمريكي-الإسرائيلي على إيران في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م، وتهديدات إيران بإغلاق المضيق إلى اتخاذ إجراءات احترازية فورية مثل اعتماد أنظمة تتبع السفن عبر الأقمار الصناعية لتعزيز أمن الأساطيل، ورفع مستويات التأمين البحري لتقليل المخاطر المالية، واعتماد مسارات بديلة لمضيق هرمز ومضيق باب المندب عبر رأس الرجاء الصالح. ووفقًا لبيانات شركات شحن عملاقة مثل شركة ميرسك الدنمركية، تأتي هذه الإجراءات ضمن استراتيجيتها لإدارة

والتصدير والاستثمار وتطوير البنية التحتية للطاقة.

أثبتت الأحداث التي مرت بها منطقة الشرق الأوسط مؤخرًا أن التوترات الجيوسياسية مثل تصاعد النزاعات والقرصنة البحرية خلال حرب غزة ٢٠٢٣-٢٠٢٥م، أدت بالفعل إلى تغييرات فورية في سياسيات الدول والشركات. فعلى سبيل المثال، قامت شركات الشحن وشركات الطاقة العالمية بتحويل مسارات الشحن إلى مسارات آمنة وتكثيف المراقبة البحرية، بينما عدلت الحكومات سياسات التصدير والاستيراد، وزادت المخزون الاستراتيجي من النفط والسلع الاستراتيجية، وأعدت النظر في اتفاقياتها التجارية بهدف تقليل الاعتماد على الممرات البحرية المعرضة للمخاطر. وتوثق تقارير البنك الدولي

## تعطيل الملاحة في مضيق هرمز لمدة بين ٧٥ و ٩٠ يومًا يكلف دول الخليج خسائر مالية تقارب ١٥٠ مليار دولار لانخفاض إيرادات النفط فقط

تراجع احتياطات النقد الأجنبي، وزيادة معدلات الفقر نتيجة ارتفاع أسعار الغذاء والسلع الأساسية والنقل.

المخاطر، على الرغم من أن هذه الإجراءات أكثر كلفة وعبء تشغيلي ولوجيستي على معظم شركات الشحن الدولية.

### انعكاس التوترات الإقليمية على أسواق الطاقة والمال والتأمين على النقل البحري

شهدت أسواق الطاقة ارتفاعًا ملحوظًا منذ عام ٢٠٢٠م، حيث أدى الهجوم الأمريكي-الإسرائيلي على إيران في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م، إلى تعطيل الملاحة وتوقف عمليات الشحن وتصدير الطاقة عبر مضيق هرمز. ووفقًا لبيانات رويترز والعربية بزنس، ارتفعت العقود الآجلة لخام برنت بنسبة ٢٤٪، كما سجل خام تكساس الأمريكي زيادة تقارب ٣٠٪، وهي أعلى معدلات زيادة منذ أبريل ٢٠٢٠م. سجل خام برنت سعر ٩٠ دولارًا للبرميل في ٦ مارس ٢٠٢٦م، فيما بلغ سعر خام غرب تكساس ٨٧،٤ دولار للبرميل. وفي حال تصاعد وتيرة الحرب، من المتوقع أن تواجه الأسواق أزمة ممتدة تدفع الدول إلى البحث عن مصادر بديلة للنفط الخليجي وتعزيز احتياطاتها الاستراتيجية، مما يؤدي إلى زيادة الطلب وارتفاع الأسعار حتى ١٥٠ دولارًا للبرميل وفقًا لتصريحات وزير الطاقة القطري. واستجابة لهذه التطورات، قررت مجموعة أوبك بلس رفع الإنتاج بمقدار ٢٠٦ آلاف برميل يوميًا بدءًا من أبريل ٢٠٢٦، بالإضافة إلى تسويق عمليات السحب من الاحتياطات لضمان استقرار السوق.

شهدت أسواق المال تقلبات ملحوظة نتيجة التوترات الناجمة عن النزاع الأمريكي-الإسرائيلي مع إيران، مما انعكس على المؤشرات المالية العالمية وأسعار الصرف وتدفقات الاستثمارات. قامت هيئة أسواق المال الكويتية بتعليق التداول في بورصة الكويت بهدف حماية مصالح المستثمرين وضمان عدالة السوق. كما سجلت الأسواق الإماراتية تراجعًا إثر تعرض الدولة

### التأثيرات الاقتصادية للتوترات في منطقة الشرق الأوسط

أدت الأزمات المتكررة في المضائق البحرية إلى قيام العديد من الدول باعادة تقييم سياسيتها التجارية والاستثمارية في منطقة الشرق الأوسط، وتقليص الاستثمارات غير الحيوية قرب مناطق التوترات، وزيادة احتياطاتها الاستراتيجية من النفط، والاتجاه نحو التوسع في استخدام الطاقة النظيفة والمتجددة. وأشارت بيانات صندوق النقد الدولي لعام ٢٠٢٦م، إلى أن استمرار الأزمات والتوترات الجيوسياسية لفترات طويلة غالبًا ما يؤدي إلى خسائر مالية كبيرة، عجز في الموازنات العامة، تراجع الاستثمارات العامة في مشاريع البنية التحتية، بالإضافة إلى تزايد معدلات التضخم وانخفاض معدلات النمو الاقتصادي الإقليمي والعالمي.

فيذا أخذنا في الاعتبار أن مضيق هرمز شهد عبور ٢٠ مليون برميل نفط يوميًا بقيمة سنوية ٦٠٠ مليار دولار حسب تقديرات هيئة الطاقة الأمريكية لعام ٢٠٢٥م، فإن تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز بسبب الحرب بين الولايات المتحدة-إسرائيل وإيران لمدة تتراوح بين ٧٥ و ٩٠ يومًا قد يكلف دول الخليج العربي خسائر مالية تصل إلى ما يقارب ١٥٠ مليار دولار نتيجة انخفاض في إيرادات النفط فقط، دون احتساب لأي خسائر مالية أو مادية أخرى بسبب الحرب. أما في الدول المستوردة للنفط، ستكون التكلفة المالية باهظة أيضًا نتيجة الارتفاع الحاد في أسعار النفط والغاز، ما يضاعف فاتورة الواردات، ويؤدي إلى

## ارتفعت العقود الآجلة لخام برنت ٢٤٪ وسجل خام تكساس زيادة تقارب ٣٠٪ وهي أعلى معدلات زيادة منذ أبريل ٢٠٢٠

## قابلية التحديات للاتساع أو التطويق بحسب قدرة الدول المطلية على الممرات على حل خلافاتها السياسية وبناء نظام أمن إقليمي فعال

صراعات امتدت عبر التاريخ بين الفرس والعرب، وبين السنة والشيعية، إضافة إلى الإرث الاستعماري الطويل بين الاستعمار الغربي المسيحي والدول الإسلامية في المنطقة. وعلى المستوى السياسي، يعزز تضارب المصالح بين القوى الإقليمية والدولية حالة عدم الاستقرار، حيث تسعى كل دولة لسيطرة نفوذها على الممرات البحرية الحيوية. اقتصادياً، تزداد حدة التوترات بسبب الاحتياطات الضخمة من النفط والغاز وظهور معادن نادرة مثل الليثيوم، ما يدفع القوى الكبرى إلى السعي للسيطرة على المنطقة. ثقافياً وعقائدياً، يصعب تجاهل الإرث التاريخي الذي يشكل خلفية الصراع، خاصة مع ظهور تحالفات جديدة تهدف للسيطرة على ثروات الخليج.

وبالنظر إلى طبيعة التحديات، فإنها قابلة للاتساع أو التطويق بحسب قدرة الدول المطلية على الممرات على حل خلافاتها السياسية وبناء نظام أمن إقليمي فعال. في حال تعذر ذلك، تتجه بعض الدول للاستعانة بقوى عظمى لإنشاء قواعد عسكرية على أراضيها، بينما يسعى البعض الآخر لتطوير قدرات نووية وعسكرية متقدمة. ويتطلب تطويق التحديات التعاون الإقليمي الحقيقي، وإيجاد آليات للحوار وحلول سياسية عادلة تراعي مصالح جميع الأطراف، إضافة إلى تعزيز القدرات الوطنية في المجالات الدفاعية والأمنية.

### آليات تعامل دول المنطقة مع هذه التحديات

أما فيما يتعلق بحلول التحديات الأمنية والاقتصادية، فقد اتبعت دول الخليج العربي استراتيجيات عملية لتقليل الاعتماد على الممرات البحرية المهددة. فمثلاً، قامت المملكة العربية السعودية بإنشاء خط أنابيب النفط شرق-غرب بطول ١٢٠٠ كلم، قادر على نقل ٥ ملايين برميل يومياً من حقولها الشرقية

لهجمات من جانب إيران، وتراجعت ثقة المستثمرين مع خروج رؤوس الأموال قصيرة الأجل. ومن المنتظر أن تواجه بعض دول المنطقة مثل مصر انخفاضاً في التدفقات الدولارية، مما قد يؤدي إلى ضغوط على العملة المحلية وارتفاع مستويات التضخم بفعل زيادة أسعار الطاقة والسلع الأساسية، وهو ما يمثل تحدياً للسياسات النقدية ويحد من قدرة البنوك المركزية على دعم النمو الاقتصادي.

مع تصاعد المخاطر الأمنية في منطقة مضيق هرمز، ارتفعت أسعار التغطية التأمينية للسفن المارة عبر المضيق بنسبة تصل إلى ٥٠٪. قبل اندلاع الحرب، كانت تكلفة التأمين تمثل نحو ٢٥٪ من قيمة استبدال السفينة؛ على سبيل المثال، بلغت تكلفة تأمين سفينة قيمتها ١٠٠ مليون دولار ما يقارب ٢٥٠ ألف دولار للرحلة الواحدة. بعد الأزمة، تراوحت تكلفة التأمين لكل رحلة بين ٢٧٥ ألف و ٥٠٠ ألف دولار، وتعكس هذه الزيادة طبيعة وحجم المخاطر المحتملة مثل إغلاق المضيق أو تعرض السفن لهجمات من جهات غير رسمية. عقب إصابة أربع سفن بالقرب من المضيق، اتجه العديد من مالكي السفن إلى إعادة تقييم سياساتهم لإدارة المخاطر المتعلقة بهذا الممر البحري الحيوي. كما ظهرت آثار تلك المخاطر في ارتفاع تكلفة استئجار ناقلة نفط عملاقة من الشرق الأوسط إلى الصين بما يزيد عن ٤٠٠ ألف دولار.

### الأسباب وراء هذه التوترات الإقليمية ومدى قابليتها للاتساع أو التطويق

أما فيما يتعلق بأسباب التحديات، فهي تتوزع بين عوامل تاريخية، سياسية، اقتصادية وثقافية. فعلى المستوى التاريخي، شهدت منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط بوجه عام

## التحديات الإقليمية في الممرات البحرية ليست وليدة لحظة بل نتاج تراكمات تاريخية وسياسية واقتصادية وثقافية معقدة

الممرات البحرية ليست وليدة لحظة، بل نتاج تراكمات تاريخية وسياسية واقتصادية وثقافية معقدة. ومع ذلك، فإن الحلول العملية التي اتبعتها دول الخليج، مثل خطوط الأنابيب ومشاريع التخزين، إضافة إلى تطوير القدرات الوطنية والتعاون الإقليمي، تمثل خطوات فعالة نحو تحقيق الاستقرار والسلام والأمن الاقتصادي. وبناءً على ذلك، يجب مواصلة الاستثمار في البنية التحتية، وتعزيز الحوار السياسي، وتطوير منظومة ردع ذاتية وإقليمية تضمن استمرار تدفق الطاقة وتقليل حدة التدخلات الخارجية، بما يخدم مصالح المنطقة والعالم.

من منظور اقتصادي، يتعين التأكيد على أهمية تجنب الدخول في نزاعات خاصة الحرب الحالية التي قد تؤدي إلى تدمير الإنجازات المتحققة على مدار السنوات، لا سيما ما يتعلق بالبنية التحتية الحديثة والقواعد الصناعية المتقدمة التي تضم قطاعات وصناعات استراتيجية مثل البتروكيماويات والكيماويات والأسمدة والحديد والصلب والألومنيوم، إضافة إلى منظومة صحية وتعليمية متطورة واقتصاد متنوع يرتكز على المعرفة والابتكار. أصبحت حماية هذه المكتسبات الاقتصادية اليوم مساوية في أهميتها لحماية الأمن القومي الخليجي، مما جعل الجانب الاقتصادي محوراً رئيسياً ضمن استراتيجية الردع التي تسعى دول الخليج لتطويرها بفعالية أكبر.

إلى ساحل البحر الأحمر، مما يضمن استمرار تدفق الصادرات حتى في حال إغلاق مضيق هرمز. كذلك أنشأت الإمارات خط أنابيب يربط حقولها الداخلية بميناء الفجيرة على بحر عمان بسعة لا تقل عن ٥, ١ مليون برميل يومياً، لتوفير منفذ بديل للنفط .

علاوة على ذلك، تواصل سلطنة عمان والكويت الاستثمار في تطوير محطة OQ - مشروع مشترك بين البلدين - التي تهدف إلى تخزين وتصدير النفط في منطقة الدقم. يوفر هذا المشروع فرصة لربط دول مثل الكويت والبحرين وقطر بالمحطة عبر شبكة أنابيب، ويعتبر من المشاريع الإستراتيجية القابلة للتففيذ خلال فترة زمنية وجيزة بالنظر إلى توفر الموارد المالية والإمكانات اللوجستية والتكنولوجية المطلوبة. مع ذلك، يظل القرار السياسي العامل الحاسم لضمان الاستقرار وتفضي المخاطر المحتملة. وتشير البيانات إلى أن هذه الحلول الثلاث قد أسهمت في الحد من المخاطر وتعزيز الأمن الاقتصادي لدول الخليج العربي.

يبرز تعقيد الموقف العسكري والأمني في منطقة الخليج الحاجة إلى تطوير آليات سياسية وأمنية مبتكرة تضمن حماية الأمن القومي الخليجي بشكل أفضل، بعيداً عن الاعتماد الكلي على القوى الخارجية. لقد أثبتت الأحداث الأخيرة - مثل الهجوم الأمريكي-الإسرائيلي ورد فعل إيران القوي تجاه القواعد العسكرية في دول الخليج - فشل الترتيبات الأمنية التقليدية القائمة على الحماية الأمريكية، ما يدعو إلى إعادة التفكير في منظومة الأمن الإقليمي. يجب التركيز على بناء قدرات عسكرية وأمنية وطنية قادرة على معالجة هشاشة الأمن الإقليمي، وتجنب الدخول في تحالفات واتفاقيات غير واضحة الأهداف. كما أن تعزيز التعاون بين الدول المتشاطئة وتطوير الشراكات الإقليمية وفق مصالح مشتركة سيعزز الاستقرار ويقلل التدخلات الخارجية.

## في الختام

وفي ضوء التحليل السابق، يتضح أن التحديات الإقليمية في

\* رئيس كرسي غرفة تجارة وصناعة عمان للدراسات الاقتصادية  
بجامعة السلطان قابوس سابقاً - رئيس مجلس إدارة مؤسسة مشرف  
لتنمية المجتمع

## النزاعات الجيوسياسية في الشرق الأوسط: إشكالات أمن المضائق والتجارة العالمية

# سعي دول الخليج لتطوير دفاعاتها الجوية لتضاهي الإسرائيلية ودعمها بالصواريخ كوسائل ردع

تُعد المضائق البحرية في الشرق الأوسط، خاصة مضيق هرمز وباب المندب، شريان الحياة الرئيسي لسلاسل الإمداد العالمية، حيث تمر عبرها نحو ٤٠٪ من تجارة النفط المنقولة بحراً وثالث الغاز الطبيعي المسال عالمياً. وفي ظل الوضع الجيوسياسي الراهن (توترات البحر الأحمر، صراعات إقليمية)، أصبحت هذه الممرات أداة ضغط استراتيجية تؤثر مباشرة على تكاليف الشحن، أسعار الطاقة، والأمن الغذائي العالمي. يلعب مضيق هرمز، وهو ممر مائي استراتيجي يربط الخليج العربي ببحر العرب والمحيط الهندي، دوراً حيوياً في تجارة النفط والغاز الطبيعي على المستوى الدولي.

د محمد عصام لعروسي

هجمات على ناقلات النفط وأعمال قرصنة كما شهد باب المندب هجمات لجماعة الحوثيين، وهو ما يزيد من تعقيد الأمن الإقليمي إضافة إلى تحديات أخرى مثل السرقة والابتزاز في مضيق هرمز والتي أضفت المزيد من التعقيد للملاحة البحرية والأمن في المنطقة. لا تكمن أهمية مضيق هرمز في المنظور الاقتصادي فحسب، بل أيضاً في منظور أمن الطاقة العالمي مما يجعله موضوعاً رئيسياً في السياسات الخارجية والاستراتيجيات الأمنية لعدة دول، في هذا السياق، يُعدّ الفهم العميق للديناميكيات الجيوسياسية والاستراتيجية لمضيق هرمز أمراً ضرورياً لضمان التدفق السلس والمستدام للتجارة الدولية في المستقبل.

أي تهديد لهذه الممرات ينعكس فوراً على تأمين السفن وارتفاع تكاليف الشحن، مما يهدد استقرار الأسواق العالمية ويفرض تحديات جيوسياسية معقدة تتطلب حماية عسكرية ودبلوماسية دائمة. وتُظهر الأزمات الحالية، مثل توترات البحر الأحمر، أن هذه الممرات هي نقاط ضعف حساسة، وأي اضطراب فيها يؤثر بشكل شامل على جميع أنواع الشحنات، من النفط إلى الحاويات التجارية، مما يبرز أهمية تحصين هذه الممرات لضمان تدفق التجارة العالمية ودون أدنى شك، تتعكس جيوسياسية الصراعات

وبمساحة عرضها يتراوح ما بين ٥٥ و ٩٥ كيلومتراً، يُعد المضيق نقطة بحرية بالغة الأهمية لنقل الطاقة عالمياً، حيث يمر عبره حوالي ٢١٪ من سواحل البترول في العالم يومياً. وتعكس كثافة حركة السفن في مضيق هرمز أهميته الاقتصادية، التي لا تقتصر على دول الخليج العربي فحسب، مثل إيران والكويت والإمارات العربية المتحدة، بل أثرت أيضاً على الأسواق العالمية في العقود الأخيرة.

يلعب مضيق هرمز وباب المندب أيضاً دوراً هاماً في الديناميكيات السياسية الإقليمية والدولية، لا سيما مع التوترات المتكررة بين إيران والولايات المتحدة ودول الخليج. وشهدت المضائق مشاهد مماثلة ترجع إلى أحداث مثل الحرب الإيرانية العراقية (١٩٨٠-١٩٨٨م) وحرب الخليج الأولى (١٩٩٠-١٩٩١)، هذه الصراعات التاريخية في المنطقة، أظهرت حالة مزممة من عدم استقرار إقليمي يُمكن أن يؤثر على أسعار النفط العالمية والاستقرار الاقتصادي، مما يؤدي إلى ارتفاعات حادة في الأسعار وانقطاعات في سلاسل الإمداد.

شهد مضيق هرمز اضطرابات أمنية متكررة، بما في ذلك



## ليس لدى دول الخليج حافز لاستفزاز طهران ما قد يقوّض الترتيبات الهشة في ظل غموض هوية وتوجه أي نظام محتمل في إيران

في المنطقة على أمن الممرات البحرية في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي.  
باب المنذب.

في المنطقة على أمن الممرات البحرية في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي.

### أولاً: الصراعات الإقليمية والمخاطر المحتملة

يشهد العالم على تغييرات مفصلية تعيد رسم خارطة الممرات المائية في ظل التغيير المناخي والاحتباس الحراري وتحديات الأمن الغذائي والمائي، وتدشين مشاريع امدادات أنابيب الغاز والنفط الكبرى، حيث أصبحت الموارد المائية بما فيها الممرات المائية تشكل سلاحاً استراتيجياً يهدد الأمن الإقليمي والعالمي، مع تنامي الطلب العالمي على الطاقة وتوسّع التجارة الدولية، وبروز التنافس الصيني الأمريكي على النفوذ في مضيق ملقا وبحر الصين، والتوتر في الخليج وتهديدات إيران بإغلاق مضيق هرمز أثناء حريها الأخيرة مع إسرائيل، بالإضافة إلى العديد من الحروب والنزاعات الحالية والسابقة.

يحتل الخليج العربي مركز الصدارة ضمن بؤر الصراعات في الشرق الأوسط، وحالة عدم الاستقرار والتي نتج عنها تهديد متواصل لقطع إمدادات الطاقة وتعطيل حركة الملاحة البحرية التجارية إقليمياً ودولياً، ولمواجهة هذه التهديدات، أجمعت الدول الغربية على أن الأمن البحري في الخليج يمثل مصلحة استراتيجية لأوروبا والعالم. شهدت مياه الخليج سلسلة توترات من بينها احتجاز الحرس الثوري الإيراني في الثالث من مايو ٢٠٢٣م، ناقلة نفط ترفع علم بنما في مضيق هرمز الاستراتيجي. ومع كل نزاع دولي أو حرب، تتجه الأنظار نحو الملاحة البحرية

## الخليج العربي منطقة تماس استراتيجية بين تل أبيب وطهران وأي تطور ميداني ستكون له ارتدادات مباشرة على البيئة الخليجية بكل مستوياتها

### ثانياً: تداعيات التصعيد الأمريكي / الإسرائيلي على إيران

إن التصعيد العسكري بين إيران وإسرائيل يمثل لحظة مفصلية في الصراعات داخل منطقة الشرق الأوسط ودول الخليج العربي، فهو يحمل تداعيات استراتيجية عميقة على دول الخليج العربي، التي تقع جغرافياً في قلب التوترات الإقليمية، وتعدّ شرياناً حيوياً للاقتصاد العالمي.

في وقت سابق رحبت دول الخليج العربي، بإنهاء البرنامج النووي الإيراني لكنها تدريجياً أصبحت تنتقد التدخل الأمريكي، حيث أدانت السعودية انتهاك سيادة إيران، ودعت حكومات المنطقة إلى مضاعفة الجهود للتفاوض لإنهاء الأعمال العدائية قبل أن تجد المنطقة نفسها غارقة في أهوال ومخاطر الحرب، كما صرحت عُمان، التي لطالما لعبت دور الوسيط الدبلوماسي بين إيران والولايات المتحدة: «للبأن الإجراءات التي اتخذتها الولايات المتحدة تهدد بتوسيع نطاق الصراع وتشكل انتهاكاً خطيراً للقانون الدولي». وفي الوقت ذاته أدانت دول الخليج صراحة القصف الإيراني لقاعدة العديد في قطر، مما يشي برغبة خليجية في فرض معايير واضحة للاستقرار، تركز على احترام قواعد السيادة، وعدم استخدام أراضيها أو أجوائها في أي صراع، وعدم استهدافها مباشرة أو عبر وكلاء.

تمثل هذه المواقف تحولاً كبيراً في السياسات الخليجية، كما تعكس إعادة ترتيب السياسات الإقليمية الكبيرة الناتجة عن تقارب دول الخليج مع إيران، وتقييم العديد من الحكومات العربية بكون إسرائيل، وعبر تجربة حربها على غزة، تُشكل التهديد الأكبر لاستقرار الشرق الأوسط مقارنة مع إيران. ورغم إصرار دول مجلس التعاون الخليجي على أن أراضيها لن تُستخدم في عمليات عسكرية هجومية ضد طهران، فإن مثل هذا الموقف قد لا يحميها بالكامل من تداعيات الحرب بين إيران وإسرائيل - الأمر الذي يترك الخبراء حذرين من اندلاع صراع إقليمي شامل وتداعياته على أمن واقتصادات دول الخليج العربية. وقد يشكل انهيار النظام الإيراني في ذات الوقت خطراً كبيراً على استقرار منطقة الخليج ذات الأهمية النفطية والاستراتيجية

والتي تستضيف قواعد أمريكية مهمة. فتحول إيران إلى الدولة فاشلة على حدود الخليج سيكون بمثابة كابوس، بالإضافة إلى خطر سيطرة حكم أكثر تطرفاً وتشدداً على البلاد. إن الاستقرار والسلام كانا ولا يزالان مطلبين أساسيين في خطط صعود بلدان الخليج مثل السعودية وقطر والإمارات، والتي تسعى لتتوسع اقتصاداتها بعيداً عن النفط عبر تطوير قطاعات الأعمال والسياحة وغيرها.

توجد منطقة الخليج العربي، في منطقة تماس استراتيجية بين تل أبيب وطهران، وأي تطور ميداني في هذه المواجهة ستكون له بالضرورة ارتدادات مباشرة على البيئة الخليجية بكل مستوياتها السياسية والاقتصادية والأمنية. كما أن أي استهداف غير مباشر أو زيادة مستوى المخاطر على البنية التحتية للطاقة، من منشآت نفط وغاز ومحطات تكرير وتحلية وموانئ، سواء من إيران أو من وكلائها الإقليميين، قد يشكل ضغطاً كبيراً على الحكومات الخليجية لتعزيز الحماية العسكرية والأمنية لهذه المنشآت. وفي حالة عدم اليقين الاقتصادي، قد تُفضي إلى تراجع مؤشرات الأسواق المالية وتهديد الثقة الاستثمارية، خصوصاً في القطاعات المرتبطة بالطيران، والطاقة، والسياحة.

وبغض النظر عن حجم الضرر الذي لحق بالمنشآت النووية الإيرانية، فإن السنوات القادمة قد تشهد انسحاب طهران من معاهدة حظر الانتشار النووي، ومواصلة إسرائيل والولايات المتحدة قصفها، وبناء الإيرانيين لسلاح نووي بدائي، الأمر الذي تعتبره دول الخليج تهديداً يمكن التعامل معه من خلال اتفاق ملزم.

ومن المرجح أن تسعى دول الخليج إلى تطوير دفاعات جوية تُضاهي نظيرتها في إسرائيل، واقتناء المزيد من الصواريخ كوسائل ردع موثوقة. وهذا يضمن علاقات دفاعية مستدامة مع الدول الغربية. ولكن على الرغم من تعرضهما لهجمات من طهران في السنوات الأخيرة، إلا أن المملكة العربية السعودية تظل أكثر ميلاً إلى التحلي بالصبر الاستراتيجي والمهادنة.

علاوة على ذلك، لا يوجد ما يضمن أن انهيار النظام في إيران نتيجة اضطرابات داخلية أو هجوم خارجي سيؤدي حتماً إلى حكومة أكثر تعاوناً؛ بل قد يُفضي الأمر إلى نتيجة أكثر تطرفاً أو تشردماً، مما يُنذر بكايوس أميني لبقية دول الخليج. لهذا السبب، وانطلاقاً من خشية أن تُفضي الحرب إلى تداعيات إقليمية كارثية، ركّز مجلس التعاون الخليجي - ولا سيما السعودية وقطر وعمان - جهوده الدبلوماسية على حث واشنطن على تجنب العمل العسكري.

إن إغلاق مضيق هرمز وباب المندب قد يُخلّف عواقب وخيمة على مُصدري النفط في الخليج، وخاصة قطر والكويت. وحتى الإغلاق المؤقت من شأنه أن يُحدث صدمة عالمية في قطاعي الطاقة والمال، وتتوقف شدتها على مدتها، لكنها ستكون مُزعزعة للاستقرار في جميع الأحوال. وبعيداً عن الأسواق العالمية، فإن الصراعات المسلحة في منطقة الخليج ستؤثر بشكل مباشر على دول مجلس التعاون الخليجي التي تستضيف قواعد عسكرية أمريكية، ولا سيما الكويت وقطر والبحرين، ومن شأن الهجمات المكثفة على أنظمة الدفاع الصاروخي أو البنية التحتية أن تُوسع نطاق العمليات حتماً، مُحوّلةً دول الخليج من أطراف مُترددة أو باحثة عن الحلول السلمية إلى مُشاركين فاعلين فيها.

باختصار، تمثل الحرب الشاملة ضد إيران السيناريو الأكثر كارثية للمنطقة. والسؤال المحوري هو: هل ستستخلص إيران العبر من هزيمتها في عام ٢٠٢٥م، وتختار تجنب الحرب باتخاذ قرارات حكيمة، أم ستسلك مساراً مدمراً لذاتها، تجرّ معه المنطقة بأسرها إلى دائرة الصراع؟ وبالمثل، ستعتمد النتيجة النهائية على كيفية إدارة الولايات المتحدة لدور إسرائيل في أي مواجهة مع إيران، وما إذا كان بإمكان دول الخليج تجنب حرب تخدم مصالح إسرائيلية بحتة على حساب الأمن الإقليمي الأوسع وبالتالي تهدد أمن المضائق وسلاسل الإمدادات خاصة من النفط والغاز التي تعبر بشكل كبير من مضيق هرمز وباب المندب.

## ثالثاً: أخطار الصراعات الخارجة عن دائرة السيطرة

تزيد هذه الديناميات الصراعية بشكل كبير من احتمالية نشوب حرب جديدة، قد تختلف اختلافاً جذرياً عن الصراعات السابقة. إيران اليوم أضعف وأكثر عزلة وانحساراً مما كانت عليه قبل عقد من الزمن، لكنها أيضاً أكثر يأساً. فإذا واجهت هجوماً شاملاً يهدد بقاء النظام من الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل، فلن يكون لدى طهران من أوراق بديلة سوى سياسة الأرض المحروقة وبالتالي ليس هناك أي دافع يُذكر لممارسة ضبط النفس أو التفكير بعقلانية.

بدلاً من التصعيد المدروس، من المرجح أن يتحول الجيش الإيراني إلى شكل من أشكال العدوان الانتحاري، مستخدماً كل ما تبقى لديه من قدرات قبل تدميرها. ومن جملة الإجراءات التي كانت غير واردة في السابق بسبب خطر التصعيد - مثل إغلاق مضيق هرمز، وإطلاق صواريخ عشوائية في جهات متعددة، والإرهاب البحري، وتفعيل خلايا وكيلا خامدة أو شبه خامدة - ستصبح خيارات منطقية لنظام يعتقد أنه لم يعد لديه ما يخسره. ما لم يكن الهجوم المحتمل عملية غير تقليدية تهدف إلى الإطاحة بالقيادة أو إحداث تغيير جذري في النظام الداخلي - دون إعلان رسمي عن تبنيها - فمن المرجح أن يكون رد إيران على حرب شاملة إقليمياً وغير مقيد.

في هذا السياق، يجب فهم مواقف دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا. والجدير بالذكر أن عواصم الخليج امتنعت عن التعليق العلني على الوضع الداخلي الإيراني، على غرار ما ميز فترات الاضطرابات السابقة. ويعكس هذا الضبط توافقاً بين اعتبارات عملية أكثر منه لامبالاة. وقد استحوذت التوترات الخليجية المتزامنة، وفي الوقت نفسه، أضافت مزاعم إسرائيل غير المسبوقة بتأجيل عدم الاستقرار داخل إيران عاملاً معقداً، ما جعل دول الخليج حذرة من الظهور بمظهر المتواطئ مع الجهود الأمريكية والإسرائيلية الرامية إلى تغيير النظام في طهران.

في الحقيقة يمكن اعتبار أن خفض التصعيد بين السعودية وإيران قد خدما مصالح ملموسة لدى كلا الجانبين. فليس لدى دول الخليج حافز يُذكر لاستفزاز طهران بطرق قد تُقوّض هذه الترتيبات الهشة، لا سيما في ظل غموض هوية وتوجه أي نظام محتمل قد يخلف الطبقة السياسية في إيران حالياً.

## تثبيت أمن الممرات المائية وتصاعد الأزمات: مسؤولية مشتركة

# استراتيجية عربية للحد من التدخلات الأجنبية في باب المنذب وتشكيل تحالفات إقليمية لضمان حرية الملاحة

يُعدُّ أمن الممرات المائية والمضايق في منطقة الشرق الأوسط ركيزة حيوية للاقتصاد العالمي والأمن القومي للعديد من الدول في المنطقة وغيرها، حيث يهدد تصاعد الأزمات (صراعات جيوسياسية، نزاعات إقليمية، تدخلات دولية، قرصنة، وإرهاب) أمن وسلامة هذه المضايق والممرات. مما يجعل حمايتها وتثبيت أمنها أولوية إقليمية ويستوجب تعاوناً إقليمياً ودولياً، ويحتم تفعيل المسؤولية المشتركة للدول المشاطئة من أجل ضمان التدفق الحر للتجارة وحرية الملاحة البحرية وسلامة السفن. يناقش هذا المقال واقع وتحديات الممرات المائية والمضايق في منطقة الشرق الأوسط بالتركيز على البحر الأحمر وباب المنذب خاصة بعد اعتراف إسرائيل بما يسمى دولة أرض الصومال، وسعي إثيوبيا بقوة للحصول على منفذ دائم على البحر الأحمر، معتبرة إياه حاجة وجودية لتميئتها دون اعتبار لسيادة الدول والقوانين الدولية.

د. إدريس محمود إدريس

### أمن الممرات المائية والمضايق في منطقة الشرق الأوسط: المنذب والتحديات

والصناعية والعسكرية مما يجعل أي اضطراب فيها يشكل تهديداً مباشراً لسلاسل الإمداد العالمية وأسواق المال الدولية. ومن بين هذه المضايق نجد مضيق باب المنذب الذي يربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي ويربط بين أوروبا وآسيا، ويقطع من زمن ومسافة الرحلات البحرية من وإلى أوروبا بشكل جذري، وتطل عليه اليمن وجيبوتي وإرتريا والصومال وقد تحول بمرور الزمن من ممر مائي طبيعي إلى عنصر فاعل في معادلات الصراع الدولي، ورسم التوازنات الإقليمية، بعد تصاعد الدور الأمني والعسكري للقوى الدولية والإقليمية، وفي مقدمتها الولايات المتحدة والصين وتركيا وإيران والكيان الإسرائيلي.

وهناك تحديات ومخاطر عديدة تواجه مضايق وممرات منطقة الشرق الأوسط، أهمها يتمثل في وجود خطط وتطلعات وأطماع القوى الخارجية للسيطرة على هذه الممرات، وهو ليس جديداً إذ يعود تاريخه إلى بداية حركة الكشوفات الجغرافية في القرن الخامس عشر. ولقد اهتمت الدول الكبرى منذ القدم بالممرات البحرية في المنطقة وسعت للسيطرة على سواحلها لضمان مصالحها الاستراتيجية الأمنية والاقتصادية وتوسيع نفوذها واحتكار التواجد المستمر في المنطقة. وقد سعت الولايات المتحدة بقوة عظمى وحيدة ومهيمنة عالمياً، إلى زيادة أساطيلها والتمركز في مضايق وممرات المنطقة بدعوى ضمان حرية الملاحة

يشرف الوطن العربي على ممرات مائية ومضايق استراتيجية عديدة منها (البحر الأحمر، خليج عدن، الخليج العربي، باب المنذب، قناة السويس، مضيق هرمز، جبل طارق ومضيق تيران) تربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والبحر المتوسط والمحيط الأطلسي، وتتحكم في نقل نحو 40٪ من تجارة النفط العالمية بحراً (تقرير ملتقى أسبار) وتتمتع بها المنطقة تعتبر أحد نقاط القوة للأمة العربية، وأحد الأعمدة الأساسية في النظام التجاري العالمي، ومحوراً استراتيجياً في جيوسياسة الطاقة والنقل الدولي. ويمكن القول بأن أهمية الموقع الاستراتيجي للوطن العربي ترتبط بحقيقة أنه يربط أهم قارات العالم هي آسيا، إفريقيا وأوروبا، فمن مضيق هرمز إلى باب المنذب والبحر الأحمر مروراً بقناة السويس، تشكل مفاصل حيوية لحركة الملاحة والاقتصاد العالمي، وفي الوقت نفسه تشكل مصدراً أساسياً للتوترات الإقليمية والتدخلات الدولية والتحويلات الاستراتيجية. وتكمن أهمية هذه المضايق والممرات ليس فقط في حركة الطاقة، بل أيضاً في حركة البضائع والمنتجات الزراعية



## خطط وتطلعات وأطماع القوى الخارجية للسيطرة على ممرات و مضائق الشرق الأوسط قديمة ويعود تاريخها للقرن الخامس عشر

العديد من التحديات والمخاطر المحيطة بالممرات المائية والمضائق في منطقة الشرق الأوسط وخاصة في باب المندب والبحر الأحمر يمكن حصرها في أولاً: التوترات الإقليمية والصراعات المسلحة: وقد ازدادت التدخلات الخارجية والصراعات المسلحة وانتشرت حالة عدم الاستقرار السياسي والأمني لدى الكثير من دول المنطقة، كما تنامي النفوذ العسكري لبعض الفاعلين غير الدوليين الذين استخدموا أسلوب دعم الميليشيات للضغط السياسي على دول الإقليم. وقد وصلت التوترات والصراعات المسلحة حول البحر الأحمر ومضيق باب المندب ذروتها عندما صعد الحوثيون في اليمن هجماتهم البحرية بشكل كبير عقب أحداث ٧ أكتوبر ٢٠٢٣م، مستهدفين سفن الشحن، مع تهديدات متكررة بإغلاقه كلياً رداً على حرب غزة. وقد تسبب هذا التصعيد في تعطيل الملاحة الدولية، وقاد إلى حالة احتقان بين القوى العظمى وتساعد الأزمات. وعلى الرغم من توقف هجمات الحوثيين البحرية بعد التوصل إلى وقف إطلاق النار في غزة في يناير ٢٠٢٥م، إلا أن جوهر الصراع لا يزال دون حل وما يزال الحوثيون يشكلون تهديداً أمنياً مستمراً للملاحة البحرية في البحر الأحمر وباب المندب. ثانياً: القرصنة

وسلامة حاملات النفط بينما كانت وماتزال تشكل مصدر تهديد لأمن هذه الممرات والمنطقة عموماً.

وقد ازداد الإهتمام بمضيق باب المندب وسواحل البحر الأحمر ومعه ازدياد التحديات والمخاطر نتيجة لانتعاش حركة التجارة العالمية والاعتماد المتبادل، فكلما ازدادت حركة التجارة عبر البحار كلما ازداد الإرهاب البحري على نحو ملحوظ. وقد ساهم تعدد القوى الفاعلة في النظام الدولي وتضارب مصالحها في انتشار القواعد العسكرية والتنافس الجيوسياسي على سواحل البحر الأحمر. هذا التنافس كان له انعكاساته الخطيرة على أمن واستقرار دول المنطقة فقد نتج عنه حروب بالوكالة في كل من السودان والصومال وليبيا واليمن وهي نفس الحالة التي كانت سائدة إبان الحرب الباردة. إن التدخلات القوى الخارجية وخلق حالة عدم الاستقرار أداة استراتيجية للسيطرة على الموارد، وإضعاف سيادة الدول، حيث يؤدي غياب السلطة المركزية والصراعات إلى تدويل المنطقة وتحويلها لساحة تنافس دولي على النفوذ والممرات البحرية والموارد الطبيعية، مما يقوض أمن دول المنطقة وبالتالي أمن الممرات البحرية والأمن الإقليمي.

أرض الصومال ينهي حالة الخصوصية الأمنية، التي كانت تتمتع بها الدول العربية في محيطها. سادساً: طموحات إثيوبيا للوصول إلى البحر الأحمر بطرق غير شرعية: تعتبر إثيوبيا أكبر دولة حبيسة في العالم، يزيد عدد سكانها عن ١٢٠ مليون نسمة، وتعتمد على ميناء جيبوتي الذي تمر عبره أكثر من ٩٥٪ من تجارتها لتصدير واستيراد البضائع، وهو ما يضطرها إلى إنفاق نحو ملياري دولار سنوياً على رسوم العبور والخدمات اللوجيستية (الجزيرة نت) حيث يؤثر على تجارتها وينسب أكبر على دخلها ويحد من جهودها في التنمية والتقدم. وقد سعت إثيوبيا منذ القدم للوصول إلى البحر فاحتلت إرتريا بالقوة وتسببت في حرب مدمرة نالت إرتريا بنهايتها استقلالها، واليوم يجدد رئيس وزرائها ابيي أحمد طموحات بلاده الامبراطورية لتكون القوة المهيمنة تفرض إرادتها في الوصول إلى البحر بكل الوسائل بما فيها الخيار العسكري ما يهدد أمن واستقرار المنطقة، خاصة وأن هناك مخاوف من تحالف أديس أبابا مع الاحتلال الإسرائيلي للوصول إلى البحر الأحمر.

الحلول والاستراتيجيات لتأمين البحر الأحمر وباب المندب تأمين ممرات البحر الأحمر (خاصة باب المندب) يُعد ركيزة أساسية للأمن القومي العربي، حيث يربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط. بالإضافة إلى كونه طريق استراتيجي هام لتجارة النفط والسفن غير النفطية، وقد ازدادت أهميته مع افتتاح قناة السويس في عام ١٨٦٩م، وازدهار اعتماد أوروبا على نضط الخليج في تلبية إحتياجاتها من الطاقة. حيث إن إغلاق هذا المضيق سيُجبر ناقلات النفط على سلوك طريق طويل والانتفاف عبر الطرف الجنوبي من إفريقيا باتجاه الشمال من أجل الوصول إلى أوروبا، ممّا سيُكلفها خسائر كبيرة من ناحية الوقت والمال.

يتطلب تأمين باب المندب استراتيجية عربية شاملة، تشمل: تعزيز القدرات البحرية المشتركة، والحد من التدخلات الأجنبية، وتفعيل الدبلوماسية الوقائية، وتبادل المعلومات الاستخباراتية، وتشكيل تحالفات إقليمية ودولية من أجل مواجهة التهديدات العسكرية وضمان حرية الملاحة وسلامة الإمدادات الاقتصادية. وفي الوقت الذي يواجه فيه الأمن القومي العربي تحديات هيكلية معقدة، أبرزها ضعف القدرات البحرية المشتركة والتدخلات الخارجية والتهديدات غير التقليدية (الإرهاب القرصنة البحرية والأمن السيبراني)، والأزمات الاقتصادية، يستلزم تفعيل الدفاع المشترك وفقاً لميثاق جامعة الدول العربية، وتعزيز التضامن، والتكامل الاقتصادي، ومواجهة التدخلات الخارجية لضمان

والأنشطة غير القانونية: لا تزال أعمال القرصنة والأنشطة غير القانونية مثل الهجرة غير الشرعية والجريمة المنظمة، وتهريب الأسلحة، والصيد الجائر، ونشاطات التنظيمات الإرهابية، وإلقاء النفايات السامة وغيرها تمثل تحدياً حقيقياً في بعض المناطق البحرية مثل البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وبحر العرب. وعلى الرغم من الجهود الدولية، إلا أن ضعف بعض الدول الساحلية وغياب التعاون الأمني سهل الكثير من هذه الأنشطة التي تشكل تهديداً لأمن وسلامة التجارة العالمية، وقد كان لها تداعياتها على الأمن القومي العربي عموماً وأمن وسيادة دول المنطقة، وخصوصاً اليمن ومصر والسعودية والصومال. وفي الآونة الأخيرة ظهرت تقارير رسمية تتحدث عن انخفاض حدة الأنشطة غير القانونية وحوادث القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن، وذلك بفضل تعزيز الأمن والاستقرار في الصومال، وتكثيف الدوريات البحرية، والتعاون الإقليمي والدولي لمكافحة هذه الأنشطة. ثالثاً: التهديدات السيبرانية: ففي ظل الرقمنة المتزايدة لعمليات الموانئ والسفن، ظهرت أخطار الهجمات الإلكترونية التي تستهدف نظم الملاحة والموانئ على مستوى العالم ما قد يعرقل حركة التجارة العالمية ويشكل تهديداً جديداً لأمن الممرات البحرية ومنها البحر الأحمر. كما أن البحر الأحمر ليس فقط ممراً للتجارة ولكنه أيضاً ممراً حيوياً للبنية التحتية الرقمية، إذ تمر عبره كمية هائلة من كابلات الألياف الضوئية للاتصالات ونقل المعلومات تقدر بتريليونات الدولارات وأي مساس بهذه الكابلات يعد هجوماً مباشراً على الاتصال العالمي والأمن المعلوماتي والمالي.

رابعاً: التغيرات المناخية والكوارث الطبيعية: حيث لا يمكن تجاهل أثر التغيرات المناخية في أمن الملاحة البحرية، من استحداث عواصف وأمواج قوية إلى ارتفاع منسوب سطح البحر وكذلك استمرار إلقاء النفايات الضارة وغيرها مما قد يؤثر على البنية التحتية للموانئ والممرات. خامساً: تواجد إسرائيل في أرض الصومال: يشكل اعتراف إسرائيل بـ "أرض الصومال" خطوة لتواجدها بالمنطقة وهو ما يعتبره المحللون تهديداً مباشراً للأمن القومي العربي، وتحولاً خطيراً يضع القوى الإقليمية الكبرى، وعلى رأسها مصر والسعودية والسودان، أمام تحديات وجودية تمس أمنها المائي والحدودي، وتفرض عليها إعادة النظر في استراتيجياتها الدفاعية لمنع هذا التحول. حيث يسعى الاحتلال إلى إعادة رسم خرائط النفوذ، وتحويل البحر الأحمر وباب المندب إلى مناطق نفوذ أمني وعسكري للكيان، كما يهدف إلى زعزعة استقرار الصومال، وتهديد المصالح الاستراتيجية العربية في مضيق باب المندب. وعموماً إن تواجد إسرائيل في

ركيزة استراتيجية لأمن البحر الأحمر وباب المنذب والأمن القومي العربي؛ فالصومال باعتباره من الدول المشاطئة تقع عليها المسؤولية الأولى في تأمين أراضيها ومياها الإقليمية وضمان سلامة السفن. وبذلك يفوت الفرصة على التواجد الأجنبي بحجة محاربة القرصنة والجماعات الإرهابية وتأمين التجارة الدولية عبر البحر الأحمر. وتزداد أهمية الصومال مع ارتفاع المخاطر الاستراتيجية في البحر الأحمر وخليج عدن، خاصة بعد اعتراف إسرائيل بأرض الصومال كدولة مستقلة بهدف تعزيز نفوذها الجيوسياسي وإيجاد موطن قدم استخباراتي وعسكري في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر، والسيطرة على مضيق باب المنذب.

### الخلاصة

من المرجح للحرب الدائرة بين الولايات المتحدة ومعها إسرائيل وإيران أن تحدث تغييرات جيوسراتيجية عميقة في الشرق الأوسط عمومًا وأمن الممرات المائية والمضائق في المنطقة خصوصًا، حيث من المرجح أن تدفع بعض دول الخليج للبحث عن بدائل استراتيجية لتصدير النفط عبر البحر الأحمر وذلك ضمن مساعيها لتأمين الطاقة وتفادي المخاطر في مضيق هرمز. ولكن ما يزال ضمان أمن واستقرار مضيق باب المنذب والبحر الأحمر يواجه تحديات استراتيجية خطيرة قد تؤثر على حركة الملاحة الدولية في المستقبل، مما يتطلب تعاوناً عربياً، إقليمياً، ودولياً لضمان حماية هذا الشريان المائي الحيوي. ولا يمكن فصل مستقبل حركة الملاحة في البحر الأحمر عما يحدث في مضيق هرمز والحرب الدائرة بين الولايات المتحدة وإسرائيل على إيران لإنهاء نفوذها الإقليمي وإزالة برنامجها النووي، وكذلك لا يمكن فصل استقرار مضيق باب المنذب والبحر الأحمر عن أمن واستقرار الدول المطلة عليه وحل الصراعات المزمعة في اليمن والسودان والصومال والصراع الدائم بين إرتريا وإثيوبيا.

الاستقرار. وذلك لأن الأمن القومي العربي يعتبر مفهوماً جماعياً يتجاوز الحدود القطرية ويضمن بقاء المصالح المشتركة واستقرار المنطقة، إن تعزيز القدرات البحرية المشتركة والتعاون الأمني البحري من خلال تشكيلات مثل "قوات الأمن البحري المشتركة" وعمليات بحرية متعددة الجنسيات يمكن أن تعزز الأمن مقابل الصراعات وانعدام الاستقرار في أحد أهم الممرات المائية في العالم. وكذلك من خلال تفعيل ميثاق الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي وإنشاء منظومة أمنية جماعية وتعزيز التضامن العربي والالتزام بحق الدفاع عن الممرات الحيوية والتكامل الاقتصادي والتنموي، والعمل على تحقيق الأمن المائي والغذائي العربي الشامل. ويعتبر إنشاء "مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن" في يناير ٢٠٢٠م، بمبادرة من المملكة العربية السعودية وعضوية كل من السودان ومصر واليمن والأردن وجيبوتي والصومال وإرتريا، أحد أهم المبادرات بهدف التعاون الأمني والاقتصادي، وحماية الموارد المائية، وتنسيق المواقف السياسية في المحافل الإقليمية والدولية. وكانت المبادرة محاولة لخلق تجمع إقليمي يتيح لدول المنطقة تنسيقاً جماعياً في قضايا الأمن البحري وحماية الملاحة ومواجهة التهديدات العابرة للحدود. وكانت المبادرة مهمة للدفع باتجاه إدارة المنطقة من خلال دول الإقليم وليس من خلال قوات وأساطيل من الخارج. وقد واجه المجلس تحديات كبيرة خاصة ما يتعلق بتحويله إلى قوة بحرية مشتركة فاعلة، بسبب وجود عدد من التشكيلات العسكرية لقوى دولية في المنطقة، وبسبب التحديات الأمنية المستمرة في اليمن والصومال.

### أمن الممرات المائية العربية والدور المنتظر للصومال

يمثل الصومال ركيزة أساسية في منظومة أمن الممرات المائية العربية وحركة الملاحة الدولية بفضل موقعه الاستراتيجي، إذ يملك أحد أطول السواحل البحرية في العالم، يمتد على مسافة تتراوح بين ٣٠٠٠ و٣٣٣ كيلومتر (كتاب حقائق العالم) يطل عبرها على المحيط الهندي وخليج عدن، ويجاور مضيق باب المنذب. لذا فإن أي اضطراب على السواحل الصومالية له انعكاسات فورية على سلامة النقل البحري وأسواق الطاقة والأمن الغذائي، وخلال العقد الأخير شهد الصومال تحسناً ملموساً في الأمن والاستقرار السياسي والاجتماعي حيث تجاوز مرحلة النزاعات وتقدم كثيراً في عملية بناء وترسيخ مؤسسات الدولة، ويسعى الآن لبناء مستقبل جديد يجذب اهتمام المنطقة والعالم. كما بدأ في التحكم في سواحله التي كانت مرتعاً لنشاط القرصنة والتطبيقات الإرهابية وتهريب الأسلحة، وساحة للتفافس الدولي والإقليمي. إن تحكم الصومال في سواحله يُعد

## أمن مضيق باب المندب والبحر الأحمر: تصاعد الأزمات وفرص الحلول الإرادات المتصارعة جعلت جنوب البحر الأحمر على حافة صراع ضار بالممر وسلاسل الإمداد

الأهمية الاستراتيجية للمواقع تتبع من تأثيرها في مجريات الأحداث الدولية أو أجزاء منها. وتأتي في مقدمة هذه المواقع الممرات المائية، التي تربط القارات والمحيطات بطرق رئيسة للتجارة الدولية ونقل الطاقة والتحركات العسكرية. وحسب بيانات المؤسسات الدولية إن ما بين ٨٠٪ - ٩٠٪ من حجم التجارة الدولية اليوم ينقل عبر الممرات البحرية. وإن هذه الممرات من ناحية العدد هي قليلة لكنها بالغة التأثير في الاقتصاد العالمي والأمن والسلم الدوليين. من أهم هذه الممرات والمضائق: جبل طارق، ملقا، رأس الرجاء الصالح قناة بنما، مضيق بيرينغ إلخ- وأما المضائق والممرات ذات الصلة بالشرق الأوسط والقرن الإفريقي تشمل مضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي بخليج عمان، وينقل عبره ما بين ٢٠٪ - ٢٥٪ من إجمالي صادرات الطاقة العالمية

د. إدريس جميل

الاستقرار السياسي في عامي ٢٠٢٤ - ٢٠٢٥م في المنطقة أدى إلى تراجع حاد للتدفقات التجارية عبر هذا الممر، بسبب تغيير الخطوط الملاحية إلى طرق أخرى أطول وأكثر كلفة، الأمر الذي أضر سلباً في التجارة الدولية وفي الشركات المرتبطة بهذا المجال في المنطقة مثل قناة السويس التي انخفضت إيراداتها ما بين ٥٠٪ إلى ٦٠٪ نتيجة للتوترات في جنوب البحر الأحمر. وانطلاقاً مما سبق إن المنطقة ليست فقط ممرًا ملاحياً، بل عامل تأثير مباشر في الأسواق العالمية وعلى استقرار الدول في الإقليم والأمن والسلم الدوليين بشكل عام، وجزء من ضبط توازنات القوى الدولية والإقليمية، بعبارة أخرى أن تأثير الجيوسياسية لهذه المنطقة يتعدى حدودها الجغرافية ليشمل النطاق الإفريقي والأوروبي والآسيوي. وهو ما يفسر تزايد اهتمام القوى الدولية والإقليمية بهذه المنطقة بالاستمرار كهدف استراتيجي ونقطة ارتكاز لتوسيع النفوذ. كل هذه الأمور وغيرها مجتمعة جعلت المنطقة ساحة مفتوحة لتشابكات القوى الدولية والإقليمية. وبمقابل هذا التنافس الشديد من القوى الدولية والإقليمية فإن غالبية دول منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر تعاني من عدم الاستقرار السياسي والأمني والضعف في مختلف الجوانب التنموية. بل أوضاعها في خلال السنوات الماضية في تفاقم مستمر بسبب الصراعات الداخلية المزمدة في اليمن، الصومال، السودان،

باب المندب الذي يربط البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب ويمر عبره من ١٢٪ إلى ١٥٪ من حجم التجارة الدولية، قناة السويس ممر مائي صناعي مهم يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط بأقصر طرق ملاحية، مضيق البوسفور الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمرة. عموماً إن أهمية هذه المضائق والممرات المائية تكمن في نقاط الاختناق الجيوسياسية والجيواقتصادية التي تؤثر بشكل مباشر على أسعار الطاقة والسلع المختلفة، وعلى استقرار الأمن والسلم الدوليين. فقد شهد مضيق باب المندب خلال السنوات الماضية تحديات أمنية متصاعدة. أبرزها ظاهرة القرصنة والجرائم البحرية، هجوم الحوثيين على السفن المرتبطة بإسرائيل تضامناً مع غزة والرد المضاد من إسرائيل وأمريكا وبريطانيا، وتزايد التنافس الإقليمي والدولي للسيطرة في أحد أهم نقاط اختناق بحرية في البحر الأحمر وخليج عدن ذات التأثير المباشر في حركة التجارة الدولية، وفي تحركات العسكرية وقطعها البحرية من مراكزها الأصلية ومناطق انتشارها في أجزاء مختلفة من العالم. وإن تلك الإيرادات المتصارعة جعلت منطقة جنوب البحر الأحمر على حافة صراع إقليمي ودولي، الأمر الذي انعكس سلباً على أمن هذا الممر الملاحى الحيوي وتباعاً على سلاسل الإمداد والتوريد للاقتصاد العالمي. على سبيل المثال إن التداخل بين الأمن البحري وعدم



## تأثير الأهمية الجيوسياسية لباب المندب والبحر الأحمر يتعدى حدوده الجغرافية ليشمل النطاق الإفريقي والأوروبي والآسيوي

محلّيًا إن عدم الاستقرار في دول القرن الإفريقي المؤثرة في مضيق باب المندب والممرات الأخرى، يعود إلى أسباب تتعلق بأسلوب الحكم والاختلالات في توزيع الثروة والسلطة؛ نزاعات داخلية، ظاهرة نزاعات انفصالية لبعض الأقاليم، وقضايا أخرى مرتبطة بترسيم الحدود بين الدول، المناخ والتصحر، الصراع بين دول المنبع والمصب للنيل، رغبة إثيوبيا في الوصول إلى البحر الأحمر دون مراعاة القوانين الدولية، التدخل الخارجي؛ هذه الأمور وغيرها مجتمعة أدت إلى عدم الاستقرار في المنطقة وظهور لاعبين آخرين خارج المؤسسات التقليدية كالقراصنة، الميليشيات، الحركات الانفصالية المسلّحة، الجماعات المتطرفة إلخ - الذين جعلوا الوضع الأمني في الممرات المائية في الإقليم أشدّ تعقيدًا وأكثر تهديدًا. وإن شبكة التهديدات هذه ستستمر ما لم يحصل لها معالجات في مصادرها.

أمّا على المستوى الإقليمي فإن منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر تشهد تنافس إرادات للقوى الإقليمية، فاستراتيجية مصر

إثيوبيا وتشابكها مع الصراعات الأخرى في الإقليم مثل الحرب في غزة، مختلف الجوانب- الإسرائيلية الأمريكية ومع صراعات بعض القوى الإقليمية الأخرى إلخ- وبسبب هذا التدافع للقوى المختلفة نتجت في الفترة الأخيرة في المنطقة تحولات وتطورات بعضها إيجابية كالأستثمارات في المشاريع الاستراتيجية، وأخرى سلبية مثل تغذية شبكة الصراعات والأزمات المعقّدة فيها. وفي ضوء تلك المعطيات لم تعد منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر مجرد أقصر طريق ملاحى للتجارة الدولية بل تحولت إلى مركز ثقل استراتيجي وساحة تنافس معقّدة بين القوى الكبرى والإقليمية.

### الفاعلون في القرن الإفريقي والبحر الأحمر

إنّ التفاعلات بين الفاعلين على المستوى المحلي، الإقليمي، الدولي متشابكة أدت إلى عدم الاستقرار وشكّلت التهديدات والمخاطر الأمنية المشاهدة اليوم في المنطقة وممراتها المائية.

## أهمية المضائق والممرات لتحكمها في نقاط الاختناق الجيوسياسية والجيو-اقتصادية المؤثرة على الطاقة والسلع وعلى الأمن والسلم الدوليين

والقواعد اللوجستية على طول موانئ البحر الأحمر والمحيط الهندي. كما لوحظ في الفترات الأخيرة أيضاً تزايد حضورها العسكري والتفاهمات الأمنية مع الفاعلين في القرن الإفريقي.

بفرض الحفاظ على أمنها بمفهومه الشامل وأمن البحر الأحمر وطرق التجارة فيه. لكن في المقابل إن مقاربات دول الخليج تختلف من دولة لأخرى، وتباين مواقفها في قضايا مهمة في المنطقة، مثل أزمة السودان، الصومال، اليمن إلخ- كما أن بعض الدول الخليجية موقفها غير واضح من المشاريع الرامية في ترسيم خرائط سياسية جديدة في المنطقة. وهو ما يعكس عدم وجود استراتيجية خليجية موحدة تجاه تلك المنطقة الحساسة لأمنها القومي، بل في الفترة الأخيرة ظهور تنافس قوي بينها في منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي، وأن تصاعد التنافس بينها سينعكس سلباً على مجمل استقرار المنطقة وخطوط الملاحة، وفي تطويق التهديدات الأمنية المحتملة في المنطقة، فهناك حاجة للانطلاق من مبدأ التكامل والمصالح المشتركة وفقاً لمقتضيات المصلحة العامة، وحسن التعامل مع التحولات التي تشهدها منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر على وقع تصاعد التنافس للقوى الدولية والإقليمية الرامية للسيطرة على الموارد وطرق الملاحة التجارية، وإعادة تشكيل موازين القوى فيها. وعلى المستوى الدولي فإن حضور القوى الكبرى هو العنصر الحاسم في مجريات الأحداث في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر. فالولايات المتحدة في الوقت الحالي تتمحور سياساتها في البحر الأحمر حول ضمان حرية الملاحة وأمن الطاقة وتأمين سلاسل الإمداد والعقد اللوجستية من مضيق باب المندب، قناة السويس، هرمز، البوسفور، جبل طارق إلخ- والحد من النفوذ الصيني في المنطقة، وتعزيز الوجود العسكري لردع التهديدات الأمنية كالقراصنة والإرهاب والحوثيين وغيرهم، مستخدمة استراتيجية العمليات الاستباقية أو اللاحقة بالسلاح الجوي والطائرات المسييرة المسلحة بأحدث أنظمة المراقبة والتجهيزات التكنولوجية. أما سياسات الصين في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر تركز في الاستثمارات الضخمة في البنية التحتية كالموانئ والسكك الحديدية، تأمين الطرق البحرية والشراكات التجارية، جعل المنطقة جزءاً من مبادرة الحزام. وتقديم نموذج صيني يدمج بين التنمية الاقتصادية والتعاون الأمني. كما للصين حضور أمني وعسكري

في هذه المنطقة دائماً قائمة على تأمين أمن البحر الأحمر ومياه النيل. وتركيا تسعى لإيجاد موطئ قدم لها في هذه المنطقة ومن ثم بسط نفوذها السياسي والأمني والاقتصادي ومزاحمة منافسيها في المنطقة. أما إسرائيل فتعدّ منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن من عمق أمنها القومي لتأمين طرق ملاحتها التجارية والعسكرية العابرة عبر هذه الممرات الحيوية. إلا أن اهتمامها بهذه المنطقة قد تزايد خلال العامين الماضيين على خلفية التنافس الحاد التي تشهده هذه المنطقة بين مختلف القوى نتيجة المتغيرات الجيوسياسية التي طرأت على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن، وتصاعد عمليات الحوثيين للمصالح الإسرائيلية فيها. وضمن هذا السياق يأتي الاعتراف الإسرائيلي بأرض الصومال، وتسعى وراء ذلك للسيطرة على ميناء بريرة الاستراتيجية المطل على باب المندب والمقابل لميناء الحديدة على الضفة الأخرى. الأمر الذي سيمكّنها من مواجهة القوى اليمنية عن قرب وتعزيز نفوذها في جنوب البحر الأحمر، ومزاحمة منافسيها في الإقليم مثل إيران، تركيا، مصر، السعودية، وإن سياساتها أيضاً تتقاطع مع دلالات الجغرافية الاستراتيجية وتنافس القوى الكبرى على ممرات التجارة والطاقة، وصراع الاعترافات من عدمه بكيانات جديدة في الخارطة السياسية في الإقليم. وتداعيات هذا الحدث على منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر سيكون بالغ التأثير.

ومن القوى الأخرى ذات التأثير في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر القوى الخليجية (دول مجلس التعاون الخليجي). التي يربطها مع الضفة الأخرى جسور التواصل الثقافى والاقتصادي والديني والسياسي والأمني، وارتباط مصير ضفتي البحر الأحمر استقراراً أو اضطراباً، بعبارة أخرى تشابه الضفتين في البلاء والعافية عبر التاريخ. فالدول الخليجية في الوقت الحالي تلعب دوراً مهماً في القرن الإفريقي والبحر الأحمر وكانت ومازالت سنداُ وداعماً لقضايا شعوب منطقة القرن الإفريقي في مختلف المجالات، فهي تساهم في تقديم المساعدات الإنسانية والتنمية والقروض الميسرة، وتنشط في الوساطة في حل الأزمات وتخفيف التوترات في المنطقة، كما أنها سوق عمل لقطاعات كبيرة من شعوب منطقة القرن الإفريقي إلخ-. وتكثف من تبادلها التجاري، وتستثمر المليارات في مشاريع استراتيجية متنوّعة. بما فيها استثمارات كبيرة في الموانئ وسلاسل الإمداد

تجعل المنطقة بؤرة تهدد السلم والأمن الدوليين. وأكثر تهديداً لأمن التجارة الدولية العابرة بالبحر الأحمر والأمن البحري العالمي برتمته.

ثالثاً - إنَّ المتغيّرات الجيوسياسية في جنوب البحر الأحمر لم تعد معزولة بل هي جزء من سياق أوسع من صراع توازنات النفوذ للقوى الإقليمية والدولية، صاحب ذلك تحولات في أنماط التحالفات وتباينات في أولويات الأمن والمقاربات الاقتصادية للقوى الفاعلة، وتباعاً ظهور محاور متنافسة على أمن الشرق الأوسط والقرن الإفريقي، محور يدعم إعادة موازين القوة وترسيم خرائط سياسية جديدة في المنطقة بما يخدم مصالحه. ومحور آخر يدعو للحفاظ على الخرائط السياسية الراهنة، وفي هذا الإطار يمكن فهم إمداد الصراعات الداخلية في اليمن والصومال والسودان وليبيا وغيرها. وإذا لم يحصل حسم بؤر الصراعات في تلك الدول وتمكين الدولة الوطنية فيها. فإن معادلات التفكيك والتركيب ستسود في الإقليم وستفتح الباب لانفصالات متتالية في الإقليم وفوضى في كل المجالات بما فيها أمن الممرات المائية والمضائق.

### استراتيجية حماية الممرات المائية

تعتبر هذه الممرات أحد أهم ركائز الاقتصاد العالمي، والأمن فيها يؤدي إلى انسياب طبيعي لسلاسل الإمداد واستقرار أسعار السلع وتكاليف الشحن والتأمين، بمعنى آخر استقرار اقتصادي وسياسي في العالم. وحتى يحصل ذلك يتطلب التنسيق بين الدول المشاطئة وتعزيز التعاون مع القوى الإقليمية والدولية لحماية هذه الممرات الحيوية من مختلف التهديدات، باستخدام آليات هجينة من الأدوات التقليدية كالقوات البحرية ودوريات سريعة التدخل لمواجهة التهديدات إلخ- إلى جانب استخدام أفضل ما توصلت إليه التجهيزات التكنولوجية مع تطبيق المبادئ والقوانين الدولية المستقرة في هذا المجال. ومثله أيضاً الاهتمام بالسياسات الوقائية وإدارة المخاطر لحماية المناخ ومواجهة الكوارث الطبيعية في البحر وممراته.

نشط في المنطقة. الأمر الذي يعزز نفوذها في غرب المحيط الهندي وتأمين سلاسل توريدها العالمية.

هذا التدافع المكثف بين القوى المختلفة في القرن الإفريقي والبحر الأحمر، نتج عنه تحولات وتطورات بعضها إيجابية كالاستثمارات في المشاريع الاستراتيجية، وأخرى سلبية جعلت المنطقة مرهونة لتجاذبات واستقطابات تلك القوى وتغذية الصراعات المحلية لتداخلها مع تلك التجاذبات، الأمر الذي ترك المنطقة بالاستمرار تعاني من الهشاشة السياسية والاقتصادية والأمنية، وارتفاع عناصر التهديد المختلفة في ممراتها المائية الذي شكّل هاجساً أمنياً للتجارة الدولية العابرة بها، وذلك بالنظر لما تحته هذه المنطقة من أهمية في الممرات البحرية الدولية. هذه الأمور وغيرها جعلت المنطقة تكتظ بقواعد عسكرية وبقطاعات عسكرية بحرية من شتى بقاع العالم، بحجة تأمين الملاحة فيها. وإنّ عسكرة المنطقة بهذه الطريقة لا ريب يشكّل مصدر تهديد واقعي ومحتمل لاستقرار منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر. على العموم يمكن إجمال التفاعلات المؤثرة في أمن مضيق باب المندب والبحر الأحمر على نحو التالي

أولاً - إنّ الموقع الاستراتيجي للقرن الإفريقي والبحر الأحمر، جعلهما ضمن دائرة الصراع في الموارد والنفوذ للقوى الدولية المتمثلة في الولايات المتحدة الأمريكية والصين وحلفائهما، والقوى الإقليمية المتمثلة في دول الخليج السعودية والإمارات وقطر، ومصر، إسرائيل، إيران، تركيا، والتي أصبح لهذه القوى حضور عسكري وأمني واستثمارات ضخمة في مشاريع استراتيجية. وعلاقات متشابكة مع الفاعلين في المؤسسات الرسمية ومع اللاعبين خارجها. فلا شك سيكون للقوى الدولية والإقليمية دور مؤثر في المنطقة استقراراً أو اضطراباً.

ثانياً - عدم الاستقرار في اليمن والصومال والسودان، يشكّل تهديداً لاستقرار المنطقة وأمن الملاحة فيها. فكانت أعمال القراصنة ضد السفن التجارية تنطلق من الصومال والهجمات الحوثية على سفن أمريكية وإسرائيلية في باب المندب من اليمن، وقد تكون هذه المناطق في المستقبل مرتع لعناصر تهديدات أخرى، وفي حالة عجزت تلك البلدان في إعادة بناء الدولة الوطنية، وحل المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، والسياسية، والأمنية إلخ... فإن تزايد شبكات التهديد أمر متوقع مثل خطر تزايد الجماعات المتطرفة العابرة للقارات، وشبكات الجريمة المنظمة مثل شبكات تجارة السلاح، المخدرات، القرصنة إلخ..

## أوكرانيا والخليج العربي: الخبرة الأوكرانية في مواجهة "شاهد" الإيرانية تبلور حلف للتقنية العسكرية يمتد خارج أوروبا وصولاً للشرق الأوسط وحرب إيران تثبته

مع اندلاع شرارة الحرب الإسرائيلية / الأمريكية - الإيرانية، أعلنت أوكرانيا تضامنها التام مع السعودية وقطر والإمارات والأردن والبحرين والكويت والعراق وعمان، حيث أجرى الرئيس الأوكراني فولوديمير زيلينسكي اتصالات مباشرة مع قادة الدول العربية التي تعرضت للهجوم الإيراني، كما أعلن زيلينسكي أن الخبرة الأوكرانية في الدفاع لمواجهة مسيرات "شاهد" الإيرانية هي الأكبر عالمياً، في الوقت الذي أصبحت المسيرات الإيرانية التحدي الأكبر لمنطقة الشرق الأوسط.

وسريعاً بدأت تتلقى أوكرانيا الكثير من طلبات التعاون من دول المنطقة لحماية سمائها التي أصبحت مستباحة من النظام الإيراني منذ اليوم الأول للحرب رغم حيادها ورفضها للحرب.

د. محمد فرج الله

الأوكرانية عن استعدادها لمساعدة دول الشرق الأوسط دون تردد ودون ماطلة..

البنتاغون يصنف المسيرات الاعتراضية الأوكرانية STING سلاحاً جديداً وفعالاً ضد شاهد الإيرانية.

وضعت القيادة الإيرانية استراتيجيتها الهجومية على أسس اقتصاد الحرب، معتمدة على مبدأ استنزاف الخصم، ففي الوقت الذي يعتمد خصوم إيران التقليديين على منظومة بطاريوت الأمريكية أدركت طهران أمرين مهمين:

الأول: التكلفة الباهظة لهذه المنظومة وتشغيلها وتكلفتها صواريخها .

ثانياً: محدودية إنتاج صواريخ بطاريوت PAC-3 MSE إذ تفيد تقارير بأن لوكهيد مارتين تنتج قرابة ٦٢٠ صاروخاً سنوياً وتسعى إلى رفع هذا الرقم إلى ٧٥٠ صاروخاً، ومع ذلك يبقى هذا الرقم أقل بكثير مما تستطيع إيران إنتاجه من مسيرات الانتحارية.

لكن هذا كشف وبوضوح كيف تغير وجه الحروب والذي يبشر بتغيير التحالفات العابرة للقارات، على أسس المصالح المشتركة والخصم المشترك أيضاً.

فأوكرانيا التي لطالما كان يُنظر إليها من قبل دول المنطقة العربية كدولة غير رابحة في حربها مع روسيا وغير قادرة على الدفاع والصدور، أصبحت هي المخرج الوحيد لهذه الدول لتجدتها في مأزقها، ومع أن الدول العربية كانت تفضل الحياد الإيجابي لعدم رغبتها بإغضاب روسيا وجدت نفسها أمام عدو مدعوم من روسيا نفسها، فالواقع أقوى من التوقعات، فلا حياد الدول الخليجية أنقذها من شر إيران ولا صداقتها مع روسيا شفعت، أما أوكرانيا فهي الجديرة بالشراكة والتحالف تقنياً وربما عسكرياً في المستقبل..

فالحرب كشفت قوة إرادة وإبداع أوكرانيا وليس البروبوغندا كما حاولت تصوير روسيا..

كما أن الواقع كشف وبوضوح ودون تردد كيف أعلنت القيادة



## أعلنت القيادة الأوكرانية عن استعدادها لمساعدة دول الشرق الأوسط دون تردد أو معاطلة في مواجهة اعتداءات إيران

وغيرها الكثير.

حيث بدى الأمر في السنوات الثلاث الأولى صعباً جداً وكأنه مأزق دون مخرج، لكن أوكرانيا لم تستسلم لهذا الواقع وشرعت في البحث عن حلول بالذات مع تذبذب المزاج الأمريكي وعدم شجاعة المواقف الأوروبية، فكان القرار الأوكراني هو الاستثمار في مجمع الصناعات الحربية الأوكرانية وتشجيع الابتكار حيث دعمته الحكومة الأوكرانية بقوة، وقد أشرنا في ذلك بالتفصيل في مقالنا بمجلة آراء حول الخليج لشهر يناير ٢٠٢٦.

ولواجهة الخطر الإيراني الروسي عملت أوكرانيا في ثلاثة اتجاهات، لبناء دفاع جوي متعدد الطبقات:

فلاستراتيجية الهجومية الإيرانية تركز على استنزاف الدفاعات برفع التكلفة، مُجبرة الخصم على إنفاق قرابة ٤ ملايين دولار لكل صاروخ لاعتراض مسيرة انتحارية تتراوح قيمتها من ٣٠ إلى ٥٠ ألف دولار فقط، ثم استنفاد الصواريخ عبر موجات مستمرة من المسيرات مما سيثقل قدرات الدفاعات الجوية وتدميرها في نهاية المطاف وحرمان الخصم من الدفاع من سمائه. وهذا ما رأيناه بوضوح في حرب أوكرانيا منذ أكتوبر ٢٠٢٢م، عندما بدأت إيران بتزويد روسيا بمسيرات "شاهد ١٣٦" والتي غيرت مسار الحرب دون مبالغة، فقد أطلقت روسيا قرابة ٤٦٠٠٠ مسيرة شاهد ضد أوكرانيا مستهدفة مواقع عسكرية وبنى تحتية ومنشآت الطاقة وموانئ وسكك حديدية

## دفاعات جوية أوكرانية رخيصة "أوتيسوس" أو "ديشك" متنقلة مزودة بأنظمة مراقبة ومستشعر حراري تسقط مسيرة شاهد الانتحارية

كلمة السر في هذا النجاح تكمن في كلفة هذه الطائرات التي لا تتجاوز ثلاثة آلاف دولار ودقتها في إسقاط أهدافها، مقارنة بصواريخ "باتريوت" التي تبلغ قرابة ٤ ملايين دولار.

### الخبرة والابتكار تضع أوكرانيا في مكانة عالمية رائدة

إن الخبرة القتالية الأوكرانية في التصدي للمسيرات الانتحارية والصواريخ الباليستية والمجنحة لتعد ذات قيمة عالمية عظيمة، بثلاثة عوامل رئيسية تمكن أوكرانيا من تبوء مكانة رائدة في هذا المجال.

فهناك عدة عوامل تشهد لهذه الخبرة، العامل الأول: يتمثل في تكتيكات استخدام أوكرانيا لأنظمة الدفاع الجوي الصغيرة، حيث أصبحت أوكرانيا من أوائل دول العالم التي أنشأت مثل هذا النظام، بل وحققت أيضاً نتائج إيجابية في استخدامه واعتراض مسيرات وصواريخ العدو. والعامل الثاني: هو دمج هذه الأنظمة الصغيرة لتتناغم مع منظومات الدفاع الجوي الكبيرة لتشكل حالة متجانسة في التصدي دون ترك فراغات ملموسة للعدو. أما الثالث: فيتعلق بتكتيكات الكشف عن مسيرات العدو بصورة مبكرة وتتبعها وتدميرها في مسارات متقدمة قبل وصولها لأهدافها.

مع أن الأوكرانيين تمكنوا من ابتكار المسيرات الاعتراضية وتطوير عشرات الأنظمة لتدمير المسيرات المعادية، لكن العامل الحاسم يكمن في تفوق أوكرانيا بالخبرة والمعرفة، وقدرتها على بناء خوارزميات وحلول برمجية تمكن من استخدام المسيرات الاعتراضية بأقصى فعالية وأنظمة الحرب الإلكترونية.

كما أن الشركات الأوكرانية قد نجحت في توطين إنتاج الإلكترونيات، مستبدلة القطع الصينية، بل وبدأت بالفوز بمناقصات "البنتاغون".

ويؤكد معهد دراسات الحرب (ISW) أن الجيش الأوكراني

الأول: دفاعات جوية رخيصة عبر رشاشات آلية قوية من طراز "أوتيسوس" أو "ديشك" من عيار ١٢,٧ ملم مثبتة على متن شاحنات صغيرة متنقلة مزودة بأنظمة مراقبة ومستشعر حراري، فرشقة واحدة على مسافة ٨٠٠ متر، كفيلا في أن تسقط مسيرة شاهد الانتحارية كالحمامة الجريحة. المهم هو إلحاق الضرر بالمحرك أو الجناح. كما أن المنصة المتحركة تكسبها القدرة على المناورة وتغير مواقعها بكل سهولة، حيث استطاعت إلى حد كبير حماية المدن وأطرافها وإسقاط ما يقرب من ٨٠٪ من مسيرات شاهد ولكن الصعوبة تكمن في سرعة المسيرات وتطويرها من الخصم وتخفيها بالذات تحت جنح الظلام.

الثاني: الملاحقة الجوية عبر طائرات F16 والمروحيات الحربية وحتى الطائرات الصغيرة ذات المحرك الواحد، وتمكنت من اعتراض وإسقاط الكثير من المسيرات الانتحارية والصواريخ ولكن الصعوبة تكمن في عدم قدرة أوكرانيا على امتلاك المزيد من المقاتلات نظراً للميزانية الهائلة لشراء كل مقاتلة.

الثالث: الابتكار.. وهنا استطاع المهندسون الأوكرانيون من ابتكار وإنتاج مسيرة "ستينغ" STING الاعتراضية المصنوعة من ألياف الكربون والفضيلا لتكوّن بذلك هيكل أقوى من الصلب ٥ مرات وأخف من الألمنيوم ٥٠٪ ولا تحتاج إلى مصانع ضخمة بل تنتج في ورش صغيرة يقودها ٢٥ مهندساً يستخدمون الطابعات ثلاثية الأبعاد ليتمكنوا من إنتاج قرابة ١٠٠ قطعة يومياً في ساعات محدودة بتكلفة تبلغ قرابة ٢٠٠٠ إلى ٣٠٠٠ دولار فقط للقطعة الواحدة.

فهذا النجاح الأوكراني لفت أنظار أقوى جيش في العالم، فقد أكدت فايننشال تايمز، أن البنتاغون وعدداً من دول الخليج العربي يدرسون شراء مسيرة "ستينغ" الاعتراضية الأوكرانية لمواجهة المسيرات الانتحارية الإيرانية.

لتصبح أوكرانيا بذلك من الدول الرائدة في تطوير وسائل اعتراض منخفضة التكلفة.

## أبتكر الأوكرانيون مسيرة "سيتينغ" الاعتراضية من ألياف الكربون بهيكل أقوى من الصلب ٥ مرات وأخف من الألمنيوم ٥٠٪ وتنتج في ورش صغيرة

العربي والأوكراني أصبحا اليوم في خندق واحد وبدو مشترك واحد. وبذلك فإن أوكرانيا تُظهر لشركائها قدرتها على تقديم إجراءات فورية ونتائج ملموسة، لا مجرد موقف سياسي أو تعاطف.

### أوكرانيا متمسكة بورقتها الراحبة

رغم هذا النجاح وهذا الانفتاح إلا أن أوكرانيا ترسل رسائل واضحة للحلفاء والشركاء بعدم تجاوز الحكومة في امتلاك تقنياتها، حيث أكد الرئيس الأوكراني أنه لا ينبغي للدول والشركات الأجنبية الرغبة في امتلاك المسيرات الاعتراضية التواصل مباشرة مع الشركات المصنعة متجاوزة الحكومة الأوكرانية.

لافتاً للنظر إلى أن حكومته لامت إحدى الشركات المصنعة بسبب بيعها للمسيرات الاعتراضية من دون مراعاة تداعيات الخطورة على الدفاعات الأوكرانية.

فالحصول على التكنولوجيا الأوكرانية وحده ليس كاف، إذ تكشف ديناميكية تصاعد التهديد تراكم الخبرة الأوكرانية في اعتراض ٣٠ مسيرة روسية إيرانية شهرياً في بداية الحرب، لتصل الآن إلى المئات. فقد استخدمت روسيا في يوليو ٢٠٢٥ رقمًا قياسيًا بلغ ٨٠٢ طائرة مسيرة في يوم واحد. وهذا يبرز أمراً غاية في الأهمية وهو أن أوكرانيا ستقدم لشركائها مورداً ذكياً قيماً، ودروساً مستفادة وخبرات مكثفة.

إذ تطمح أوكرانيا من هذا التعاون التقني العسكري لحصد دعم سياسي أيضاً، وهذا ما طلبته القيادة الأوكرانية من قادة البحرين، الإمارات، الأردن، الكويت، قطر والسعودية، بمبدأ دعم تقني حربي دفاعي مقابل دعم دبلوماسي سياسي على روسيا لوقف إطلاق النار. إضافة إلى مسألة الحصول على صواريخ إضافية لأنظمة الدفاع الجوي، PAC-2 و PAC-3.

راكم خبرة فريدة في مواجهة المسيرات الإيرانية خلال أربع سنوات من الحرب لا تمتلكها أي دولة أخرى وهي معرفة منظمة جاهزة للتصدير.

دول الشرق الأوسط أنفقت صواريخ باتريوت في أيام أكثر مما أنفقته أوكرانيا في سنوات

أكدت التقارير أن الدول التي تعرضت للعدوان الإيرانية أنفقت في غضون أيام قليلة من صواريخ باتريوت أكثر مما أنفقته أوكرانيا خلال أربع سنوات من الحرب. حيث استخدمت دول الشرق الأوسط مجتمعة ما يزيد عن ٨٠٠ صاروخ من طراز PAC-3 لاعتراض الهجمات الإيرانية. في حين لم تمتلك أوكرانيا قط هذا العدد من الصواريخ لصد الهجمات الروسية طوال هذه المدة.

### أوكرانيا ودول الخليج العربي في خندق واحد

بدأت مجموعات من المتخصصين الأوكرانيين بالعمل في المنطقة العربية، حيث أكد زيلينسكي تواصله مع قيادات دول الشرق الأوسط لتبادل الخبرات الأوكرانية في إسقاط مسيرات "شاهد" وللتصدي للغارات الجوية التي تشنها إيران بشكل مكثف.

حيث أرسلت كييف بالفعل فرقاً من الخبراء إلى ثلاث دول عربية لتقديم الدعم في هذا المجال، لتكون قطر والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، أول الدول التي وصل إليها الخبراء الأوكرانيون. فالدعم الأوكراني في مواجهة المسيرات الإيرانية يعزز أمن دول مجلس التعاون الخليجي.

وفي المقابل ستمتاز هذه المبادرة التضامن العربي مع أوكرانيا. وبالنظر إلى أن روسيا تدعم إيران، وإيران تدعم روسيا، فالأمن

## لواجهة الخطر الإيراني / الروسي عملت أوكرانيا في ثلاثة اتجاهات بناء دفاع جوي متعدد الطبقات بعد ثلاث سنوات من الخسائر

فامتلاك أوكرانيا "أوراقاً رابحة" دلالة على مكانتها الجديدة، فخبرة الحرب في مواجهة العدوان الروسي أصبحت رصيماً تكنولوجياً ثميناً تحتاجه دول أخرى الشرق الأوسط والولايات المتحدة.

التي طلبت الخبرة والتكنولوجيا الأوكرانية في مكافحة المسيرات الإيرانية، في تقنيات الاعتراض، والدفاع الجوي المتقل، ومجموعات الحرب الإلكترونية.

فهذا مستوى جديد كلياً إذ لم تعد أوكرانيا مجرد مستهلك لمنظومة باتريوت، بل مُورِّد للمعرفة التي تُمكن الحلفاء من توفير تكاليف الصواريخ الباهظة ولتصبح بلداً مُصدراً للأمن ومصنفاً لحلول الحرب الحديثة.

أما أوروبا فقد دُمجت أوكرانيا باقتصاد الدفاع الأوروبي. إذ يُعد قرار البرلمان الأوروبي بإدراج أوكرانيا في سوق الدفاع الأوروبي وسلاسل التوريد الأوروبية أكثر أهمية بكثير من حزم المساعدات الفردية، إضافة إلى الإنتاج المشترك والعقود طويلة الأجل، مما يؤكد الاندماج الفعلي في منظومة الدفاع الأوروبية. ليتبلور واقع جديد لبدية حلف ناتو للتقنية العسكرية دون عضوية رسمية وهذا الحلف قد يمتد إلى خارج القارة الأوروبية وصولاً إلى الشرق الأوسط وما حرب إيران إلا عامل متجدد يثبت هذا الواقع.

كما ويفتح هذا الباب أبواباً أخرى، كتبادل الخبرات القتالية والدفاعية وفي مجال إزالة الألغام.

### السعودية تبرم صفقة ضخمة لشراء مسيرة اعتراضية

أفادت مصادر لصحيفة Kyiv Independent أن المملكة العربية السعودية أبرمت عقداً لشراء المسيرات الأوكرانية الاعتراضية وقد تم توقيعها بالفعل بمشاركة شركة سلاح محلية سعودية كوسيط اتفاقاً في ١١ مارس ٢٠٢٦ م، مما ينقلنا مباشرة من المجال النظري إلى الواقعي.

كما أفادت مصادر لصحيفة The Wall Street Journal بأن الرياض تجري أيضاً مفاوضات لشراء أنظمة حرب إلكترونية وأنظمة دفاع جوي، إلا أن هذه الصفقات لم تُعتمد بشكل نهائي حتى الآن.

وأشارت شركة SkyFall الأوكرانية إلى أنها تلقت طلبات إضافية من دول الشرق الأوسط.

وتقدر الشركة قدرتها الإنتاجية بنحو ٥٠ ألف مسيرة اعتراضية شهرياً، مع إمكانية تصدير ما بين ٥ إلى ١٠ آلاف طائرة منها. بالإضافة إلى ذلك، تمتلك SkyFall تقنية للتحكم عن بُعد، مما يتيح نظرياً تشغيلها وإدارتها من أوكرانيا أثناء تنفيذ العمليات في منطقة الخليج العربي.

### من بلد مُتلقٍ للمساعدات إلى مُصدرٍ للأمن والحلول

في خلاصة هذا المقال تبرز حقيقة واضحة تؤكد بأن التطورات الراهنة سبباً وجيهاً لإعادة قراءة خلفية الأحداث العسكرية والسياسية إقليمياً ودولياً كجزء من صورة استراتيجية شاملة، تكشف انتقال أوكرانيا تدريجياً من وضع بلد متلقٍ للمساعدات إلى بلد مانح للأمن ومصدر للابتكارات، لتتحول الحرب من صراع إقليمي إلى عامل مؤثر في إعادة هيكلة النظام الأمني العالمي.

\* رئيس تحرير وكالة أنباء أوكرانيا بالعربية - الاستاذ الجامعي والخبير بالشؤون الأوكرانية والأوروبية

## موقف الصين من الصراع بين إيران وإسرائيل والولايات المتحدة

# الصين لن تنغمس في الصراعات ولن تكون طرفاً في تحالفات عسكرية وتكتفي بالشراكة الاقتصادية

مع تصاعد الصراع بين الولايات المتحدة وإسرائيل وإيران، تحولت الأنظار المتزايدة إلى موقف الصين. باعتبارها واحدة من أكبر الأطراف الاقتصادية في الشرق الأوسط، حيث من المتوقع على نطاق واسع أن تلعب الصين دوراً أكثر نشاطاً. كما توقع بعض المحللين، خصوصاً في الغرب، الذين توقعوا دعمًا أقوى من بكين لطهران نظراً لتوسع الشراكة بين الدولتين في العقود الأخيرة. لكن في الواقع، تبنت الصين موقفاً أكثر حذراً بكثير مما توقعه البعض. ومع إنها أدانت علناً الضربات الأمريكية والإسرائيلية باعتبارها "انتهاكات للقانون الدولي" ودعت إلى خفض التصعيد الفوري، إلا أنها امتنعت حتى الآن عن التدخل المباشر في الصراع.

### يوان تشانغ

وعلى الرغم من تنوع مصادر إمدادها في السنوات الأخيرة، إلا أن منطقة الخليج لا تزال ركيزة أساسية لواردات الطاقة. رغم أن صادرات روسيا وصلت إلى الصين بالفعل إلى مستويات قياسية، مما يترك مجالاً محدوداً لمزيد من الاستبدال. وبالتالي، فإن أي اضطراب في تدفقات الطاقة في الخليج يحمل عواقب فورية على استقرار الاقتصاد الصيني. يمثل مضيق هرمز نقطة ضعف خاصة في هذا الصدد. إغلاق المضيق أو تعطيل طويل الأمد سيشكل تهديداً مباشراً حصة كبيرة من واردات الصين من الطاقة البحرية. تؤكد التقارير التي تفيد بأن بكين تواصلت مع طهران بشأن استمرار مرور ناقلات النفط الصينية عبر المضيق على مدى إلحاح هذا القلق. بالنسبة للصين، فإن الحفاظ على تدفقات الطاقة المستمرة ليس مجرد قضية تجارية بل مصلحة وطنية جوهرية.

### لماذا بكين ليست واشنطن

نظراً لهذه المخاطر، غالباً ما يتساءل المحللون الغربيون لماذا لا تقدم الصين دعمًا مباشرًا أكبر لإيران. ومع ذلك، غالباً ما يعكس هذا السؤال سوء فهم للمنطق الأساسي للسياسة الخارجية الصينية. يفسر العديد من المراقبين شراكات الصين من خلال رؤية هياكل التحالف الغربية، ويفترضون أن الشركاء

### التوضيح الدبلوماسي: سردية "قوة السلام" الصينية

تعكس الرسائل الدبلوماسية للصين منذ اندلاع الأزمة سردياً مألوفاً في خطاب السياسة الخارجية لديها. فبعد ضربات ٢٨ فبراير، وخاصة بعد تقارير وفاة المرشد الأعلى الإيراني، أصدرت وزارة الخارجية الصينية انتقادات شديدة بشكل غير معتاد. وصف وزير الخارجية وانغ يي العمليات بأنها انتهاك للسيادة و"يدهس ميثاق الأمم المتحدة". وهذا البيان يخدم عدة أغراض: أولاً، يسمح لبكين بتعزيز انتقادها الأوسع للعمل العسكري الأحادي الجانب وما تصفه بسلوك مزعزع الاستقرار الأمريكي في السياسة الدولية. ثانياً، يعكس التركيز على السيادة قلق الصين الطويل الأمد من سابقة تغيير النظام المدفوع خارجياً. وقد زادت المخاوف بعد مقتل المرشد الإيراني علي خامنئي، حيث ترى بكين أن نهج تغيير النظام بالقوة سابقة خطيرة قد تطبق يوماً ما في أماكن أخرى من العالم.

### المصلحة الأساسية لبكين: أمن الطاقة

وراء هذه التصريحات الدبلوماسية يكمن قلق أكثر وضوحاً وهو: أمن الطاقة، فالصين هي أكبر مستورد للنفط والغاز في العالم،



## تجنب الصين عمدًا بناء هيكل أمني قائم على التحالف ولا تحتفظ بتحالفات بالمعنى الأمريكي بل تعاون اقتصادي قائم على المصلحة

العسكري في ٢٠٢١م. بالنسبة لبكين، كان الاستقرار والمشاركة العملية مع أي سلطة تحكم الإقليم عادة ما يحظى بالأولوية على دعم الفاعلين السياسيين المحددين.

يعكس نهج الصين تجاه الخليج نفس المنطق. بدلاً من ترسيخ سياستها الإقليمية في شراكة واحدة، قامت بكين ببناء علاقات متزامنة مع عدة جهات متنافسة. تحافظ الصين على التعاون الاستراتيجي مع إيران وفي الوقت نفسه توسع العلاقات الاقتصادية والتكنولوجية مع دول مجلس التعاون الخليجي العربية. حتى وقت قريب، حافظت أيضاً على تواصل اقتصادي قوي مع إسرائيل. تعكس هذه الدبلوماسية متعددة الاتجاهات المكانة الأوسع للصين كأكبر شريك تجاري لأكثر من ١٢٠ دولة حول العالم. في مثل هذا الإطار، فإن التوافق الصارم مع فاعل إقليمي محدد سيقوض المصالح الاقتصادية الأوسع للصين. الأدوار المحتملة للصين في الأزمة

الاستراتيجيين يجب أن يتصرفوا كحلفاء رسميين خلال الأزمات. في الواقع، تجنبت الصين عمدًا بناء هيكل أمني قائم على التحالف. باستثناء محتمل لكوريا الشمالية، لا تحتفظ بكين بتحالفات بالمعنى الأمريكي للكلمة.

لذا، فإن تردد الصين في تقديم دعم "إنقاذ الأزمات" للشركاء ليس حالة استثنائية بل هو نمط استراتيجي متسق. تعطي بكين الأولوية للمرونة والاستقلالية على الالتزامات الأمنية الملزمة. بدلاً من ذلك، تعمل بكين من خلال ما يمكن وصفه بنموذج "شريك وليس حليف". توفر الصين المشاركة الاقتصادية، والتعاون التكنولوجي، والدعم الدبلوماسي، لكنها تتجنب الالتزامات عالية المخاطر المرتبطة بالتحالفات الأمنية الرسمية. هذا النمط مرئي عبر عدة مناطق. حتى في ميانمار المجاورة، وهي دولة ذات أهمية استراتيجية كبيرة لاستقرار الحدود الصينية، امتنعت بكين عن التدخل المباشر عندما انهارت الحكومة المدنية خلال الانقلاب

## ▲ أي اضطراب في تدفقات الطاقة من الخليج يحمل عواقب فورية على استقرار الاقتصاد الصيني ومضيق هرمز نقطة ضعف خاصة

السياسات في واشنطن وتل أبيب إلى التشكيك في حيادها. لهذه الأسباب، من المرجح أن يظل تدخل الصين حذرًا ومحسوبًا بعناية. الهدف الأساسي لبكين ليس إعادة تشكيل ميزان القوى الإقليمي، بل منع التصعيد غير المنضبط، وحماية تدفقات الطاقة، والحفاظ على شبكة علاقاتها الإقليمية. لذلك، فإن استراتيجية الصين ليست عن اختيار الأطراف وأكثر عن منع الاضطرابات النظامية: فالأولوية ليست النصر لأي فاعل، بل الحفاظ على الاستقرار الإقليمي والتدفق المستمر للطاقة الذي يدعم أمن الصين الاقتصادي.

ضمن هذه القيود، من المرجح أن يبقى دور الصين في الأزمة الحالية دبلوماسيًا واقتصاديًا بدلًا من عسكريًا. إرسال تشاي جون، المبعوث الخاص للحكومة الصينية لقضية الشرق الأوسط، إلى المنطقة في ٥ مارس يشير إلى نية بكين الانخراط في إدارة الأزمات. أحد الأدوار الفورية التي قد تلعبها الصين هو دور وسيط دبلوماسي. قنوات الاتصال المباشرة بين الولايات المتحدة واختفت إيران إلى حد كبير. نظرًا لأن بكين تحافظ على علاقات عمل مع الحكومتين، فقد تكون قناة للرسائل بين الجانبين، مما يساعد في توضيح الخطوط الحمراء وتقليل خطر سوء التقدير الذي قد يؤدي إلى حرب إقليمية أوسع. قد تحاول الصين أيضًا توفير منصة للوساطة الأوسع. استنادًا إلى دورها في تسهيل التقارب الإيراني السعودي في ٢٠٢٢م، تسعى بكين إلى تقديم نفسها كقوة قادرة على جمع الفاعلين المنافسين للحوار.

وفي الوقت نفسه، يمثل النفوذ الاقتصادي المصدر الأكثر للتأثير في الصين. على الرغم من العقوبات الشديدة، لا تزال إيران تعتمد بشكل كبير على الطلب الصيني على صادراتها النفطية، مما يجعل بكين فعليًا مشترئًا للملاذ الأخير. توفر هذه العلاقة للصين نفوذًا محدودًا لتشجيع خفض التصعيد. في سيناريو طويل الأمد، سواء كان ذلك يتضمن صراعًا مجهدًا أو تسوية تفاوضية، يمكن للصين أيضًا أن تساهم في إعادة الإعمار من خلال الاستثمار في البنية التحتية والمشاريع المتعلقة بالحزام والطريق. يظهر النفوذ الدبلوماسي للصين أيضًا داخل الأمم المتحدة. بصفتها عضوًا دائمًا في مجلس الأمن الدولي، يمكن لبكين أن تدعو إلى وقف إطلاق النار، والوصول الإنساني، وخفض التصعيد، مع تأطير المعارضة للضربات ضمن نقد أوسع للعمل العسكري الأحادي.

### حدود دور الصين

ومع ذلك، لا تزال قدرة الصين على تشكيل الصراع محدودة للغاية. على عكس الولايات المتحدة، أو الدول الإقليمية، الصين ليست مشاركة في الصراع، وبالتالي تفتقر إلى النفوذ القسري الذي غالبًا ما يحدد النتيجة. بينما قد تقترح بكين طرقًا لخفض التصعيد، لا يمكنها فرضها. علاوة على ذلك، فإن إدانتها الصريحة لأفعال الولايات المتحدة وإسرائيل، إلى جانب التوترات الأوسع في العلاقات الأمريكية - الصينية، يدفع بعض صانعي

## الأمن البحري العربي في شال إفريقيا: المخاطر والحلول

# تحقيق أمن الخليج بالدبلوماسية الوقائية والتعاون الأمني الإقليمي وآليات مشتركة لحماية الممرات

يقول ألفريد ماهان: "إن كنت تريد السيطرة على العالم، فإن هذا سيتحقق من خلال السيطرة على الطرق البحرية الرئيسية في العالم"، هكذا أشار صاحب نظرية القوة البحرية إلى أهمية مكانة الجغرافيا في حياة الشعوب، وكذا أهمية الممرات البحرية باعتبارها عصب الاقتصاد والسياسة، ما يفسر بتزايد النشاط للقوى الكبرى في البحر الأبيض المتوسط ومضيق جبل طارق، البحر الأحمر، مضيق باب المندب وهرمز والخليج العربي، بوصفهم شريان الحياة الاقتصادية، حيث تقدر الإحصائيات أن ما يقارب ١٠-١٢٪ من حجم التجارة العالمية يمر عبر البحر الأحمر وباب المندب، ما يجعل المنطقة تكتسي أهمية كبرى في النظام التجاري الدولي، وفي المحصلة سيكون أحد فضاءات توتر الأمن البحري العالمي وفضاءات للتنافس الجيوسياسي بين القوى الإقليمية والدولية، لا ممرًا مائيًا فحسب

حسين عبد القادر

في جغرافيتها"، تتضح المكانة الجيوسياسية الهامة التي يحظى بها البحر الأحمر والممرات البحرية في المنطقة العربية، فمثلًا بالحديث عن البحر الأحمر ومعه مضيق باب المندب، نلمس الموقع الجيوسياسي المتميز، ويشكل حلقة وصل مركزية في شبكة التجارة ومنظومة أمن الطاقة العالمية حيث بلغ متوسط تدفقات تجارة النفط العالمية عبره قرابة ٤ ملايين برميل يوميًا، و عدّ عبر التاريخ مجالًا لتنافس القوى الكبرى والإقليمية، وساحة لتدخلات عسكرية متكررة وترتيبات أمنية متغيرة، ما يجعله محوريًا، ولا تزداد خطورته لأنه أحادي المسار أيضًا، إذ أنّ تعطيل الحركة أو إغلاقها كنييل بخلق أزمة عالمية في الطاقة والتجارة، ومن الناحية الاقتصادية تشير الإحصائيات إلى أن قرابة ١٤٪ من حركة الشحن العالمية تمر عبر البحر الأحمر سنويًا، كما أنه ممر حيوي لنقل الطاقة، ففي سنة ٢٠٢٠ م، تدفق عبره ما يقارب ٦٧٢ مليون برميل يوميًا من النفط الخام والمكثفات والمنتجات البترولية في اتجاه أوروبا والولايات المتحدة وآسيا. من الناحية الجيوسياسية يعد المضيق مجالًا لتشابك مصالح إقليمية ودولية عديدة، فقد ارتبط بالتحويلات الإقليمية الكبرى

وقد جاءت هذه الورقة لتسليط الضوء على واقع الأمن البحري العربي في ظل التنافس الجيوسياسي عبر تفاعل معقد بين القوى الكبرى وفاعلين من غير الدول، ما يزيد من طبيعة التهديدات التي تشوب المنطقة من إرهاب بحري، أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر والهجمات السيبرانية، محاولين الإجابة عن الإشكالية الرئيسية التالية: ما هي أبرز مهددات الأمن البحري العربي وفيما تتمثل أهم السبل الكفيلة بتحقيق الأمن في ظل الأوضاع الدولية الراهنة؟

تسعى هذه الدراسة إلى الإلمام بمجموعة من العناصر كمستويات للتحليل وهي: مستوى الأمن البحري (نظريات الأمن البحري ومحدودية التفسير)، مستوى التنافس الجيوسياسي بين القوى الكبرى (الولايات المتحدة الأمريكية والصين... الخ)، مستوى الفواعل اللادولالية (حركة أنصار الله، حركة الحوثيين... الخ)

### الأهمية الجيوسياسية للممرات البحرية العربية:

انطلاقًا من قول نابليون بونابرت: " إن سياسة الدولة تكمن



## يتحقق الأمن البحري برغبة الفاعلين الإقليميين والدوليين في بناء منظومة أمنية تتجاوز المقاربات العسكرية نحو سياسات شاملة لإدارة المخاطر

وجودها العسكري في جيبوتي سنة ٢٠٠٢م، من خلال إنشاء أكبر قاعدة عسكرية هي معسكر ليمونيه، وفي الفترة ما بين ٢٠٠٨-٢٠١٧ م، تحول من مجال نفوذ أمريكي إلى فضاء تنافس متعدد الأقطاب، فأنشأت أربع دول أخرى قواعد عسكرية دائمة لها في جيبوتي (إسبانيا، اليابان، إيطاليا والصين)، وهو بمثابة عقدة مركزية في شبكة (طريق الحرير البحري) ضمن مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين عام ٢٠١٣م، فهو نقطة وصل حيوية بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، وقد دفعت هذه الأهمية الصين إلى تبني استراتيجية ذات بعدين، يتمثل الأول في الاستثمار الاقتصادي في حين يتجه الثاني للتموضع العسكري والأمني من خلال إنشاء أول قاعدة عسكرية خارج حدودها في جيبوتي سنة ٢٠١٧م، تبعد قليلاً عن قاعدة معسكر لومونيه الأمريكية من أجل حماية مصالحها التجارية وتأمين سلاسل الإمداد المرتبطة بها، وهكذا تحول المضيق إلى حلقة محورية لما يعرف باستراتيجية سلسلة اللؤلؤ الصينية التي تشير إلى

التي شهدتها المنطقة خاصة اتفاق السلام بين إثيوبيا وإرتيريا سنة ٢٠٠٠م، والتوترات بين مصر وإثيوبيا بشأن سد النهضة سنة ٢٠١١م، والحرب الأهلية الثالثة في السودان سنة ٢٠٢٣م. بالحدث عن الأهمية الاقتصادية للمضيق نجد أن تعطيله سيؤدي إلى إصابة إمدادات النفط والغاز إلى أوروبا بالشلل، سواء عبر قناة السويس أو عبر خط أنابيب سوميد ومن ثم إجبار الناقلات على الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح، ما يضاعف تكاليف الرحلات البحرية ومدتها، ما يفسر تزايد السباق الإقليمي والدولي لتعزيز الوجود العسكري في المنطقة عن طريق القواعد العسكرية مثل ما يحدث في جيبوتي والصومال.

عقب هجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١م، شكّل المضيق فضاءً للصراعات الجيوسياسية الدولية بسبب موقعه الاستراتيجي على مفترق طرق التجارة والطاقة العالمية، وتم إدراجه ضمن أولويات الأمن القومي الأمريكي في إطار الحرب العالمية على الإرهاب، فعززت

## إدارة الأمن البحري تتم بالتعاون بين الدول وكافة أصحاب المصلحة من منظمات دولية وشركات بحرية ومجتمعات ساحلية وغيرها

النحو الذي يعكس حرية الكيانات العامة والخاصة للقيام بأية أنشطة مشروعة بما في ذلك ممارسة الحقوق السيادية والقضائية واستخراج الموارد وغيره من أنشطة في مجال التجارة والنقل والسياحة دون التعرض لأية تهديدات أو خسائر ناجمة عن الأفعال غير المشروعة أو العدوان وذلك بغية الوصول إلى إفريقيا متكاملة ومزدهرة.

خلاصة القول إن المفهوم له دلالة عميقة وقريبة لمفهوم القوة البحرية خاصة من خلال دراسة ألفريد ثاير ماهان المعنونة بـ "تأثير القوة البحرية على التاريخ"، حيث حدد ستة عوامل رئيسية تضطلع بدور بارز في التأثير على تطوير القوة البحرية لأية دولة وهي: الموقع الجغرافي، التركيبة الاجتماعية، الامتداد الإقليمي، التعداد السكاني، الطابع الوطني والسياسات الحكومية، وقد أضاف جيفري تيل القدرة على التأثير على سلوك القوى الأخرى.

بالانتقال لأهم نظريات الأمن البحري لا بد من الحديث عن نظرية القوة البحرية لماهان، ونظرية الأمن البحري لجيفري تيل، ففي الوقت الذي يستطرد فيه ماهان في تفسير أهمية القوة البحرية (من يملك البحر يملك اليابسة)، يؤكد على أن لها فوائد اقتصادية كبيرة من بينها تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية وكذا تسهيل الوصول إلى الموارد الطبيعية وضمان السيطرة على طرق التجارة الدولية الهامة وغير ذلك من فوائد اقتصادية هامة، مهماً التعاون الإقليمي والدبلوماسية والتنمية الاقتصادية المستدامة، وفي سياق آخر تظهر نظرية جيفري تيل الذي يركز على مفهوم الأمن البحري الشامل الذي أكد في إطاره على أن الأمن البحري يجب النظر إليه بوصفه نظاماً معقداً يتضمن عناصر مثل الأمن السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي،

شبكة المرافق العسكرية والتجارية الصينية، هكذا تحول المضيق إلى فضاء لتنافس بحري متعدد الأطراف يتجاوز حتى الصين والولايات المتحدة الأمريكية ليصبح ساحة لتقاطعات استراتيجية تشمل قوى أوروبية وآسيوية صاعدة فضلاً عن انخراط فاعلين إقليميين وفاعلين من غير الدول (مثل الجماعات المسلحة ومنظمات الجريمة المنظمة والشركات الأمنية الخاصة)، ما يزيد من التهديدات الأمنية في المنطقة ويزيد من تعقيدها.

### مفهوم الأمن البحري والنظريات المفسرة له:

يعتبر مفهوم الأمن البحري من المفاهيم المعقدة التي لا تحوز إجماعاً في مختلف دالاتها، كما أن اختلاف سياق استخدام المفهوم هو الآخر يؤدي إلى غياب مفهوم شامل له، وفي هذا الصدد تظهر إسهامات بوججر، حيث اقترح ثلاثة أطر في تعريف الأمن البحري وهي كالتالي:

- ارتباط المفهوم بمفاهيم أخرى كالسلامة البحرية والقوة البحرية.
- الإطار الثاني هو إطار الأمننة securitization من خلال النظر إلى قضايا الأمن البحري بوصفها قضايا تمس الأمن القومي، وضرورة العمل على الحد من التهديدات البحرية بمختلف أشكالها.
- ما يعرف بنظرية الممارسة البحرية من خلال ممارسة الفاعلين بحجة تعزيز الأمن البحري.
- لقد عرف الاتحاد الإفريقي الأمن البحري من خلال الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا ٢٠٥٠م، عرفه بكونه ينصرف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة وذلك على

## بينت أزمات العمرات البحرية العربية أن تحقيق الأمن البحري الإقليمي في المنطقة لا يمكن فصله عن معالجة الصراعات الإقليمية

## حرب غزة أكدت أن ترك الصراع الفلسطيني الإسرائيلي دون حل عادل له تكلفة عالمية متزايدة وتعطيل حركة التجارة والطاقة

الحديثة للاعتماد على أنظمة رقمية مثل GPS و ECDIS. بالمقابل فإن الموانئ العربية أصبحت تعتمد على أنظمة إدارة رقمية للتحكم في حركة السفن، الحاويات والخدمات اللوجستية واختراق هذه الأنظمة يؤدي إلى تعطيل نشاط الموانئ وإيقاف التجارة البحرية.

- سرقة النفط الخام: أصبح مجالاً خصباً في المنطقة كونه أقل خطراً مقارنة بأعمال القرصنة التي شهدت تراجعاً وفقاً لبرنامج الطرق البحرية الحرجة الممول من الاتحاد الأوروبي.

- انتشار الفواعل دون الدولة وزيادة التهديد الأمني:

حاول الحوثيون إعادة إنتاج شرعيتهم عبر توظيف رمزية القضية الفلسطينية وكانت من بين وسائلهم استهداف السفن في البحر الأحمر وباب المندب، ما أدى إلى توسيع جغرافيا الصراع الفلسطيني-الإسرائيلي وتحوله إلى قضية أمن دولي تتعلق بأمن حركة التجارة العالمية، حيث دفعت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر العديد من شركات الشحن إلى إعادة توجيه سفنها عبر مسالك أطول حول رأس الرجاء الصالح لتفادي المخاطر الأمنية المتنامية في مضيق باب المندب، وامتد أثر الهجمات إلى قناة السويس الاستراتيجية التي شهدت إيراداتها انخفاضاً بنسبة ٢٢٪ ما بين عامي ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤م، وأبعد من ذلك لم يكن مضيق هرمز وهو أهم ممر للنفط في العالم بمنأى عن آثار الهجمات إذ انخفضت حركة المرور البحري به بنسبة ١٥٪.

نظراً لأهمية منطقة البحر الأحمر بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فستتجه لتأمين إمدادات الطاقة ومصالحها وفق ما

البيئي والعسكري، وعليه فهو لا يقتصر على التهديدات المباشرة للدول فحسب، وإنما يأخذ في الاعتبار قضايا عالمية هامة مثل تغير المناخ، الصيد الجائر، تلوث البحار وغير ذلك من القضايا، وقد أكد أن إدارة الأمن البحري لا بد أن تتم بشكل تعاوني بين الدول وكافة أصحاب المصلحة من منظمات دولية وشركات بحرية ومجتمعات ساحلية وغيرها.

### أهم مهددات الأمن البحري العربي:

يواجه المجال البحري العربي- الإفريقي جملة من التهديدات التي تجعله فضاءً غير آمن ما يلحق أضراراً سياسية واقتصادية بالغة الخطورة على دول المنطقة ويمكن حصر أبرز هذه المهددات كالتالي

- أعمال القرصنة والسطو المسلح: يمكن حصر بؤر التوتر في ما يخص القرصنة بالمناطق الرئيسية التالية: الشواطئ الصومالية، خليج غينيا على طول الساحل الشرقي لإفريقيا، المياه الإقليمية النيجيرية في غرب إفريقيا، حيث تشهد سواحل الصومال الكثير من أشكال الحوادث التي تهدد الأمن البحري في القارة الإفريقية، أما خليج غينيا فظن المحللين يعتبر أخطر ممرات الشحن في العالم، ولعل ذلك مرده إلى الموارد والثروات الهائلة التي تتمتع بها المنطقة، وطبقاً لتقديرات الاتحاد الإفريقي يتعرض خليج غينيا لهجوم واحد على الأقل أسبوعياً من قبل القراصنة، الأمر الذي يتسبب في انخفاض في عدد الشحنات التجارية التي تمر بالإقليم بمعدل ٤,١٪ سنوياً، وهكذا يكون خليج غينيا بؤرة القرصنة الرئيسية على مستوى العالم على مدار ١٥ سنة الماضية، كما لا ننسى انتشار القرصنة الإلكترونية وانعدام الأمن السيبراني، حيث أصبح من الواضح جداً اختراق أنظمة الملاحة وهذا نتيجة اتجاه معظم السفن

## شكّل مضيق باب المندب عقب هجمات ١١ سبتمبر فضاءً للصراعات الجيوسياسية الدولية وتم إدراجه ضمن أولويات الأمن القومي الأمريكي

## تعريف الاتحاد الإفريقي للأمن البحري أنه يعزز التنمية المستدامة للقيام بأنشطة مشروعة لممارسة الحقوق السيادية والقضائية واستخراج الموارد

وقناة السويس تمثل شرايين رئيسية للاقتصاد العالمي، كما تم الإشارة إليه سابقاً ومع تصاعد التوتر من خلال الصراع الإيراني قد يهدد أمن هذه الممرات البحرية ويؤثر سلباً على الاستقرار الإقليمي والدولي ما نشهده اليوم من حرب وجودية، كان المحرك فيها إدارة الرئيس الأمريكي ترامب لحماية المشروع الصهيوني في المنطقة والرد عليها من قبل المستهدف الإيراني الذي ندرک تماماً مدى تعقد نظامه السياسي، والبيئة الداخلية هي الأخرى ليست الأقل تعقيداً وهو ما ينعكس على الإقليم، والوضع الراهن يحد من قراءة مآلات الصراع إلا أن الحقيقة الوحيدة هي أن المنطقة ستتضرر كثيراً والخسائر ستعود على اقتصاداتها ولتحقيق الأمن المنشود لا بد من اعتماد الدبلوماسية الوقائية، وتعزيز التعاون الأمني الإقليمي، وتطوير آليات مشتركة لحماية الممرات البحرية الحيوية، فالحفاظ على استقرار هذه المنطقة يعد شرطاً أساسياً لضمان أمن الطاقة واستمرار حركة التجارة العالمية، دون أن ننسى أن تعزيز الأمن السيبراني يمثل أحد أهم الأدوات للحد من انعدام الأمن البحري في المنطقة العربية وشمال إفريقيا عن طريق تطوير أنظمة الحماية السيبرانية في الموانئ والسفن وإنشاء مراكز وطنية للأمن السيبراني البحري في المنطقة.

يسميه باري بوزان " التحكم في المشاعات " بوصفه أحد أسس الهيمنة الأمريكية العالمية وأدواتها في الوقت نفسه بمعنى حيازة القدرة على تأمين الممرات البحرية الحيوية ومنع المنافسين والخصوم من تعطيلها، ما أدى إلى احتدام التنافس بين القوى الكبرى وانتشار الخوف من الآخر الذي سيؤدي فيما بعد إلى المواجهة والتصعيد الذي نشهده اليوم في الصراع الأمريكي-الإسرائيلي في مقابل الطرف الإيراني.

### الآليات الكفيلة لحماية الأمن البحري العربي:

لقد أثبتت المقاربات القانونية محدوديتها في تحقيق وحماية الأمن البحري على غرار الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا ٢٠٥٠م، ما لم تقترن بعقيدة عربية تعتمز تحقيق التعاون الأمني الإقليمي، وقد بينت أزمات الممرات البحرية العربية بأن تحقيق الأمن البحري الإقليمي في المنطقة لا يمكن فصله عن معالجة الصراعات الإقليمية فيها، كما أن حرب غزة قد كشفت بأن ترك الصراع الفلسطيني - الإسرائيلي من دون حل عادل لا يهدد استقرار الإقليم فحسب بل يفرض كذلك تكلفة عالمية متزايدة عبر تعطيل حركة التجارة والطاقة.

لا بد من الإشارة بمكان إلى أن الأمن البحري لا يمكن أن يتحدد من منظور التنافس الجيوسياسي بتوازن القوة بين القوى الكبرى بل في رغبة الفاعلين الإقليميين والدوليين في بناء منظومة أمن بحري تتجاوز المقاربات العسكرية الضيقة نحو سياسات شاملة لإدارة المخاطر وتعزيز المرونة الاستراتيجية لسلاسل الإمداد العالمية، حيث إن استدامة الأمن تتطلب بنية مؤسسية مشتركة قادرة على دمج أدوات الإكراه العسكري والوساطة الدبلوماسية والتنمية الاقتصادية.

تُعد منطقة الخليج العربي والممرات البحرية المحيطة به من أهم المناطق الاستراتيجية في العالم، نظراً لدورها الحيوي في حركة التجارة الدولية ونقل الطاقة، فمضيق هرمز وباب المندب

\* أستاذ محاضر بقسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية- جامعة تلمسان - الجزائر

## مجلس التعاون الخليجي... وطن السلام في عواصف الحروب والطاقة

# دول مجلس التعاون الخليجي اختارت السلام والتنمية والأزمات تجدد الولاء للوطن

ليست الأوطان مجرد حدود مرسومة على الخرائط أو أعلام تُرفع في المناسبات، بل هي تاريخ وذاكرة ومصير مشترك تُختبر حقيقته كلما اقتربت الأخطار من سمائها وحدودها. ولهذا فإن حب الوطن لا يُختبر في أوقات الهدوء والرخاء، بل في لحظات القلق حين تقترب الأخطار من سمائه وحدوده. عندها يظهر الفرق بين من يردد حب الوطن في الكلمات، ومن يترجمه موقفاً ومسؤولية.

وقد دخلت منطقة الخليج العربي يوم السبت ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م مرحلة جديدة من التوتر منذ اندلاع الحرب بين إيران من جهة، والولايات المتحدة الأمريكية مع الكيان الصهيوني من جهة أخرى، وما تبعها من تصعيد إقليمي ودولي شاركت فيه أطراف دولية أخرى. ومع اتساع دائرة المواجهة امتدت آثار هذا التصعيد إلى محيط المنطقة، لتلامس أمن واستقرار دول مجلس التعاون الخليجي.

### أحمد الشيخ عبد الله الفضالة

البحرية الدولية، فضلاً عما قد يخلفه ذلك من تلوث بحري خطير نتيجة تسربات النفط في البحار والمحيطات. ومع ذلك، فإن ما يميز دول مجلس التعاون الخليجي عبر تاريخها الحديث أنها لم تكن يوماً دعاة حرب، بل اختارت طريق السلام والتنمية والتعاون. فمنذ تأسيس مجلس التعاون مثلت هذه الدول نموذجاً إقليمياً للتكامل الاقتصادي والتنسيق السياسي، وسعت باستمرار إلى ترسيخ الاستقرار وتعزيز التنمية والازدهار لشعوبها.

وفي مثل هذه الأوقات الصعبة تتجلى حقيقة الأوطان. فالأوطان القوية ليست تلك التي لا تمر بالأزمات، بل تلك التي يلتف أبناءها حولها حين تمر بها. وفي مثل هذه اللحظات يظهر المعنى الحقيقي لحب الوطن؛ حباً لا يقف عند حدود العاطفة، بل يتحول إلى وعي ومسؤولية وسلوك. ولهذا فإن حماية أمن هذه الدول ليست مسؤولية الحكومات وحدها، بل مسؤولية مشتركة بين القادة والمواطنين، تقوم على الوعي والتكاتف وتعزيز روح الانتماء.

فحب الوطن ليس شعاراً يُرفع في المناسبات، بل منظومة من القيم والسلوكيات تظهر في الالتزام بالقانون، وفي الحفاظ على

وفي خضم هذه التطورات تعرضت منشآت حيوية في جميع دول مجلس التعاون الخليجي لاعتداءات بالصواريخ والطائرات المسيّرة أو وقعت ضحايا من المدنيين الأبرياء، حيث استهدفت مرافق مدنية واقتصادية تمثل ركائز أساسية للحياة والتنمية. وشملت هذه الاعتداءات منشآت مرتبطة بالبنية التحتية الحيوية مثل حقول النفط، ومحطات تحلية المياه، ومحطات توليد وتزويد الكهرباء، ومصافي تكرير النفط، إضافة إلى مرافق صناعية وخدمية أخرى.

ولا يخفى أن استهداف مثل هذه المنشآت لا يمس دول المنطقة وحدها، بل يمتد أثره إلى الاقتصاد العالمي بأسره. فدول مجلس التعاون الخليجي تمثل أحد أهم مراكز إنتاج وتصدير الطاقة في العالم، وأي اضطراب في منشآت النفط أو سلاسل إمداده ينعكس مباشرة على الأسواق الدولية وأسعار الطاقة وسلاسل التوريد العالمية. وقد بدأت بالفعل بوادر قلق في أسواق الطاقة، ما ينذر بإمكانية امتداد آثار هذا التصعيد إلى أزمة اقتصادية تمس عدداً كبيراً من دول العالم. كما أن تعطّل طرق الشحن في الملاحة البحرية، واستهداف بعض السفن وناقلات النفط، أثار تأثيراً كبيراً في حركة نقل الطاقة والبضائع عبر الممرات



## أمن الطاقة في دول مجلس التعاون ليس شأنًا إقليميًا بل ركيزة من ركائز الاستقرار الاقتصادي العالمي

ونسأل الله أن يحفظ دول مجلس التعاون الخليجي، وأن يديم عليها نعمة الأمن والاستقرار، وأن يحفظ قاداتها وشعوبها وجميع المقيمين فيها من كل سوء، وأن تبقى هذه الدول واحة سلام وتنمية وازدهار رغم كل العواصف. فالأوطان تبقى ما بقي أبنائها أوفياء لها... متكاتفين في الشدائد قبل الرخاء.

الممتلكات العامة، وفي تعزيز روح التضامن بين أبناء المجتمع، وفي الوقوف صفاً واحداً خلف مصلحة الوطن العليا. وفي مثل هذه اللحظات تتضح حقيقة الأوطان: فهي لا تقوم بالحجارة وحدها، بل بقلوب أبنائها. فإذا اجتمع الوعي مع الانتماء، والتكاتف مع المسؤولية، أصبحت الأوطان أقوى من كل العواصف.

وفي خضم هذه التحديات يبقى الأمل كبيراً في وعي شعوب دول مجلس التعاون الخليجي وتماسكها، وفي قدرتها على تجاوز الأزمات بروح التضامن والوحدة.

\* كاتب من مملكة البحرين - عضو جمعية الصحفيين البحرينية

## حرب إيران والأمن الإقليمي

تمزق القرار والتخبط الذي بدا في قصف أهداف مدنية وتتموية في دول مجلس التعاون الخليجي الست والأردن وتركيا، مع صدور إشارات متناقضة من طهران حول هذا القصف وتجلي ذلك في اعتذار الرئيس الإيراني بز شكبان لدول مجلس التعاون الخليجي عن هذا القصف، ثم سحب هذا الاعتذار تحت ضغط من قيادات الحرس الثوري والتيار المعادي لدول الجوار وخاصة دول مجلس التعاون الخليجي، واستمرت إيران في تحويل جبهة القتال إلى دول الخليج، بينما تفاوضت لاحقاً مع الولايات المتحدة لإنهاء الحرب، مع أن دول مجلس التعاون التزمت الحياد الاستراتيجي التام في هذه الحرب ولم تسمح باستخدام أجوائها أو أراضيها للهجوم على إيران وحرصت على عدم الانخراط في التصعيد، وهو موقف يعكس إدراك دول مجلس التعاون لطبيعة المخاطر، وسعيها منها لعدم توسيع رقعة الحرب و لتجنب الانزلاق إلى صراع إقليمي قد يمتد إلى خارج الإقليم، إلا أنها حذرت إيران من العواقب الوخيمة في حال تمادي الأخيرة في انتهاج هذه الاعتداءات غير المبررة. وقد أقلت هذه الحرب تحديات خطيرة على أمن دول الخليج والمنطقة العربية فإضافة إلى القصف بالصواريخ والمسيرات التي استهدفت منشآت الطاقة والمطارات وخزانات الوقود ووقوع ضحايا في بعض دول الخليج، توقفت إمدادات النفط بعد إغلاق مضيق هرمز الذي يعد التحدي الأكبر للأمن الخليجي والعالمي حيث تعطلت الملاحة في الممر المائي الذي يعبره (٢٠٪) من إمدادات الطاقة العالمية. كما أن هناك تحد آخر يلوح جراء الفراغ السياسي الذي قد يحدث في إيران وانعكاسه على دول الإقليم، حيث أدى اغتيال القيادات الإيرانية إلى حالة من عدم اليقين ومخاوف من خطر الفوضى في حالة الانهيار المؤسسي الكامل في إيران ما قد يؤدي إلى هجرات جماعية من إيران إلى دول الجوار، إضافة إلى خطر إعادة تموضع الميليشيات الموالية لإيران في المنطقة.

والحلول المطروحة لمواجهة تحديات الأمن الإقليمي مازالت في طور التشكل حيث فرضت هذه التطورات احتياجات أمنية ملحة ومن الضروري البحث عن صيغ مرنة وفعالة للأمن الإقليمي غير تقليدية تبدأ بالأمن الوطني لكل دولة، ثم ترتيبات إقليمية تحت مظلة مجلس التعاون الخليجي مع تكامل أمني وتوزيع الأدوار في الدفاعات بما يحقق وجود مظلة دفاع خليجية شاملة تمتد من الكويت حتى سلطنة عُمان لتوفير الإنفاق العسكري مع ضمان وجود شبكة دفاعات قوية بدون ثغرات، وضرورة تعزيز وتطوير القيادة العسكرية الموحدة لدول مجلس التعاون أو قوات درع الجزيرة المشتركة، وأهمية إنشاء منظمة إقليمية أوسع بترتيبات دقيقة للحفاظ على أمن المنطقة بشراكة عربية أو دولية.

\*مدير التحرير



جمال أمين همام  
jamal@araa.sa

هبت رياح تغيير عاتية على إيران ومنطقة الخليج العربي إثر بدء الحرب الدامية التي شنتها الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل على إيران في نهاية شهر فبراير الماضي، حيث بدأت بتحقيق نتائج مفاجئة وخاطفة تمثلت في مقتل المرشد الأعلى لإيران على خامنئي ومعه مجموعة من القادة الإيرانيين الكبار على المستويين السياسي والعسكري، ما أثار علامات استفهام كثيرة مع تكهنات ذهب أكثرها في اتجاه تأكيد اختراق إسرائيلي/ أمريكي عالي المستوى للدوائر الضيقة المحيطة بالقيادات الإيرانية، ثم تلا ذلك تدمير ممنهج وواسع للمواقع العسكرية والمدنية الإيرانية تحت ضغط آلة عسكرية أمريكية جبارة، وإن كانت هذه الحرب متوقعة على نطاق واسع بعد أن حشدت الولايات المتحدة القوات اللازمة لها من قواعد عائمة وحاملات طائرات في البحار والمحيطات، ومن اليابسة في أوروبا، إلا أنها بدت وكأنها مفاجئة لإيران نفسها حيث كانت الضربة الأولى شديدة التأثير من الناحيتين العسكرية والمعنوية خاصة بعد مفاجأة اغتيال القيادات الإيرانية العليا وعلى رأسها المرشد الأعلى للثورة الإيرانية في وقت قياسي ما أربك حسابات طهران.

وقد تعزز هذا الارتباك مع اتساع نطاق الضربات، في ظل عجز واضح على احتواء الهجوم والتصدي مع عدم القدرة على إعادة تنظيم الصف القيادي بسرعة، فالضربة الأولى لم تكن مجرد هجوم، بل كانت عملية شلل استراتيجي استهدفت القيادة والسيطرة معاً، وهو ما انعكس مباشرة على أداء الدولة الإيرانية في إدارة الأزمة.

ويمكن القول إن أخطر ما أفرزته هذه الحرب لا يتمثل في الخسائر المادية أو البشرية فقط، بل في كشف هشاشة التماسك الداخلي للنظام الإيراني في لحظة اختبار حقيقية، فالدول لا تقاس فقط بقدرتها على خوض الحروب، بل بقدرتها على امتصاص الصدمات وإعادة إنتاج القرار بشكل سريع ومتوازن، وهو ما بدا أن إيران أخفقت فيه خلال هذه الأزمة.

و يبدو أن غياب القيادات بشكل جماعي أصاب طهران بحالة من



تأسست «شركة المعرفة» في عام ٢٠٠٨م، كشركة رائدة في مجالات تقنية المعلومات والاتصالات، تنظيم الفعاليات، النشر والتدريب. تقدم «شركة المعرفة» عدداً من الخدمات المتخصصة إستناداً على خبراتها المتميزة وبما لديها من فريق فني وإداري مؤهل للتعامل مع كافة متطلبات العملاء وصولاً إلى تقديم خدمات متميزة تسهم في تلبية كافة احتياجاتهم.

تتميز شركة المعرفة بموقع ريادي في مجال أعمالها بما تمتلكه من خبرات تقنية وتنفيذية تجعلها من أفضل الشركات في تقديم الحلول الإبداعية التي تناسب احتياجات الشركات والمؤسسات المستفيدة والمستخدمين على حد سواء. إن مبعث تميز وتفرد شركة المعرفة هو طاقمها الفني والإداري الذي يتميز بمعرفة وخبرات تراكمية كل في مجال تخصصه.

إن فلسفة شركة المعرفة تقوم على أساس أن أية خدمة يجب أن لا تكون بمعزل عن بقية العناصر والخدمات المشمولة في أي مشروع، بل تعتمد على تكامل كل الخدمات للوصول إلى النجاح المأمول، مع وضع أهداف العميل كأهم أولوية.

لمزيد من المعلومات الرجاء زيارة:

[www.kcorp.net](http://www.kcorp.net)



مركز الخليج للأبحاث  
المعرفة للجميع

أراء  
حول الخليج

للمزيد من المعلومات:

[www.araa.sa](http://www.araa.sa)



25 YEARS  
Gulf Research Center  
Knowledge for All