

التنافس العالمي على المضائق والممرات البحرية

المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية



# التنافس العالمي على المضائق والممرات البحرية المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية

تحرير

الدكتور: عبد القادر دندن

سلسلة دراسات أكاديمية (19)

مخبر الأمن الإنساني: الواقع، الرهانات والآفاق

جامعة باتنة 1 – الجزائر

كل الحقوق محفوظة

مخبر الأمن الإنساني: الواقع، الرهانات والآفاق  
كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة باتنة-1 الجزائر

E- mail: lsh@univ-batna.dz

الرقم التسلسلي للناشر 9931-740

التنافس العالمي على المضايق والممرات البحرية  
المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية

تحرير

الدكتور عبد القادر دندن

الناشر: مخبر الأمن الإنساني: الواقع، الرهانات والآفاق



الطبعة الأولى

الإيداع القانوني: السادس الأول 2020

ر. د. م. ك - 9-20-740-9931-978 ISBN



Copyright© LSH-AEP 2020

التنافس العالمي على المضائق والممرات البحرية  
المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية

تحرير

الدكتور عبد القادر دندن

المشاركون

- أ. د طروب بحري
- د. مصطفى بوصبوعة
- د. رضا دمدموم
- د. عبلة مزوزي
- د. رابح زغوني
- د. عبد المالك محزم
- د. عصام بارة
- د. سميرة باسط
- د. حسين قوادرة
- أ. أسماء بن مشيرح
- أ. سعيدة بن رفرق

## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
7	مقدمة
المحور الأول: المضايق والممرات البحرية في واقع السياسة العالمية	
11	الأبعاد والأدوار الجيوسياسية والجيواقتصادية للمضايق والقنوات البحرية أ. د طروب بحري
23	المضايق والممرات البحرية في نظريات الجيوبوليتيك: "ماهان" نموذجاً د. رابح زغوني
41	منظور القانون الدولي للمضايق البحرية د. عصام بارة
المحور الثاني: مضايق وممرات الشرق الأوسط.. ثنائية الإمدادات الطاقوية والأزمات	
61	مضيق هرمز.. معبر النفط والأزمات د. عبلة مزوزي
79	مضيق باب المندب.. صراع متجدد على معبر حيوي... د. رضا دمدموم
97	قناة السويس في ظل التطورات الإقليمية والدولية الراهنة د. مصطفى بوصبوعة
المحور الثالث: مضايق وممرات بحرية عبر العالم.. خريطة جيوبوليتيكية معقدة	
121	مأزق ملقا المزمّن.. نقطة الاحتناق الحرجة في آسيا د. عبد القادر دنن
149	مكانة المضايق والممرات البحرية في مشروع الحزام والطريق الصيني د. حسين قوادرة
173	مضيق جبل طارق.. أهمية في الملاحة وصراع على السيادة أ. سعيدة بن رقرق
195	خطر القرصنة البحرية في المحيط الهندي.. الخلفيات وجهود المواجهة د. عبد المالك محزم
217	الممرات البحرية للقرب الشمالي.. مسرح جديد للمصراع الدولي أ. أسماء بن مشيرح
241	قناة بنما الدولية.. المعبر البحري الأكثر حيوية في غرب الكرة الأرضية د. سميرة باسط
261	الخاتمة

مقدمة:

شكلت البحار والمحيطات والمسطحات المائية عماد الحياة الإنسانية عبر التاريخ، فعبّر تلك البحار حدثت حركات هجرة واسعة، ومرت سفن تجارية تنقل البضائع الثمينة في ذلك الوقت من توابل ومعادن نفيسة، وانتقلت أفكار ومعارف من حضارة لأخرى، واخترقت قوى استعمارية وإمبراطوريات كبرى مناطق جغرافية بعيدة باحثه عن التوسع ومزيد من الأراضي والثروات، ووقتنا الحاضر زاد من أهمية المسطحات المائية في المجالات الاقتصادية والإستراتيجية والتبادلات التجارية والاتصالات الإنسانية.

تتخلل تلك المسطحات المائية تحديات حقيقية تجعل من حركة الملاحة فيها تجربة ذات مخاطر عالية، حين تواجه حركة الملاحة فيها أنشطة معادية من قوى منافسة، أو نشاطات القرصنة، أو التقلبات الجوية الخطيرة، أو تعقيدات جغرافية عبر ما يعرف بنقاط الاختناق أو المضائق البحرية التي تفصل بين يابستين والقنوات التي تربط بين مسطحين مائيين، وكما أنها تساعد حركة الملاحة وتنشطها أحياناً، إلا أنها قد تعيقها أحياناً أخرى إما لأسباب طبيعية، أو لتداعيات العلاقات المتردية بين الدول، أو لوجودها في أقاليم مضطربة جيوسياسياً.

لا غنى اليوم عن تلك المضائق البحرية، ولا عما يعرف بخطوط المواصلات أو الاتصالات البحرية (Sea lines of communication)، فهي العناصر الفاعلة في شحن السلع والبضائع عبر العالم، ونقل المسافرين، وانتقال الأساطيل، ونشر القوات البحرية، ففي أجندة الاقتصاديين والاستراتيجيين لا بديل عن خطوط المواصلات البحرية في المحيط الأطلسي أو الهندي أو الهادي، أو حتى الممرات الجديدة في القطب الشمالي، ولا يمكن أن تكتمل الصورة دون الاعتراف بالدور الكبير لمضائق ملقا وهرمز وجبل طارق وغيرها، ولكن هذه الصورة المشرقة لتلك المضائق والممرات البحرية، تقابلها صورة معاكسة ملؤها الاضطراب والمخاطر، فالتنافس الدولي للسيطرة والنفوذ، وانتشار خطر القرصنة البحرية، والإرهاب البحري، والتغيرات المناخية، كلها عوامل ترسم مستقبلاً قاتماً لها، وهو ما يهدد الازدهار الاقتصادي العالمي، ويعيق الطموحات الإستراتيجية لعدد من القوى الدولية، بل ويدخلها معاً في حالة تنافس إستراتيجي قد تتطور إلى عسكرة

لتلك المضائق والممرات، فهي موضوع للتنافس بين قوى عالمية وإقليمية عديدة، كما هو الحال في مضيق هرمز الذي تشرف عليه إيران، ويقع تحت رقابة الولايات المتحدة وغيرها من دول الخليج التي تصدر نفطها عبره، ومضيق جبل طارق الذي يقع تحت السيادة البريطانية، ولكن إسبانيا تطالب باستعادة السيادة عليه، ويرزح مضيق ملقا تحت وطأة معضلة حادة أبطالها الصين ودول جنوب آسيا وقوى أخرى إقليمية وعالمية عينها على المضيق واستغلاله لتحقيق مصالحها الإستراتيجية مثل الهند والولايات المتحدة، وما هذه إلا عينة من لعبة معقدة تستهدف السيطرة على أهم مضائق وخطوط المواصلات البحرية عبر المسطحات المائية عالميا، وعليه تتمحور إشكالية هذا الكتاب حول مدى حيوية المضائق والممرات البحرية في السياسة العالمية، وكيفية تأثير حدة التنافس الدولي للسيطرة عليها على الأمن العالمي ووتيرة الحركة الاقتصادية الدولية عبر البحار.

تتوزع محتويات الكتاب على ثلاثة محاور أساسية:

يتمحور الأول منها، حول دور ومكانة المضائق والممرات البحرية في واقع السياسة العالمية، بإبراز الأبعاد والأدوار الجيوسياسية والجيواقتصادية لتلك المضائق والممرات، والمعالجة الجيوبوليتيكية لأهميتها وتأثيرها في موازين القوى العالمية، والوضع القانوني للمضائق البحرية بحسب موثائق القانون الدولي.

بينما يحلل المحور الثاني، أهم المضائق والقنوات البحرية في منطقة الشرق الأوسط، والرهانات الإستراتيجية التي يتمحور التنافس حولها إقليميا وعالميا، كما هو الحال في مضيقي هرمز وبابا المندب، وقناة السويس.

بينما جاء المحور الثالث ليرصد أهم المضائق والممرات البحرية عبر العالم، والتي تلعب دورا هاما في ربط العالم بعضه بعضا، كما تشكل مسرحا للتنافس الدولي المتزايد، في صورة مضيقي ملقا وجبل طارق، وقناة بنما الدولية، والممرات البحرية للقرب الشمالي، وتلك التي يتبعها مشروع الحزام والطريق الصيني في شقه البحري، ومعاناة المسطحات والممرات المائية للمحيط الهندي من خطر القرصنة البحرية، وسبل مواجهتها لضمان سيولة الحركة الاقتصادية.



## **المحور الأول**

**المضايق والممرات البحرية في واقع السياسة العالمية**



## الأبعاد والأدوار الجيوسياسية والجيواقتصادية للمضايق والقنوات البحرية

أ.د. طروب بحري

جامعة باتنة 1

### مقدمة:

تعتبر قضية المضايق من أهم القضايا التي أثرت في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقد سنة 1973 بنيويورك (والذي استكمل عمله بمونتيجوباي بجامايكا سنة 1982 بتوقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، حيث اتجهت الأنظار الدولية إلى المضايق وأهميتها بالنسبة لحركة التجارة والمعاملات الدولية، وكذا وسيلة للضغط الاقتصادي خاصة في الفترات غير المستقرة بين دول العالم، الأمر الذي يجعلها سببا مباشرا في الصراعات بين الدول المشاطئة لها، والذي يجعل الدول الكبرى تتخطى القوانين الدولية الخاصة بالمضايق لمجرد أنها دولة قوية تطبيقا لمبدأ القوي يأكل الضعيف، وتنبع هذه الصراعات من قضايا تتعلق مباشرة بالمضايق والتي من أهمها أمن النقل البحري، بل وتجاوزته من معناه البسيط إلى حالته المعقدة والتي تتخطى السياسة الأمنية إلى السياسة النفطية والعسكرية، عبر السماح أو عدمه لمرور ناقلات النفط ومساعدة القواعد العسكرية على إرساء بعض من دعائمها على شواطئ المضايق أو القنوات.

مما سبق تهدف الدراسة إلى التعريف بأهمية المضايق الدولية وأدوارها الجيوسياسية كعوامل مؤثرة في السيطرة على خطوط المواصلات البحرية المتحكمة بالتجارة الدولية، وكركانز لتدعيم الهيمنة والنفوذ الإقليمي والدولي.

### أولاً: الممرات الإقليمية والدولية المائية

**المضايق والقنوات:** الممرات البحرية هي الفتحات التي تصل بين بحرين، وهي إما طبيعية وتشمل المضايق، وإما صناعية وتشمل القنوات البحرية.

**1- مفهوم المضايق:** تعتبر المضايق حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار، وهي كثيرة ومنتشرة في أنحاء العالم، وتختلف في الأهمية

بحسب موقعها الجغرافي وأهمية البحار التي توصل بينها، وكي نتمكن من شرح هذه النقطة يجب أن نفهم معنى المضيق.

### 1-1 تعريف المضيق:

أ- **التعريف الجغرافي:** هو عبارة عن مياه تفصل بين إقليمين وتصل بين بحرين وينبغي أن يفصل بين أرضين ويصل بين بحرين ويكون محدود الاتساع، ولعل ذلك ما يخصه بتسميته المضيق، فلا يجب أن يتجاوز اتساع البحر الإقليمي للدولة التي يوجد فيها، ويجب أن يكون ممر طبيعياً وليس مصنوعاً وبذلك يتميز عن القنوات البحرية<sup>(1)</sup> ويعرف أيضاً بأنه تقلص في البحر بين أرضين ذي عرض محدود ويربط بحرين لولاه لفصلتهما الأرض في ذلك المكان.

ب- **التعريف القانوني:** المضيق حسب بعض فقهاء القانون الدولي هو: طريق مائي يصل بين رقعتين من البحار<sup>(2)</sup> ويعرفه البعض الآخر بأنه الذي تتوافر فيه صفتان: ربطه ما بين جزأين من البحار العالية، واستخدامه للملاحة الدولية. وعرفه الفقيه الفرنسي "جيدل" بأنه ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويوصل بين جزأين من المجالات البحرية<sup>(3)</sup>.

عرفت المادة السادسة عشرة الفقرة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 المضيق بأنه: "الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزء من البحر العام بجزء آخر للبحث الإقليمي لدولة أجنبية"، ومع تطور القانون الدولي طرأت تعديلات على هذا التعريف بحيث أصبح أكثر شمولاً وتحديداً، وهو ما يظهر في المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بأنها "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من

1- محمد السعيد الدقاق، قانون البحار، الإسكندرية، 2007، ص416.

2- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، القاهرة، 1990، ص250.

3- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص161.

أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.<sup>(1)</sup>

ويقول الدكتور "محمد الحاج حمود"، بأنه يمكن تقسيم اتجاهات الدول في المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار لعام 1982 بالنسبة لتعريف المضيق الدولي، إلى ثلاثة اتجاهات هي:<sup>(2)</sup>

**الاتجاه الأول:** يشترط أن يكون المضيق الدولي مستخدماً للملاحة الدولية وموصل بين جزأين من البحار العالية.

**الاتجاه الثاني:** يميز بين نوعين من المضائق الدولية: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي توصل بين جزأين من البحار العالية، والمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية التي توصل جزء من البحر العالي بجزء من البحر الإقليمي.

**الاتجاه الثالث:** يعتمد معيار السعة فيقسم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية إلى مضائق يقل عرضها عن ستة أميال، ومضايق يزيد عرضها عن ذلك، ويطبق على كل نوع منها نظام ملحي مختلف.

**1-2 أنواع المضائق:** تقسم المضائق على عدة أسس ومعايير، أهمها التقسيم إلى جغرافي وقانوني، ووفقاً للقواعد الحاكمة، وهو ما سننتمده في دراستنا، انطلاقاً من التعاريف السابقة الذكر:

**أ- أنواع المضائق جغرافياً:** تنقسم المضائق إلى ثلاثة أنواع:<sup>(3)</sup>

**1- مضائق داخلية:** هي المضائق التي تصل بين بحرين داخليين، أي أنها تقع كاملة في إقليم دولة واحدة مثل "بوغزكرش" boughazkirsch الذي يصل بين البحر الأسود وبحر أزوف للاتحاد السوفياتي سابقاً، إذ تعتبر مياه هذا الإقليم مياه داخلية، لوقوعها كاملة داخل إقليم دولة واحدة.

1- ياسمين كامل منصور عمر، التنظيم القانوني للملاحة في المضائق الدولية: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، 2018. في: <http://rachelcenter.ps/news.37202>

2- خالد أحمد الأسمر العجوليين، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، برلين، المركز الديمقراطي العربي، ط1، 2019، ص 85.

3- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، القاهرة، دار إيتراك للطباعة والنشر، 2012، ص 160.

## 2- مضايق إقليمية: وتنقسم بدورها إلى نوعين:

- مضيق يقع في إقليم دولة واحدة يربط بين بحر عام بالبحر الإقليمي لتلك الدولة، مثل مضيق تيران الذي يربط البحر الإقليمي المصري بالبحر العام في البحر الأحمر.

- ومضيق لا يزيد اتساعه عن مجموع اتساع المياه الإقليمية للدولتين الواقعتين على شاطئيه.

3- المضايق الدولية: هي المضايق التي تصل بين بحرين عامين، وهي تؤثر بشكل كبير في الملاحة البحرية الدولية، كما كانت ومازالت محورا للعديد من الاتفاقيات الدولية، مثل مضيقي البوسفور والدردينل.

ب-أنواع المضايق قانونيا: وتنقسمها بحسب ما يرى قانون البحار وحسب المعيار القانوني، لنوردها على النحو التالي:

### 1-قانون البحار: يميز بين ثلاثة أنواع من المضايق:(1)

- المضايق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وبين هذه الدولة المشاطئة، مع وجود طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة، ويتمتع هذا المضيق بحق المرور البريء.
- المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة أو جزء من منطقة اقتصادية خالصة ويتمتع بحق المرور العابر.
- المضايق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، ويطبق على هذا النوع الأول من المضايق، والمقصود بحق المرور العابر كحل وسط توفيق بين المرور الحر والذي لا يحق بموجبه للدول المشاطئة للمضيق التدخل في الملاحة، وبين الرأي القانوني القائل أن

1- ياسمين كامل منصور عمر، مرجع سابق.

حرية الملاحة يجب ألا تلحق ضرر بأمن الدولة وسيادتها ووحدة أراضيها.

2- المعيار القانوني: ذهب جانب من الفقه إلى تقسيم المضايق إلى ثلاثة أنواع: (1)

- المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة: تخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عن تنظيم هذه المضايق، وترتب على ذلك شرط أن يكون الاتفاق متعلقا بالمرور في هذا المضيق، ومنظما له من كافة جوانبه، سواء كان هذا المرور في المضيق بأكمله أو في جزء منه، من أمثلة المضايق التي نظمت باتفاق خاص نجد المضايق الدنماركية، المضايق التركية، مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق.

- المضايق التي يمر بها طريق من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وقد نظمتها المادة 36 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي قررت فيها أن الأحكام الواردة بها لا تنطبق على أي مضيق إذا وجد خلاله طريق في أعالي البحار، أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة.

- المضايق التي لا تدخل في النوعين السابقين: وهي المضايق التي لا تنطبق عليها المواصفات السابقة، وقد حددت لها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 نظامين للمرور: المرور العابر والمرور البريء.

ج- وفقا للقواعد الحاكمة: نجد في هذه الحالة:

- مضايق محكومة باتفاقيات دولية خاصة تنظم حرجة ملاحية السفن الأجنبية فيها.

- المضايق الأخرى التي تحكمها قواعد القانون الدولي العام الشامل للبحر.

تساعد المضايق على اختصار المسافات بين الدول. وقد كانت في الماضي مراكز مهمة لمرور التجارة العالمية، لكن معظمها لم يعد كذلك، ومثال ذلك، لا يمر بمضيق ماجلان ومضيق بهرنج سوى عدد

1- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، القاهرة، 1990، ص ص252، 253

قليل من السفن، ورغم ما كان لمضيق ماجلان من أهمية كبيرة لمرور التجارة العالمية قبل شق قناة بنما، إلا أن أهميته تضاءلت بعد ذلك بسبب إنشاء قناة بنما،<sup>(1)</sup> في حين مازالت مضائق الدنمارك، جبل طارق، باب المنذب، هرمز، دوفر وملقا محتفظة بأهميتها التجارية الكبيرة.

## 2- مفهوم القنوات المائية:

1-2: تعريف القناة المائية: القناة البحرية هي ممر أو طريق اصطناعي يحفر لتسهيل الملاحة والمواصلات الدولية، وهو يحفر في أرض دولة ما يتصل إما بين نهريين داخليين، أو بين نهر داخلي وبحر، ويعتبر عندئذ قناة وطنية تخضع كلياً لسيادة الدولة، أو بين بحرين حريين ويسمى حينئذ قناة بحرية دولية تهدف إلى تسهيل الملاحة الدولية وخفض تكاليفها.<sup>(2)</sup>

كما تعرف بأنها: "عبارة عن مجرى أو ممر أو طريق مائي يحفر ليصل بين بحرين عامين بقصد تيسير الملاحة الدولية، وخفض تكاليفها واختصار الوقت والمسافة".<sup>(3)</sup>

وهي حسب موسوعة ويكيبيديا عبارة عن ممرات مائية اصطناعية لنقل المياه أو لخدمة مركبات النقل المائي، وقد تساعد أيضاً في الري، ويمكن اعتبارها كنسخة اصطناعية من النهر، تشمل الأعمال الهندسية على سلسلة منا لسدود في معظم الحالات، والتي تنشئ خزانات للتدفق الحالي منخفض السرعة، يُشار إلى هذه الخزانات باسم مناسب المياه الراكدة، وغالباً ما تسمى بالمناسب فقط.<sup>(4)</sup>

2-2: قانون القنوات المائية: تجدر الإشارة هنا إلى أن القانون الذي يحكم القنوات يميز بين وضعين:

- إذا لم تكن هناك معاهدة خاصة بالقناة القائمة في داخل إقليم الدولة، تبقى القناة خاضعة لسيادة هذه الدولة، ويحق لها أن تتصرف بالقناة

1- تقرير عن أهم المضائق والممرات البحرية في العالم، 2013، في:

<https://www.4arb.com/>

2- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الجزائر، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2009. ص 105.

3- سعود بن خلف النويميس، القانون الدولي العام، الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد، 2014. ص 182.

4- عن موسوعة ويكيبيديا، في: <https://ar.wikipedia.org/>.



كما تشاء، وتسمح بالملاحة لمن تشاء، وتفرض الرسوم التي تراها مناسبة، وتتخذ فيها التدابير اللازمة زمن السلم أو الحرب، مثل قناة كورنثيا The corinth canal في اليونان، والتي تصل بين بحر إيجه والبحر الإيوني، وتتولى حكومة اليونان بمفردها تنظيم الملاحة فيها، وتعتبر هذه القنوات داخلية.<sup>(1)</sup>

- إذا كانت الملاحة في القناة خاضعة لاتفاق دولي تبقى السيادة على القناة للدولة صاحبة الإقليم، غير أنه يفرض على هذه الدولة التقيد ببعض الالتزامات الدولية، لأن الدول الكبرى ساهمت في شقها، وهي قنوات تعود بالمنفعة على التجارة الدولية، وتميل الدول هنا إلى تدويل هذه القنوات، من أجل تقييد صلاحياتها بغية تسهيل مرور السفن الأجنبية،<sup>(2)</sup> علما أن التدويل لا يعني حرمان الدولة من صلاحياتها، وتحفظ بمبدأ السيادة، مثل قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبل.

تلعب القنوات دورا هاما في اختصار الوقت والمسافة على الناقلات البحرية، والغرض الأصلي من شقها، هو تسهيل شؤون الملاحة الدولية واختصار المسافات وإنقاص التكاليف، وهو الأمر الذي يحتم على الدولة السماح لجميع الناقلات بالمرور فيها، مع إلزامية دفع الرسوم للدولة أو الشركة الدولية التي قامت بحضرها وتتولى أمر صيانتها.

### ثانيا- الأهمية التجارية والإستراتيجية للمضايق والقنوات المائية العالمية

إن الحديث عن أهمية المضايق والقنوات المائية في العلاقات الدولية أمر يستلزم منا الانطلاق من مجموعة من المعطيات الأساسية التي يتميز بها، نظرا لكون العلاقات الدولية في حالي الحرب والسلم محكومة بعناصر تحركها وتجعلها أكثر فاعلية، وتبرز من خلال ما للمعطيات الاقتصادية والجغرافية خاصة من أدوار مهمة في خلق توازنات متفاوتة بين الدول مرة بين الضفتين، ومرة أخرى عبر تدخل الأطراف الأجنبية.<sup>(3)</sup>

1- جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 106.

2- سعود بن خلف النويميس، مرجع سابق، ص 182.

3- عبد الإله دريف، مكانة المضايق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية، برلين، المركز الديمقراطي العربي، 2017، ص 133.

• أهمية المضايق والقنوات المائية تجارياً: تبرز أهمية المضايق والقنوات المائية، وفق عامل أساسي ومؤثر يتمثل في الحركة التجارية وحجم النشاط الاقتصادي الذي تشغله في حركة التجارة والتبادل الدولي، إضافة إلى عامل يرفع من أهميتها دولياً وهو نوع السلع والبضائع المتدفقة من خلالها، ومدى حاجة مختلف شعوب العالم إليها، إضافة إلى كونها الممر البحري الوحيد لعبور هذه السلع والخدمات ذهاباً وإياباً من وإلى مختلف دول العالم.<sup>(1)</sup>

عالمياً، هناك 30 ممراً بحرياً يتحكم في عصب التجارة الدولية، وقد خاضت تاريخياً عديد من الدول حروباً طاحنة للسيطرة على هذه الممرات، سواء كانت مضايق أو قنوات، وذلك لأسباب تتعلق بالسيادة الوطنية، أو حتى لعوامل أخرى أغلبها اقتصادية وتجارية وحربية، فالسيطرة على المضايق أو القنوات المائية الإستراتيجية يعني في كثير من الأحيان الهيمنة والتحكم في مسار التجارة الدولية، هذا التحكم يدفع الخصم إلى البحث عن ممرات تجارية أطول وأعدد وأكثر خطورة لإيصال منتجاته إلى الأسواق العالمية، ما يرفع تكلفة المنتج النهائي ويخرجه خارج إطار المنافسة، ومن ثم يصيب الخصوم بالضرر.<sup>(2)</sup>

جدير بالذكر أيضاً، أن الأهمية التجارية للمضايق زادت بشكل كبير بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، فأصبح البحر العربي والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط مركزاً لإمداد العالم بهذه السلعة الاستراتيجية.

**أهمية المضايق والقنوات المائية عسكرياً:** تشكل المضايق والقنوات المائية أحد الأعمدة الجيوبوليتيكية التي تركز عليها الأهمية الاستراتيجية للمنطقة، وذلك نظراً للارتباط الأمني الحيوي بين منظومة البحار الفرعية، التي تربط الأراضي المطلة عليها في قلب جزيرة العالم بالمحيطات المائية الواسعة، فأمن البحر الأحمر يرتبط بأمن البحر العربي والخليج العربي من جهة، وبأمن البحر الأبيض المتوسط من جهة

1- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، بيروت، دار الفارابي، 2013، ص. 11.

2- هشام محمود، تقارير وتحليلات، في:

[http://www.aleqt.com/2019/07/13/article\\_1636941.html](http://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636941.html)

أخرى، وأمن هذه المنظومة ككل يؤثر بدوره في أمن المحيطات الكبرى (الهندي والأطلسي)، والقوى المسيطرة عليها عسكرياً.<sup>(1)</sup>

وهي منظومة قوية تربط بين المحيط الأطلسي من جهة، حيث مراكز تجمع الأساطيل العسكرية ونقاط انطلاقها، وبين المحيط الهندي أين تنتشر القواعد العسكرية للقوى الدولية الكبرى في عدة جزر من هذا المحيط، مثل: قاعدة ديبغو غارسيا diegogarcia الأمريكية، وقاعدة ألدابرا aldabrat وهي قاعدة تموين أمريكية بريطانية.<sup>(2)</sup>

### ثالثاً- رصد لأهم المضايق والقنوات المائية عالمياً:

نرصد هنا أهم المضايق والقنوات المائية المتحكمة في المجالين الاقتصادي والعسكري:<sup>(3)</sup>

1- مضيق هرمز (باب السلم): ويعدمن أهم الممرات المائية في العالم، والأول عربياً، وأكثرها حركة للسفن والناقلات العملاقة، والطريق الأهم لإمدادات الطاقة، فضلاً عن أنه بوابة العبور لكل السلع والبضائع والخدمات والتكنولوجيا المستوردة من الدول الغربية، لمنطقة الخليج العربي والعراق وإيران، وأي إغلاق لهذا المضيق الحيوي، سيحيل أربعة دول من الدول المطلة على شواطئ الخليج العربي إلى دول حبيسة وهي: العراق، الكويت، قطر، البحرين لأن هذه الدول لا تمتلك أية إطلاقة على أي شاطئ بحري باستثناء الخليج العربي.

يمثل مضيق هرمز نهر النفط المتدفق باتجاه الدول الكبرى في العالم وعلى رأسها الو.م.أ، أوروبا، اليابان والصين، كما أنها بؤرة توتر بين إيران والو.م.أ، وإغلاقه قد يسبب ارتفاعاً كبيراً في أسعار النفط، كما أن وجود قاعدة بندر بن عباس الإيرانية على ضفافه يضع أمن المنطقة على المحك في ظل الملف النووي الإيراني والخلاف مع الو.م.أ.

1- عيسى السيد نسوقي، الصراع الدولي على الشرق الأوسط، القاهرة، مكتبة جزيرة الورد، 2016. ص 32.  
2- زكريا محمد عبد الله، أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي، القاهرة، مجلة شؤون عربية، العدد 88، ديسمبر 2009.  
3- خالد أحمد الأسمر العجوليين، مرجع سابق. ص 14.

2- مضيق باب المندب: ويأتي مضيق باب المندب في المرتبة الثانية بعد مضيق هرمز من حيث الأهمية الاقتصادية والتجارية فضلا عن الأهمية السياسية والإستراتيجية، ويصنف هذا المضيق كرابع أهم ممر مائي في العالم، ولما كان مضيق باب المندب هو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، فقد اكتسب تبعا لذلك تلك الأهمية الجيوسياسية الكبيرة، وفي حالة إغلاقه، أو عرقلة الملاحة فيه،<sup>(1)</sup> فإن السفن التجارية وناقلات النفط والغاز المتجهة من الخليج باتجاه الدول الأوروبية أو المتخذة للمسار المعاكس، ستضطر للإبحار حول القارة الإفريقية بجزأها الجنوبي والغربي، وصولا إلى مضيق جبل طارق، ثم الدخول إلى البحر الأبيض المتوسط لاستكمال رحلتها باتجاه الموانئ الأوروبية المطلة على هذا البحر، ولنا أن نتخيل مقدار الوقت اللازم لقطع مثل هذه الرحلة، ومقدار الزيادة في أجور الشحن، وفروقات سندات التامين على مثل هذه الرحلة التي قد تتعرض لخطر القرصنة قبالة السواحل الصومالية، هذا فضلا عن التغيرات المناخية ضمن مسار الرحلة، وحركة التيارات المائية، وما إلى ذلك من المشاكل الملاحية التي يدركها ملاحو السفن وناقلات البحرية.

3- قناة السويس: هي ممر مائي يصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وهي تخضع للسيادة المصرية باعتبار أنها جزء من الإقليم المصري كما تعتبر مياهها داخلية حيث تقع كاملة داخل أراضي مصر.

على الرغم من أهمية قناة السويس للتجارة الدولية ولكل دول العالم، إلا أن تلك الأهمية تختلف حسب موقع الدول بالنسبة لقناة السويس، ذلك أن الدول ذات الموقع الجغرافي القريب من طرفي القناة (على البحر المتوسط وعلى البحر الأحمر) تتزايد أهمية القناة بالنسبة لها عن تلك البعيدة عنها.

4- قناة بنما: غيرت هذه القناة الاصطناعية مجرى الشحن والسفر من خلال ربط المحيطين الأطلسي والهادئ، عبر شريط ضيق من

1- المرجع نفسه، ص 15.

الأراضي في بنما، وقد اكتمل بناؤها في عام 1914، وهي تمكن السفن من المرور عبر سلسلة من الأقفال لقطع الطريق من جانب واحد إلى الآخر، والسفن ليست في حاجة لاتخاذ مسار أطول بكثير وخطير حول أمريكا الجنوبية، و اليوم هناك أكثر من 14,000 سفينة تمر بقناة بنما كل عام. وتعتبر واحدة من أهم ممرين مائيين اصطناعيين في العالم مع قناة السويس.

### الختامة:

تشكل الممرات والمضايق البحرية أحد أهم النقاط المحورية والحساسة التي باتت تسير الصراعات والحروب الخفية والعلنية بين دول العالم، وتسعى معظم الدول الكبرى لبطء هيمنتها على هذه المضايق، حيث شكلت الأهمية الجيوسياسية للمضايق والقنوات المائية الدولية مسرح تفاعلات القوى الإقليمية والدولية، الرامية إلى تدعيم مستويات النفوذ والهيمنة على هذه المضايق والقنوات، نظرا لأهميتهما الجيواستراتيجية والجيواقتصادية وحتى الأمنية، لضمان ديمومة الإمدادات الطاقوية التي تنساب عبرها، والتي باتت تشكل عصب الحياة للدول الصناعية الكبرى.

لقد أثبت الواقع أن أهمية المضايق والقنوات المائية تزيد بحسب موقعها الاستراتيجي في الكرة الأرضية، خاصة تلك التي تتواجد بين القارات الثلاث أوروبا، آسيا وإفريقيا، للأهمية التجارية من جهة، ومن جهة أخرى لتواجدها في أهم منطقة مستهدفة في العالم وهي الشرق الأوسط كمضيق هرمز مثلا، والجدير بالذكر هو أن قانون البحار لم يوف هذه المضايق والقنوات حقها، أو بالأحرى لم يعط الدول المشاطئة لها حقوقا واضحة، مما يفتح المجال للدول الكبرى بالتدخل باسم القانون، وهو الأمر الذي تجب إعادة النظر فيه.

## قائمة المراجع:

## الكتب:

- 1- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، القاهرة، 1990.
- 2- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، القاهرة، دار إيتراك للطباعة والنشر، 2012.
- 3- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الجزائر، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2009.
- 4- خالد أحمد الأسمر العجولين، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، برلين، المركز الديمقراطي العربي، 2019.
- 5- سعود بن خلف النويميس، القانون الدولي العام، الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد، 2014.
- 6- عبد الإله دريف، مكانة المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية، برلين، المركز الديمقراطي العربي، 2017.
- 7- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، بيروت، دار الفارابي، 2013.
- 8- عيسى السيد دسوقي، الصراع الدولي على الشرق الأوسط، القاهرة، مكتبة جزيرة الورد، 2016.
- 9- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- 10- محمد السعيد الدقاق، قانون البحار، مصر، الإسكندرية، 2007.

## الدوريات:

- 1- زكريا محمد عبد الله، أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي، القاهرة، مجلة شؤون عربية، العدد 88، ديسمبر 2009.

## مواقع الإنترنت:

- 1- هشام محمود، تقارير وتحليلات، في:  
[http://www.aleqt.com/2019/07/13/article\\_1636941.html](http://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636941.html)
- 2- ياسمين كامل منصور عمر، لتنظيم القانوني للملاحة في المضائق الدولية: دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، 2018، في:  
<http://rachelcenter.ps/news.php?>
- 3- تقرير عن أهم المضائق والممرات البحرية في العالم، 2013، في:  
<https://www.4arb.com/>
- 4- موسوعة ويكيبيديا، في: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

## المضايق والممرات البحرية في نظريات الجيوبوليتيك: "ماهان" نموذجاً

د. رابح زغوني

جامعة 8 ماي 1945 - قالمة

### مقدمة:

تمثل البحار مساحات شاسعة من سطح الكرة الأرضية، وهي تمثل عصب التجارة والاتصال والموارد لكثير من الدول، خاصة وأن غالبية دول العالم تملك واجهة بحرية واحدة على الأقل، فيمكن أن تكون أحادية الواجهة أو متعددة أو حتى جزرية أي محاطة كلياً بالبحر، وعلى مر الزمن، مثلت البحار والمحيطات نظاماً هاماً للربط والاتصال بين أرجاء المعمورة، كمعبر مفتوح متسع يتيح للدول ذات الأساطيل البحرية التحرك في جميع الاتجاهات، ما مكنها من تحصيل مزايا اقتصادية جمة وفرتها المبادلات التجارية النشطة عبر الموانئ، ولأجل ذلك، كتب منذ القرن السادس عشر المستكشف الإنجليزي "السير والتر راليه" Walter Sir Raleigh مقدرًا أهمية البحر، أن "الذي يسيطر على البحر، ويتحكم في التجارة، فسيكون سيد تجارة العالم وسيد ثروة العالم.

لكن شواهد التاريخ تظهر بأن البحار بقدر ما أنشأت قناة للتنمية الإنسانية المشتركة بين الحضارات، فإنها بالقدر ذاته شكلت أداة للهيمنة الجيوسياسية، فليس من قبيل المصادفة أن القوى العالمية العظمى طيلة القرنين الماضيين كانت من القوى البحرية العظمى أيضاً، فقيمة البحر تتجاوز ما يمنحه من مزايا اتصالية وتجارية نحو حزمة من المزايا والمصالح الإستراتيجية، فالموقع البحري عبر التاريخ أتاح للدول الجزرية أو شبه الجزرية مزايا سياسية، حين جعلها بعيدة البعد عن الصراع الدولي بما أتاح لها الانخراط في سياسة داخلية للنمو الاقتصادي والازدهار الاجتماعي، ومزايا عسكرية أيضاً، حين أهلها لامتلاك خاصية الدفاع المتقدم بأسطول عسكري بحري، ولهذا كانت الإستراتيجية البحرية تصاغ وتنفذ من قبل صناع القرار في الدول، لأنها كما عبر عن ذلك "ألفريد ثاير ماهان" Alfred Thayer Mahan تجمع الدبلوماسية والسياسة، وهما في نظره الأداتان الرئيسيتان للعلاقات الدولية.

إن هدف القوة البحرية لا يتعلق -كليا- بقوة الأساطيل البحرية التجارية والحربية كنهاية، بل يتعلق أساسا بالقدرة على ترجمة هذه القوة في الواقع الدولي، أي التأثير على الأحداث والتطورات في الأرض، ولهذا أكد أكثر الإستراتيجيين البحريين شهرة في التاريخ الحديث الأدميرال الأمريكي "ألفريد ماهان" أن السيطرة على البحر من خلال التجارة البحرية والتفوق البحري، يعني فرض الهيمنة على العالم كعامل رئيسي بين العناصر المادية في قوة الأمم وازدهارها.

اعتقد "ماهان" بأن البحر مثل أعظم معبر استراتيجي لقوة عظمى كبريطانيا بفضل موقعها الجغرافي المثالي، ومثل بريطانيا، فإن الموقع البحري للولايات المتحدة الأمريكية مناسب كفاية ليمنحها ميزة إستراتيجية بعيدة المدى بما يمكنها من تحصيل السيادة العالمية باستخدام قواعد عسكرية بحرية تحيط بأوروبا وآسيا نظرا لتفوق الحركة البحرية على الحركة الأرضية عبر التاريخ، لأن الموقع الحبيس لروسيا كقوة قارية يمثل نسبيًا عيبًا استراتيجيًا يقيد حركتها، وقد ينظر للتفوق الأمريكي كأسطول بحري متطور مع انهيار الإمبراطورية السوفييتية كإمبراطورية مقيدة بالأراضي وغير بحرية في نهاية القرن العشرين، على أنه ببساطة آخر مثال على المزايا الإستراتيجية التي تتمتع بها القوة البحرية كما جادل "ماهان".

غير أنه وفي عصر العولمة حيث يبدو كل شيء قابلاً للاختراق والمسافات تتلاشى أمام الثورة التكنولوجية المبهرة في عالم الاتصالات فيما وصفها "ريتشارد أوبراين" Richard O'Brien بنهاية الجغرافيا، يزعم بعض دارسي الجيوبوليتيك العالمي أن الجيوبوليتيك عموماً وجيوبوليتيك البحر خصوصاً قد عفا عليها الزمن، فالأقمار الصناعية الاستكشافية جعلت السفن الطافية على السطح غير فعالة في الحرب بحيث أصبح سطح البحر كالكتاب المفتوح، فهل يمكن للقوة البحرية أن تتكيف مع هذا التحولات؟

تبحث هذه الدراسة في مفهوم القوة البحرية ومحدداتها وكيف ترتبط بالإستراتيجية الدولية، وتتناول بالأساس كيفية نشأة جيوبوليتيك القوة البحرية مطلع القرن العشرين، عبر التعرض للإرث



الثري لأبرز رواد جيوبوليتيك البحر "الفريد ماهان"، وقدرتها على التكيف مع التحولات التقنية والاتصالية الحاصلة خلال قرن من خلال مناقشة فرص تطبيقاتها في العلاقات الدولية للقرن الواحد والعشرين.

### أولاً- في مفهوم وشروط القوة البحرية

تتعلق القوة البحرية أساساً من حيث المبدأ، وكمفهوم عام، بمدى متانة القوات البحرية وخضر السواحل، وحيثما كان ذلك مناسباً، مساهمة القوات البرية والجوية في مساندة القوات البحرية، إضافة للصناعات البحرية والبحرية والمدنية، ولا يتوقف الأمر هنا، فهي تتعلق أيضاً بالموقع الجغرافي، الجيوبوليتيك، الجغرافيا الاقتصادية وحتى الثقافة الجغرافية، إن القوة البحرية لا ترتبط بقوة الأساطيل البحرية الحربية والتجارية كغاية، بل هي ترتبط أخيراً بمدى القدرة البحرية لدولة ما على تحديد أو التأثير على الأحداث والتطورات في البحر والأرض، وكما سبق وأن أشار "السير جوليان كوربيت" Sir Julian Corbett، فإن جوهر القوة البحرية لا يتعلق بما يحدث في البحر بقدر ما يتعلق بالكيفية التي يؤثر بها ذلك على نتائج الأحداث على الأرض.<sup>1</sup>

كتب "الفريد ماهان" في القرن التاسع عشر مجادلاً بأن الدول بحاجة إلى الإنتاج لتوفير السلع الضرورية لعمليات التبادل التجاري، وإلى موانئ لتأمين نقلها، ثم إلى مستعمرات تسهل عمليات النقل البحري وتوفر الحماية من خلال مضاعفة النقط الآمنة، وهذه العوامل الثلاث هي التي تحدد تاريخ وسياسة الدول الواقعة على البحر،<sup>2</sup> على هذا الأساس، فإنه لطالما تم الافتراض بعلاقة الاعتماد المتبادل بين التجارة والقوة البحرية وفق المعادلة البسيطة التالية: الإبحار بهدف التجارة يفرز طبقة قوية من التجار، والتجار يجمعون الثروة، ثم يمارسون السلطة السياسية، فغالباً ما يسودون في الحكومة ويفرضون أفكارهم على الآخرين من أجل الدفاع عن التجارة وتنميتها،<sup>3</sup> وكما تحدث "لورد هافير شام" Lord Haver sham عن الأسطول البحري البريطاني "إن أسطولك البحري

1 -Ilias Iliopoulos,"Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History", **Baltic Security &Defence Review**, Volume 11, Issue 2, 2009, p.5.

2-غاييز محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية المعاصرة، (الإسكندري: دار المعرفة الجامعية، 2002)، ص 301.

3- Iliopoulos, Op. Cit., p.9.

وتجارتك قرييين للغاية من بعضهما، وبسبب هذه العلاقة القريبة والتاثير المتبادل فيما بينهما، فإنه لا يمكن الفصل بينهما؛ فتجارتك هي بمنزلة أم البحارة، والبحارة هم حياة أسطول، وأسطولك هو أمن وحماية تجارتك: وكل منهما معاً يشكلان ثروة بريطانيا وقوتها وأمنها ومجدها".<sup>1</sup>

لأجل ذلك، فإن "ألفريد ماهان" لم يكتفي بالنظر للقوة البحرية من وجهة نظر اقتصادية تجارية بحتة، بل أنه قارب لها من زاوية تحليل إستراتيجية، فهو لم يكن يعني بالأسطول البحري الأسطول التجاري فقط، وإنما كان يعني أساساً القوة العسكرية التي يمكن نقلها بالبحر إلى البر، ومن ثم فإن التحكم في البحار كان يعني عنده التحكم في القواعد البرية ذات الموقع الاستراتيجي، بفضل أشكال سواحلها وعمق خلفيتها الأرضية، سواء لغرض النقل البحري أو كقواعد بحرية.<sup>2</sup>

نوه "بادفيلد" Padfield في مناقشته لشروط القوة البحرية، بمزايا تلك المجتمعات التي ينتجها اقتصاد بحري، وناقش الظروف التي يمكن فيها للدول أن تكون مؤثرة في العالم بفضل قدرات قواتها البحرية، وعلى وجه خاص ازدهار مجتمع واقتصاد بحريين:

- إدراك أهمية التجارة البحرية في المجتمع والحكومة، مما يساعد على تهيئة الظروف التي تزدهر فيها تلك التجارة؛
- ارتفاع طبقة التجار اجتماعياً وسياسياً، ومن ثم تشجيع تطوير نظام قيم وأسلوب حكومي يعزز التجارة؛
- تيسير تطوير الأسطول البحري، ويرجع ذلك جزئياً إلى أنها أكثر كفاءة في جمع الموارد التي تحتاج إليها القوات البحرية، باعتبارها وسيلة لحماية التجارة البحرية.<sup>3</sup>

تشير الشواهد التاريخية إلى أن الأساطيل البحرية الفعالة عبر التاريخ ازدهرت في ظل حكم أنظمة استبدادية، الأرمادا الإسبانية (الاسم الذي أطلق على الأسطول البحري الإسباني في القرن 16)، البحرية

1-Ibid, p.8.

2-عدنان صافي، الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر، (عمان: مركز الكتاب الاكاديمي للنشر والتوزيع 1999)، ص 97.

3- Iliopoulos, Op. Cit., p.6.

الفرنسية في عهد لويس الرابع عشر أو فرنسا النابليونية، أسطول الإمبراطورية العثمانية، البحرية الحمراء السوفيتية، وبحرية الرايخ الثالث الألمانية، ولكن على حد تعبير "ماهان"، فإن القوة الاستبدادية نجحت في بعض الأحيان في خلق تجارة بحرية عظيمة وأسطول بحري قوي مقارنة بالأنظمة الحرة، لكنها غالبا لم تستطع ضمان الاستمرارية بعد وفاة الطاغية أو الحاكم المستبد. إن تتبع القوى البحرية عبر التاريخ، يستدعي ملاحظة أنه وعلى عكس النظام العسكري القادر على دعم نفسه بالقوة، إذ غالبا ما كان الاستبداد كافيا لقوة الجيش، فإن القوة البحرية دائما ما كانت بحاجة إلى الإجماع ولهذا السبب فشلت إسبانيا وفرنسا في اجتياز اختبار الإستراتيجية البحرية في القرنين السادس عشر والسابع عشر على التوالي، ولو أنهما كانتا قوتان بحريتين كبيرتين لفترة طويلة قبل ذلك، ونفس الأمر ينطبق على الإمبراطورية العثمانية، ولذات السبب أيضا فشل كل من "القيصر فيلهلم" Wilhelm Kaiser وأدولف هتلر في اختبار الإستراتيجية البحرية في ألمانيا. وأخيرا، يبدو أنه نفس السبب الذي فشل روسيا القيصرية والسوفييتية في القرن العشرين أيضا.<sup>1</sup>

تظهر تجربة البحرية البريطانية إلى أن الملاحة البحرية تحتاج إلى توافق في الآراء؛ لأنها تتطلب أقصى مشاركة من البحارة ومالكي السفن، التجار، الصناعيين، الحرفيين المهرة، الممولين والمستثمرين، وهو الأمر الذي كان متوفرا في بريطانيا، التي أطلق عليها الفيلسوف الفرنسي الشهير مونتيسكيو في القرن الثامن عشر وصف "الدولة الأكثر حرية في العالم"؛ فحرية المعلومات وبالتالي حرية الرأي، الحكومة المفتوحة المستجيبة، الضرائب العادلة، المشاريع الاجتماعية وكل القيم الحرة المألوفة اليوم هي قيم لا غنى عنها لقوة البحر. إن قوة وغلبة الأسطول البحري البريطاني عبر التاريخ، لم تكن مستمدة وحدها من البحرية أو أسطول المعركة، بل وأيضا في التكامل الفعال بين إدارتها ونظامها السياسي وجيشها ومستعمراتها واقتصادها البحري في خدمة مصالح الدولة.<sup>2</sup>

1- Ibid, pp.7-8.

2- Ibid, pp.9-10.

## ثانياً: البحرية عبر التاريخ. الاكتشافات الجغرافية وثورة القوة البحرية

منذ بروز الأساطيل البحرية الأولى في التاريخ، رسم المؤرخون تمييزاً بين القوة البحرية العضوية التي تتطور بشكل طبيعي (دول المدينة اليونانية القديمة أو دول العصور الوسطى الإيطالية، بريطانيا، هولندا، السويد، النرويج) عما يمكن وصفه بالقوة البحرية الاصطناعية التي تأتي نتاج مرسوم إمبراطور، قيصر أو ملك كمحاولة لاستغلال البحر لخدمة إستراتيجية الدولة التوسعية، وغالبا ما تم ما النظر إلى الأولى باعتبارها الأفضل كنموذج الأسطول البريطاني، عكس الثانية التي يحتمل أن لا تستمر إذا لم تتوفر لها شروط خاصة.<sup>1</sup>

رغم اقترانها بنموذج الدولة الأمة الأوربي الحديث، فإن القوة البحرية لم تكن ملكية خاصة أو اختراع أوروبي، ذلك أن التقدم الملاحي الذي تم إحرازه مع نهاية العصور الوسطى الأوروبية كان مستمداً من الاتصال بالعالم الإسلامي، حتى أن استخدام كلمة أدميرال Admiral تعني باللغة العربية "أمير البحر"، وقبل ذلك بقرون، وفي أنحاء مختلفة من العالم، أدركت الحضارات القديمة أهمية البحر، لذا سيطر الفينيقيون والرومان على مضيق جبل طارق لكونه بوابة العبور من البحر المتوسط إلى المحيط الأطلسي وأقرب نقطة ربط بين أوربا وإفريقيا،<sup>2</sup> كما نشر الكوريون أول سفينة حربية مدرعة، وكانت الصين في عهد أسرة سونج (حوالي القرن العاشر ميلادي) تتباهى بالبحرية الأكثر قوة وتطوراً تكنولوجياً على مستوى العالم. لكن ما كان يميز النهج الأوروبي في التعامل مع القوة البحرية في هذا الوقت هو الميزة الضخمة المستمدة من الارتباط الوثيق بين الجانب العسكري والجانب التجاري البحري للقوة البحرية؛ وثانياً، الربط بين السيادة البحرية ونمط معين من الحكم قائم على المصلحة القومية.<sup>3</sup>

لقد تميزت مرحلة ما بعد اكتمال الاكتشافات الجغرافية وظهور الدول القومية بتنافس القوى الكبرى على الثروة والنفوذ خارج حدود

1- Ibid, p.7.

2- العيسوي، مرجع سابق، ص. 221.

3- Iliopoulos, Op. Cit., p.9.

إقليمها فيما عرف بالمرحلة الماركانتيلية، وهي مرحلة تميزت بتشابك المصالح بين التجارة والسياسة ما أدى إلى ازدهار المقولة التالية:<sup>1</sup>

- من يحكم المحيط يحكم تجارة العالم؛
- ومن يحكم تجارة العالم يحكم ثروة العالم؛
- ومن يملك ثروة العالم يحكم العالم ذاته.

انطلاقاً من عصر النهضة الأوروبية وما تلاه من تنافس على الاكتشاف الجغرافية وحركة الاستعمار الناشئة، دخلت الدول القومية الفتية في تنافس محموم على الموارد الطبيعية ما وراء البحار لرفع مستوى الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية، وفي مثل هذا السياق، أصبحت القوة البحرية معياراً لقوة الدولة واتساع مجال نفوذها الاقتصادي والسياسي، فقد جرى الاعتقاد حينها أن الدولة وحتى تتمكن من الاحتفاظ بمكانتها وتعزيزها كان لا بد لها من قوة تحركها وأن أفضل قوة كما جادل ألفريد ماهان هي القوة البحرية، لأنه عن طريقها يمكن أن تتصل بجميع أنحاء العالم.<sup>2</sup>

على الرغم من أن ظهور القوة البحرية تاريخياً ارتبط بنشأة الدولة الأمة، التي أسست لبروز بيئة أمنية تنافسية خاضعة لمفاهيم جديدة من قبيل القوة السياسية والمصالح القومية، فإن القوة البحرية ليست، ولم تكن، ملكية حصرية لعدد محدود من القوى العظمى، فكما يجادل السير جوليان كوربيت Sir Julian Corbett فإن القوة البحرية وحدها هي التي شرحت كيف كان من الممكن لدولة صغيرة (مثل بريطانيا) ذات جيش ضعيف أن تتمكن من الوصول إلى المناطق الأكثر جاذبية على وجه الأرض، وجمع هذه المناطق على حساب القوى العسكرية العظمى.<sup>3</sup>

لقد تمكنت بريطانيا من تأسيس إمبراطورية لا تغيب عنها الشمس بالرغم من صغر مساحتها، وذلك بفضل التفوق البحري الذي جعل منها أعظم قوة بحرية في العالم بما تملكه من قواعد بحرية متعددة منتشرة عبر مناطق متفرقة من المعمورة. لقد منحها حالتها الجزرية الفريدة

1- عباس غالي الحديثي، نظريات السيطرة الإستراتيجية وصراع الحضارات، (عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع، 2004)، ص 15.

2- عبد الحميد غنيم، الجغرافيا السياسية، (الكويت: مكتبة الفلاح: 1987)، ص 171.

3- Baltic, p10

تأميناً طبيعياً أغناها عن التجهيزات الدفاعية المكلفة، ما جعلها تستغل المال والأفراد للاستثمار في الأسطول البحري، كما منحها ميزة التحكم في التجارة عبر الأطلنطي والمحيط الهادي وجميع طرق التجارة العالمية بفضل تحكمها في النقاط الإستراتيجية البحرية مثل: مضيق جبل طارق، قناة السويس، رأس الرجاء الصالح، سنغافورة، هونغ كونغ وغيرها.<sup>1</sup>

### ثالثاً. المحددات الجغرافية، الاقتصادية والسياسية للقوة البحرية

جادل "ريتشارد هاردينج" Richard Harding أن القوة البحرية اعتمدت تاريخياً على عدد من العوامل ذات الصلة، سواء داخل البحرية أو خارجها: "كانت القوة الفعلية للبحرية تعتمد إلى حد كبير على التمويل، وقدرة الإدارة المركزية، ونوعية وكمية الموارد البحرية الحقيقية، والسفن، والبحارة وسلاح الضباط، والبنية الأساسية البحرية، ونوعية صنع القرار السياسي والبحري"<sup>2</sup>، وهو ما يؤكد عدم كفاية العوامل الجغرافية كمحدد طبيعي للقوة البحرية، وحتمية ارتباطها بعوامل اقتصادية وسياسية متداخلة.

لعل أكثر من كتب بالتفصيل عن هذه المحددات الثلاث للقوة البحرية هو "ألفريد ماهان"، الذي اختبر فروضه من خلال تحليل التاريخ البحري للإمبراطورية البريطانية، جاعلاً منها دليلاً يؤكد به آرائه، فأرجع سيادتها عبر بحار العالم إلى موقعها الجغرافي الجزري الذي سمح لها بتشكيل أسطول بحري قوي حتى صارت محيطات العالم بحاراً داخلية للإمبراطورية بريطانيا العظمى وأصبحت مضايق البحار وجزرها كجبل طارق، باب المندب، هرمز وجزيرة قبرص محطات مهمة لسفنها،<sup>3</sup> بالإضافة للتكامل الفعال بين إدارتها، نظامها السياسي واقتصادها البحري في خدمة مصالح الدولة.<sup>4</sup>

قسم "ماهان" وفقاً لذلك محددات القوة البحرية إلى ثلاثة محددات:

3- العيسوي، مرجع سابق، ص 1.303

2- Iliopoulos, Op. Cit., p.6.

2- غنيم، مرجع سابق، ص.3172

4- Iliopoulos, Op. Cit., p.10.

## 1/ المحددات الجغرافية: (الموقع، الساحل، الظهير)

أ- الفروض المتصلة بالموقع:<sup>1</sup>

أ1- اقتصاديات الموقع بين الهامشية والمركزية: يقصد به مدى التحكم في خطوط التجارة العالمية الرئيسية. وقد اعتقد ماهان بأن اكتشاف العالم الجديد أدى لتغيير توزيع الأهمية النسبية لمعظم المواقع الجغرافية العالمية فكان ذلك لصالح بريطانيا، حيث تحكمت مدنها في خطوط التجارة العالمية سواء المنتهية إلى أوروبا أو المنطلقة منها نحو الولايات المتحدة الأمريكية.

أ2- مرونة الموقع بين العزلة والاتصال: يتعلق هذا الفرض بأهمية الجزر خاصة حين تشكل وحدة سياسية مستقلة، فحين تتفق خطوط انقطاعها الطبيعية (السواحل) مع حدودها السياسية، فهذا يضمن مزايا إستراتيجية يجب استغلالها.

أ3- فعالية الموقع بين الهجوم والدفاع: تمثل خطوط الانقطاع الطبيعية للدولة خطوط الدفاع الأولى، وعندما تكون هذه الخطوط ساحلية، فإنها تمنح ميزة نسبية في الدفاع نظراً لصعوبة اقتحام سطح يابس من سطح متحرك، على عكس خطوط الدفاع العليا (الجبال)، المتوسطة (الهضاب) أو الدنيا (السهول) على التوالي.

ب- الفروض المتصلة بالساحل:<sup>2</sup>

ب1- مورفولوجية الساحل: تختلف السواحل من حيث شكلها بما يؤدي لاختلاف صلاحيتها في تكوين القوة البحرية، وفي شكل الساحل، ينظر خاصة إلى العلاقة بين الاستقامة والتعرج ومدى صلاحية التعرجات لإقامة الموانئ، فعدد وأهمية الموانئ يرتبط أساساً بما يتهيأ لها على خط الساحل من انحناءات ومساحة المياه الهادئة.

ب2- خصائص الجهات المائية: يتعلق الأمر بمسافة المياه الإقليمية التي تشرف عليها الدولة وصولاً إلى المياه الدولية، ومن الواضح أن الدول الجزرية تشرف على أكبر مساحة ممكنة من المياه، ويزيد مدى الإشراف بزيادة مساحة الدولة بشرط أن لا تكون المسافة بين المياه

1- الحديثي، مرجع سابق، ص ص 16-18.

2- نفس المرجع، ص ص 18-19.

الإقليمية وأبعد نقطة داخلية من الظهير بعيدة جدا، وفي ذلك تمثل بريطانيا نموذجا مثاليا لهذا الموقع.

ب3- الرصيف القاري: إذا كان الساحل هو خط الانقطاع الطبيعي بين اليابس والماء، فإن الرصيف القاري هو مسافة اليابس الذي يبقى مستمرا تحت الماء لمسافات مختلفة وعمق حدوده اتفاقية جنيف بـ 300 متر. وتبرز أهميته فيما قد يحتويه من ثروات، فضلا عن أهميته بالنسبة للدول التي تشرف على جهات مائية ضيقة.

#### ج- الفروض المتعلقة بالظهير:<sup>1</sup>

ج1-موارد الظهير: يمثل الظهير العمق المساحي من اليابس، ويحكم اتجاه الظهير نحو الساحل قوى طرد وجذب اقتصادية ليست بثابتة ولا تعمل في اتجاه واحد (التصدير في حال الفائض والاستيراد في حال العجز).

ج2- خطوط الحركة بين الظهير واليابس: من الضروري أن تكون علاقة التواصل بين الظهير والموانئ يسيرة عن طريق شبكة اتصال واسعة لضمان مقومات للعلاقة بين المواد الخام والأسواق، فهذه الخطوط قد تتعرض للانقطاع لأسباب عديدة كالحرب مثلا.

ج3- المحددات الاقتصادية: تستمد القوة البحرية قوتها من خلال ما تضيفه على الموارد الطبيعية التي تحوزها من قيمة صناعية وتجارية بفضل تطوير التكنولوجيا لتحسين أدوات الإنتاج، خطوط النقل لخدمة حركة الإنتاج، ومؤسسات تمويلية واستثمارية، فالموارد الطبيعية تكون في الأصل في أدنى حدودها الاستغلالية، ولا يرتفع مستواها إلا مع كل قيمة مضافة إليها من عمليات تحويلية، استثمارية وتسويقية بالإضافة لكفاءة التنظيم والإدارة.<sup>2</sup>

#### 4- المحددات السياسية: وتتلخص فيما يلي:

- حجم السكان، كأحد العوامل الرئيسية المحددة لقوة الدولة بحريا، من حيث أنه يساعد على تزويد الدولة باليد العاملة لصناعة السفن وإمدادها برجال البحر والجنود.

1- نفس المرجع، ص ص 20-21.

2- نفس المرجع، ص ص 22-23.



- التوجه البحري للسكان: أي مدى استعداد مواطني الدولة للإبحار وإقامة المعاملات التجارية مع العالم الخارجي وتحصيل الثروة من البحر كخطوة أولى ضرورية في تطوير القوة البحرية.
- توجه الحكومة البحري: أي مدى إرادة وقدرة الدولة على توجيه الموارد المالية والبشرية للاستثمار في البحر وتقوية الأسطول الحربي والتجاري البحرين، والحكومات صاحبة الإدارة القوية هي التي تولي اهتماما بالبحر كمصدر رخاء، استقرار، دفاع وأمن قدر اهتمامها بامتدادها على اليابس.<sup>1</sup>

#### رابعاً. الإستراتيجية والقوة البحرية: جيوبوليتيك البحر عند ألفريد ماهان:

يعد القائد البحري الأمريكي ألفريد ماهان (1840-1914)، الذي نال شهرة واسعة كمؤرخ واستراتيجي، من بين أوائل وأهم من كتب في جيوبوليتيك البحر. وقد تضمن كتابه الشهير "أثر القوة البحرية في التاريخ" *The Influence of sea power upon history* سنة 1890 خلاصة أفكاره عن الإستراتيجية البحرية. لقد جادل ماهان أن القوة البحرية عبر التاريخ أحدثت تأثيراً فعالاً في مصائر الشعوب لكنها لطالما أهملت من قبل السياسيين، المؤرخين والاستراتيجيين. فكان من بين أوائل من تحدثوا عن جيوبوليتيك البحر مجادلاً بأن الشرط الأساسي للقوة والسيطرة العالمية هو التحكم في البحر؛ حيث أن القوة البحرية في المحيطات ستمنح لصاحبها الأفضلية في ترجيح كفة أي صراع عالمي،<sup>2</sup> ويظهر البعد الجيوبوليتيكي في كتابات "ماهان" عن السيطرة البحرية حينما يتناول العالم كله في نظرة إستراتيجية واحدة، فقد ظهر بوضوح الاتجاه الجيوبوليتيكي في كتابه "مشكلات آسيا" سنة 1900، حين اعتبر أن قارات العالم الشمالية المتميزة بتكاثر الحركة التجارية والسياسية العالمية هي مفتاح السيطرة العالمية، وأن قناتي السويس وبنما هما الحدود الجنوبية لعالم الشمال.<sup>3</sup>

1- العيسوي، مرجع سابق، ص 305.

2- الحديثي، مرجع سابق، ص 2.14.

3 - محمد رياض، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، (القاهرة: مؤسسة هنداي للتعليم والثقافة 2014)، ص 77.

لقد كانت جل أفكار "ماهان" تدور حول محور واحد وهو إبراز أن الشرط الأساسي للقوة العالمية هو التحكم في البحر؛ لأن ترجيح كفة الصراع في أي رهان عالمي هو التحكم في البحر. وقد وضع "ماهان" أربعة مفاهيم أساسية حول دور القوة البحرية في العالم وهي:<sup>1</sup>

- أ- أن البحار تمثل نظاما للربط والاتصال بين أرجاء العالم؛
- ب- تمثل روسيا نموذجا للدولة القارية الحبيسة؛
- ج- تحيط بالإمبراطورية الروسية دول بحرية أوروبية وآسيوية؛
- د- تقع ثلاث دول جزرية قوية خارج الكتلة الأوراسية هي بريطانيا، اليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

**أولاً:** تمثل البحار والمحيطات نظاما مثاليا للربط والاتصال بين أرجاء العالم، كمعبر متسع يسمح للدول ذات الأساطيل البحرية التحرك في جميع الاتجاهات، وذلك ما يتيح للدول الجزرية أو شبه الجزرية من خارج الكتلة الأوراسية (بريطانيا، اليابان، الولايات المتحدة) مزايا سياسية؛ تظهر في البعد عن الصراع. اقتصادية؛ من خلال إقامة موانئ تيسر المبادلات التجارية والعسكرية، تكمن في خاصية الدفاع المتقدم بأسطول عسكري بحري.<sup>2</sup>

**ثانياً:** بحسب "ماهان" تمثل الإمبراطورية الروسية مثالا لضعف القوة الأرضية Land Power، فمساحتها الكبيرة وصعوبة الاتصال والمواصلات تؤثر بشكل كبير على تماسكها الداخلي فرغم أن روسيا تحتل موقعا أرضيا مسيطرا في آسيا يعطيها منعة طبيعية من المهاجمين، إلا أن أهم عيوبها هو كونها كتلة أرضية حبيسة تمنعها من التوسع، وذلك أكثر ما يفسر البحث التقليدي في الجيوبوليتيك الروسي عن المياه الدافئة.

**ثالثاً:** إن موقع روسيا الحبيس جعل منها إمبراطورية مغلقة قد يصعب تحطيمها ولكن من السهل احتوائها من طرف القوى البحرية. وعلى هذا الأساس يمكن القول بأن "ماهان" كان قد أشار -حتى قبل

1- خليل حسين، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيوبوليتيكا، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2013)، ص 270.  
2- الحديثي، مرجع سابق، ص 14.

ماكيندر- لأهمية جزيرة العالم (أورواسيا)، غير أنه كرجل بحر يؤمن بإستراتيجية البحار توصل لنتائج مختلفة قللت من شأن قلب الأرض لصالح القوة البحرية.<sup>1</sup>

رابعا: اعتبر "ماهان" المناطق لآسيوية بين درجات العرض 30 و40 شمالا بأنها نطاق الاحتكاك والصراع بين روسيا وبريطانيا، أي بين القوى الأرضية والقوى البحرية، وإذ رأى في القوى البحرية مفتاح السيطرة العالمية، فإنه تنبأ بأن بإمكان كل من بريطانيا وأمريكا المتحالفتين الحصول على السيادة العالمية باستخدام قواعد عسكرية تحيط بأورواسيا نظراً لتفوق الحركة البحرية على الحركة الأرضية.<sup>2</sup>

لقد اعتقد "ماهان" أن القوة البحرية يجب أن تهدف إلى امتلاك قوة حربية خارج حدود الدولة الإقليمية، وكان يرى في الولايات المتحدة الدولة الوحيدة التي يضاها موقعها موقع بريطانيا لتحقيق هدف السيادة البحرية العالمية، فموقعها البعيد عن الصراع في أوربا يمنحها جميع ميزات الأمن والدفاع، كما أنها تتمتع بموارد اقتصادية ضخمة وموقع إستراتيجي ما يمنحها كل ميزات القوة البحرية لتحل محل بريطانيا كقوة بحرية تقليدية.<sup>3</sup>

وبفضل علاقته المباشرة مع صناع القرار الأمريكي خاصة في عهد "ثيودور روزفلت"، ساهم "ماهان" بقوة في إرشاد السياسة البحرية الأمريكية نحو توجيه إستراتيجيتها العسكرية لبناء قوة بحرية في المحيط الهادي وبحر الكرايبب والحصول على قواعد بحرية أمريكية هناك، وهو ما حصل في الواقع عبر احتلال الفلبين وشق قناة بنما 1898 بعد الحرب مع إسبانيا، وكذلك فرض حماية الولايات المتحدة على جزيرة كوبا، واحتلال جزر غوام وهاواي في وسط المحيط الهادي، واحتلال بورتوريكو لتأمين مدخل الملاحة في بحر الكارايبي، وبذلك فإن أفكار "ماهان" قد أثبت أن الآراء الجيوبوليتيكية تعمل لخدمة مصالح الدولة، تماما كما فعلها "سهوفر" ومدرسة ميونخ في ألمانيا.<sup>4</sup>

1- صافي، مرجع سابق، ص 98.

2- رياض، مرجع سابق، ص 77.

3- العيسوي، مرجع سابق، ص 303.

4- رياض، مرجع سابق، ص 78.

خامسا- أي مصير للقوة البحرية في القرن الواحد العشرين؟ حتى في حينها قبل قرن من الزمن، الرغم مما لاقته أفكار "ماهان" من استجابة في الولايات المتحدة لدى السياسيين وبعض المفكرين الاستراتيجيين-، إلا أنها تعرضت للنقد، فالأمريكي "هرمولي" تنبأ بعدم كفاية وسائل الدفاع البريطانية لمواجهة التهديدات في قواعدها البعيدة والمترامية الأطراف، وذلك ما يفسر فقدانها لمستعمراتها في الهند وشرق آسيا لاحقا. ونفس الأمر ينطبق على الإستراتيجية الأمريكية في المحيط الهادي إذا ما تعرضت لهجوم ياباني. كما أن "اللورد كرزون" كتب سنة 1919 أن مناطق المحيطات لا يمكن أن تخضع خضوعا تاما لسيطرة أي دولة، ولا يمكنها أن تصل إلى قدر من السيطرة على المياه كالذي تحقق للقوى البرية في سيطرتها على مناطق كبيرة من اليابس<sup>1</sup>، أما في عالم ما بعد الحرب العالمية الثانية، فإنه وتحت تأثير جملة "عصر الجو"، فإن الاستراتيجيين حينها أهملوا دور البحر في الإستراتيجية الدولية، فقد حصلت تحولات تقنية مذهلة اختفت معها الأهمية الإستراتيجية للقوة البحرية والمضايق البحرية في إبقاء أوراسيا (الاتحاد السوفييتي) أرضا حبيسة، بفضل التطور التكنولوجي السريع والحاسم في التقنيات العسكرية والاستراتيجيات النووية، وما إلى ذلك.<sup>2</sup>

إن مثل وجهة النظر السابقة المقللة من دور البحر في الإستراتيجية العالمية، تهمل في الواقع التطورات التكنولوجية الحاصلة للقوة البحرية وخاصة مع استخدام الطاقة النووية في تطوير الغواصات الحديثة مع تزويدها بالأسلحة الموجهة لتمتلك القدرة على إصابة الطائرات، إنه وبفضل الغواصة الحديثة كما يحاج "والترز" Walterz أصبح المحيط المتجمد الشمالي جزءا من المعابر الضيقة التقليدية، فنجاح الغواصة الحديثة في اختراق المحيط المتجمد الشمالي قوضت من مقولة أن منطقة قلب العالم لا يمكن اختراقها، ومن جهة أخرى، إذا كانت الأساطيل البحرية في الماضي تستفيد من سطح البحر للاستفادة من البحر تغيرت اليوم، فالدول دخلت إلى أعماق البحار للبحث عن الثروات،

1- الحديثي، مرجع سابق، ص 174.

2-Iliopoulos, Op. Cit., p.14.

كما زادت أهمية البحار بفضل كثافة الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بمدى قربها من البحار التي تجلب المواد الخام أو تأخذ إنتاجها للسوق العالمية، ويشير ذلك إلى أن الاستخدامات الاقتصادية للبحر سوف يكون لها أثر بالغ على الجغرافيا السياسية وجيوبولتيك العالم.<sup>1</sup>

غير أنه ومن جديد، في عصر العولمة ومجتمع الاتصالات العالمي حيث يبدو كل شيء قريباً والمسافات قد تلاشت، يزعم بعض محلي العلاقات الدولية أن جيوبولتيك "ماهان" البحرية قد عفا عليها الزمن، وأن عصر حروب القوى العظمى قد انتهى،<sup>2</sup> لقد تركت ثورة الأقمار الصناعية الاستكشافية أثراً سلبياً على القوة البحرية التقليدية عبر جعل السفن الطافية على السطح غير فعالة في الحرب حيث أصبح سطح البحر كالكتاب المفتوح.<sup>3</sup>

في تحد صريح لوجهة النظر السابقة، جادل الأدميرال جايمس ستافيرديس Admiral James Stavridis في كتابه "القوة البحرية: تاريخ وجيوبولتيكا المحيطات العالمية" *Sea Power, The History and Geopolitics of Oceans the World's* الصادر سنة 2017، أنه وعلى الرغم من أننا نعيش في عصر العولمة، فإن كتلة المياه بين القارات لم تفقد القيمة الإستراتيجية التي كانت تتمتع بها دوماً وما زلنا نعيش في النزاع حول المجال البحري في الوقت الحاضر، ولا شيء يشير إلى أن جيوبولتيك البحر ستوقف عن كونها حاسمة في المستقبل. وتولى تفسير ذلك بحجم التنافس القائم اليوم حول محيطات العالم كما يلي:<sup>4</sup>

يصنف المحيط الهادئ بأنه، الذي يصنف بأنه "أم جميع المحيطات" بسبب اتساعه، حيث أنه في حد ذاته أكبر من سطح الأرض في الكوكب بأسره، ومع عودة السلام بعد الحرب العالمية الثانية، فإن عودة اليابان

1- العيسوي، مرجع سابق، ص ص 327-329.

2-Francis P. Sempa, *Mahan's Naval Strategy and the Geopolitics of the 21st Century*, August 01, 2017, retrieved from: <https://bit.ly/2xC9dt1>, [Accessed 20 Mars 2020].

3- العيسوي، مرجع سابق، ص 326.

4-Iñigo Bronte Barea, *The geopolitics of the world's oceans*, January 09, 2018, retrieved from: <https://bit.ly/2UQm2Ys>, [Accessed 20 Mars 2020].

الاقتصادية وصعود الصين وتايوان وكوريا الجنوبية وسنغافورة وهونغ كونغ جعل التجارة عبر المحيط الهادئ تتجاوز المحيط الأطلسي لأول مرة في ثمانينات القرن الماضي، وهو الاتجاه المستمر حالياً. والحال كذلك، فإن منطقة المحيط الهادئ أصبحت جيوبوليتيكياً تحتوي على أكبر القوى العالمية على سواحلها، ويجري اليومسباق تسلح كبير في منطقة المحيط الهادئ، مع اعتبار كوريا الشمالية مصدراً رئيسياً للتوتر وعدم اليقين هناك.

أما المحيط الأطلسي، فقد أصبح منذ الحرب العالمية الثانية، منطقة عبور أساسية بين طرفي الأطلسي أوروبا والولايات المتحدة، حيث جلبت هذه الأخيرة قواتها، أسلحتها والسلع إلى أوروبا أثناء الصراع. ومنذ ذلك الوقت نشأت فكرة إنشاء مجتمع أمني بين بلدان المحيط الأطلسي من خلال حلف شمال الأطلسي الذي يستمر في رسم ملامح الصراع بين القوى البحرية والقوة الأرضية روسيا.

يملك المحيط الهندي تاريخاً وجيوبوليتيكياً أقل من المحيطات الكبرى الأخرى. وعلى الرغم من هذا، فإن روافده البحرية اكتسبت أهمية جيوسياسية في عصر ما بعد الحرب العالمية الثانية مع زيادة الملاحة العالمية وتصدير النفط من منطقة الخليج. ومن الممكن أن ينظر إلى المحيط الهندي اليوم باعتباره منطقة لممارسة القوة الذكية وليس القوة الصلبة.

تمثل منطقة القطب الشمالي حدوداً بحرية ناشئة مع تزايد النشاط البشري، وذوبان الكتل الجليدية بسرعة، والموارد الهيدروكربونية المهمة التي بدأت تصبح في المتناول. وهي عوامل سوف تشحن المنافسة الجيوسياسية بين حلف شمال الأطلسي وروسيا، التي تشهد علاقاتها مزيداً من التدهور في السنوات الأخيرة.

وفي الممارسة، فإنه إذا ما نظرنا لتحركات الصين في بحري الصين الجنوبي والشرقي والمحيط الهندي، ورغبتها في الوصول إلى إفريقيا وأوروبا إلى عبر مشروع "حزام واحد، طريق واحد"، والتدخل الروسي في سوريا للوصول لمياه البحر المتوسط، والأهداف التوسعية التي تسعى إيران إلى تحقيقها في منطقة الخليج العربية للسيطرة الكاملة على

مضيق هرمز ممر ناقلات النفط العالمية، فإن ذلك ما يجعل من التحليل الجيوبوليتيكي الذي أجراه "ماهان" في مجال الإستراتيجية البحرية قابلاً للتطبيق على عالم القرن الحادي والعشرين.<sup>1</sup>

### الخاتمة:

إن القوة البحرية لا تتعلق بمكانة التجارة الخارجية الرفيعة عبر البحر بفضل الموانئ التجارية وناقلات السلع الضخمة المتنقلة، كما لا تتوقف عند متانة القوات البحرية وقدراتها المتاحة على الانتشار بفضل الأساطيل العسكرية المتحركة أو الثابتة في قواعد إستراتيجية مناسبة، ولا الجمع بين التجارة البحرية والقوة الحربية البحرية يمنح -إستراتيجياً- دولة ما الفرصة لاكتساب لقب "قوة بحرية"، فالأمر أكثر من ذلك، فهو يتعلق بقدرة إرادة الحكومة المركزية، ونوعية وكمية الموارد البحرية الحقيقية، البنية الأساسية البحرية، ونوعية صنع القرار السياسي والبحري، الموقع الجغرافي، الجغرافيا الاقتصادية وحتى الثقافة الجغرافية.

يتأكد بأن القوة البحرية لا تتعلق بقوة الأسطول البحري كفاية مطلقة، بل هي تتعلق أخيراً بالقدرة البحرية لدولة ما على تحديد أو التأثير على الأحداث والتطورات في البحر وعلى سطح الأرض، ووفقاً لذلك، فإن جوهر القوة البحرية لا يتعلق بما يحدث في البحر بقدر ما يتعلق بالكيفية التي يؤثر بها ذلك على نتائج الأحداث على الأرض، وهو الأمر الذي يجمع في الحقيقة بين البحر والإستراتيجية فيقدم لنا القوة البحرية كنظرية جيوبوليتيكية لا يمكن تجاوزها بعامل الزمن أو عامل التطورات التكنولوجية.

يمكن اليوم فهم سياسات عدد من القوى الدولية الكبرى في سياق توظيف البحر لخدمة سياسة الدولة ومصالحها القومية. فمشروع "حزام واحد، طريق الواحد" الصيني والتدخل الروسي في سوريا للوصول لمياه البحر المتوسط وإستراتيجيات مشابهة لعدد من القوى الإقليمية في مناطق مختلفة من العالم، تجعل من التحليل الجيوبوليتيكي الذي قدمه ماهان مطلع القرن العشرين في مجال الإستراتيجية البحرية قابلاً للتطبيق على عالم القرن الحادي والعشرين أخذاً في الاعتبار العوامل المستجدة.

1-Sempa, Op. Cit.

مع إضافة عناصر القوة العسكرية، التكنولوجية والسيبرانية الحديثة كدعماء للقوة البحرية، يبدو بأن هنالك تحول ملحوظ في الإستراتيجية البحرية والاهتمام الجيوبولتيكي من القوة في البحر إلى القوة من البحر The From Power At Sea To Power From Sea وعلى هذا الأساس، فإن قوة البحر أيضاً تتضمن المساهمة التي تستطيع الأجهزة المسلحة الأخرى أن تقدمها للأحداث في البحر، والمساهمة التي تستطيع القوات البحرية أن تقدمها للأحداث على البر أو في الجو. وعلاوة على ذلك، فإن القوة البحرية لا تشمل فقط جميع الجوانب غير العسكرية لاستخدام البحر(النقل البحري التجاري، وبناء السفن...) ولكن أيضاً مجموعة واسعة من الفئات المرتبطة بثقافة الدولة الإستراتيجية نظامها الاقتصادي، ثقافتها السياسية ونظامها السياسي.

### قائمة المراجع:

#### أ- باللغة العربية:

- 1- الحديثي عباس غالي، نظريات السيطرة الإستراتيجية وصراع الحضارات، (عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع، 2004)
- 2- العيسوي فايز محمد، الجغرافيا السياسية المعاصرة، (الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، 2002)
- 3- حسين خليل، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيوبولتيكا، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2013)
- 4- رياض محمد، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبولتيكا، (القاهرة: مؤسسة هندواي للتعليم والثقافة، 2014)
- 5- صافي عنان، الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر، (عمان: مركز الكتاب الأكاديمي للنشر والتوزيع، 1999)
- 6- غنيم عبد الحميد، الجغرافيا السياسية، (الكويت: مكتبة الفلاح، 1987).

#### ب- باللغة الأجنبية:

- 1- Iliopoulos, Ilias, *Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History*, **Baltic Security & Defence Review**, Volume 11, Issue 2, 2009.
- 2- Bronte, Iñigo Barea, *The geopolitics of the world's oceans*, January 09, 2018, retrieved from: <https://bit.ly/2UQm2Ys>, [Accessed 20 Mars 2020]
- 3- Sempa P. Francis, *Mahan's Naval Strategy and the Geopolitics of the 21st Century*, August 01, 2017, retrieved from: <https://bit.ly/2xC9dt1>, [Accessed 20 Mars 2020]



## منظور القانون الدولي للمضايق البحرية

د. عصام بارة

جامعة باجي مختار - عنابة

## مقدمة:

تضطلع المضايق البحرية بدور بارز في الملاحة الدولية نظرا لما تتمتع به من أهمية قصوى في النواحي الاقتصادية والإستراتيجية والسياسية والعسكرية، كيف لا وهي تُشكل السبيل الأيسر لنقل النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، حيث ينقل عبرها حوالي 62 بالمائة من كميات النفط التي يتم إنتاجها في العالم.<sup>(1)</sup>

أهمية هذه الممرات البحرية سواء أثناء زمن الحرب أو في وقت السلم، جعل منها محل تجاذبات ومنازعات تحركها المصالح، بين دول تدعي السيادة المطلقة على هذه المضايق، ودول نادى بضرورة فتح هذه الممرات للجميع باعتبارها تمثل التراث المشترك للإنسانية، الأمر الذي استوجب تدخل المجتمع الدولي لتنظيمها بموجب قواعد قانونية دولية.

شهد عهد العصبة وقبله عدة محاولات لوضع تنظيم دولي للبحار عامة، ولعل أبرزها كانت في مؤتمر لاهاي لسنة 1930، الذي رشح عنه بلورة فكرة المنطقة المتاخمة للمياه الإقليمية، في سنة 1958 عقدت منظمة الأمم المتحدة المؤتمر الدولي الأول لقانون البحار بجنيف، انبثقت عنه العديد من الاتفاقيات<sup>(\*)</sup> على غرار اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ولم تحظ مسألة المضايق باهتمام كبير، كونها كانت من المسائل الخلافية بين الدول، فقد اكتفت الاتفاقية بوضع تعريف للمضايق الدولية، كما أقرت حق المرور البريء عبر المضايق الدولية مع تمييزه عن ذلك المطبق على المياه الإقليمية.

1- جمال معتوق و سفيان بلمادي، جيوسياسة المضايق البحرية الإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة - مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني أنموذجا-، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة البليدة 2، المجلد 9، العدد 14، 2016. ص 100.

\* تم خلال هذا المؤتمر اعتماد أربع اتفاقيات هي: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والاتفاقية المتعلقة بالامتداد القاري، والاتفاقية المتعلقة بأعالي البحار، والاتفاقية الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية في البحار العالية.

أمام قصور اتفاقية جنيف لسنة 1958 في الإحاطة بجميع الإشكالات التي طرحتها الدول بشأن البحار، انعقد مؤتمر ثان لقانون البحار سنة 1960، لبحث مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي وموضوع حدود منطقة الصيد البحري للدول، إلا أن الدول المشاركة بدت بينها أوجه كثيرة للاختلاف، أسست إلى فشل أعمال هذا المؤتمر الذي لم يتضمن أي مقترح بشأن المضايق الدولية، الأمر الذي أدى للمطالبة بعقد مؤتمر آخر.

حظيت المضايق الدولية بنقاش مستفيض قبل وأثناء انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي انعقد في مدينة مونتيجوباي (جمايكا)، حيث تنوعت واختلقت نظرة الدول فيما يخص أنظمة الملاحة في هذه الممرات البحرية،(\*) ليستقر الحال على بلورة قواعد قانونية تحكم هذه الملاحة، أفردت لها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جزئها الثالث الموسوم بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية.\*\*

تهدف هذه الورقة البحثية إلى دراسة النظام القانوني للمضايق الدولية الذي استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وعليه نطرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى يمكن لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تحقق التوازن بين مصالح الدول المطللة على المضايق ومصصلحة الجماعة الدولية؟ ويتم معالجة هذه الإشكالية من خلال تحليل النصوص القانونية للجزء الثالث من الاتفاقية باعتباره الإطار القانوني للمياه التي تشكل مضايق مستخدمة للملاحة الدولية.

### أولاً- ماهية المضايق البحرية في ضوء القانون الدولي

لطالما كانت مسألة تنظيم الملاحة الدولية في المضايق البحرية محل اهتمام المجتمع الدولي، تجلى ذلك من خلال التطور الذي عرفته

\* يمكن حصر المناقشات التي انصبت على أنظمة الملاحة المضائقية في ثلاث اتجاهات: - اتجاه يرى بضرورة تطبيق نظام المرور البريء على جميع المضايق التي تقع ضمن البحار الإقليمية للدول الساحلية- اتجاه آخر يؤيد حرية المرور عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية - اتجاه ثالث يميز بين المضايق بحسب عرضها، فيدعو إلى تطبيق المرور الحر على المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية والتي يزيد عرضها عن ستة أميال بحرية، وتطبيق نظام المرور البريء على المضايق التي يقل عرضها عن ستة أميال بحرية.

\*\* اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 دخلت حيز النفاذ في 16/11/1994، بعد 12 عاما على إيداع التصديق الستين عليها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة، وبلغ عدد الدول الأطراف فيها إلى غاية فيفري 2020، (168 دولة)، صادقت عليها الجزائر في 11 جوان 1996.

القواعد القانونية الدولية المختلفة سواء عرفية أو اتفاقية، وبغرض رصد التطور العام لنظرية المضايق الدولية وفقاً للقانون الدولي للبحار، وجب التطرق لمفهوم هذه المضايق ثم استعراض أصنافها.

**1- مفهوم المضييق الدولي:** بحكم طبيعته كم منطقة بحرية يخضع المضييق الدولي لتنظيم قانوني خاص، وبغرض تمييزها عن غيرها من المناطق البحرية الأخرى وجب وضع تعريف دقيق لها، حيث اضطلع الفقه القانوني بدور محوري في وضع النظريات المنظمة لتطور مفهوم المضايق الدولية، كما ساهم القضاء الدولي من خلال معالجته لمسألة الملاحة في المضايق الدولية إرساء قواعد قانونية منظمة لهذه الممرات البحرية.

**التعريف الفقهي للمضييق الدولي:** يرى الفقيه الفرنسي "جيدل" أن المضييق من الناحية الجغرافية هو: "ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي"، مبيّناً أن المضييق من الناحية القانونية هو "كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلى بحر واحد أو إلى بحرين، ولا يهم كذلك إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أو بين جزيرتين أو بين مجموعة من الجزر".<sup>(1)</sup>

بالنسبة للفقه العربي، فقد عرفه الأستاذ "محمد طلعت الغنيمي" بأنه: "مياه تفصل إقليمين و تصل بحرين موضحاً بأن: "الممر المائي لا يكون مضييقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضييق فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضييق".<sup>(2)</sup>

يتبين من خلال هذه التعاريف وغيرها، أن الفقه الدولي كان ينظر لهذه المضايق من منظور جغرافي صرف، غير أن هذه النظرة تبددت مع اكتشاف الوظيفة الاقتصادية والجيوسياسية التي يمكن لبعض المضايق أن

1- GIDEL Gilbert, le droit international public de la mer, Tome 2, Liechtenstein, Paris, Topos verlag Vaduz librairie Edouard du chemin, 1981, p.730.

2- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 183.

تلعبها، وحتى تكتسب المضايق صفة الدولية ينبغي أن تحتل أهمية معتبرة في التجارة الدولية البحرية.<sup>(1)</sup>

**التعريف القضائي للمضيق الدولي:** وضعت محكمة العدل الدولية تعريفاً للمضيق الدولي، من خلال قرارها الشهير المتعلق بقضية مضيق كورفول سنة 1949،<sup>(\*)</sup> فهو "الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار، ويستخدم عادة لأغراض الملاحة الدولية"، وبذلك تكون المحكمة قد أخذت بمعيارين أساسيين في آن واحد، المعيار الجغرافي المتمثل في كون المضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار، كما أخذت بالمعيار الوظيفي المتعلق باستخدام المضيق فعلياً للملاحة الدولية،<sup>(2)</sup> مستبعدة المعيار الكمي في المرور لتمييز المضايق الدولية، حيث أن عدد السفن أو الغواصات التي تمر في المضيق لا يكون معياراً لاعتباره مستخدماً للملاحة الدولية.<sup>(3)</sup>

**التعريف القانوني للمضيق الدولي:** طبقاً للعرف القانوني الدولي فإن المضيق عبارة عن: "ممر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار ومستخدماً لأغراض الملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء"<sup>(4)</sup>، بعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلته الاتفاقية وكامتداد

1- عبد الإله دريف، مكانة المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية - دراسة حالة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2017. ص 27.

\* تتلخص وقائع هذه القضية في أن ألبانيا أطلقت قذائف مدفعتها على السفينتين التابعتين لبريطانيا أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في المضيق بتاريخ 15 ماي 1946، ونتيجة لذلك بعثت بريطانيا مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في 02 أوت 1946 موضحة فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضايق، مخالفة بذلك رأي ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، وفي ختام مذكرتها وجهت إنذاراً إلى الحكومة الألبانية إن هي فتحت النار على السفن البريطانية فإنها ستعامل بالمثل، بتاريخ 22 أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستخذه ألبانيا، وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان لأضرار مادية وبشرية، بسبب ارتطامهما بالأغام بحرية. وفي 13 نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الأغام بواسطة كاسحات الألغام في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغماً، أثبتت التحقيقات أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير، أحيل النزاع على مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه نزاعاً قانونياً، وقد نظرت المحكمة في موضوع النزاع بتاريخ 25 مارس 1948، **بناءً على اتفاق الطرفين**، وأصدرت حكماً في 09 أبريل 1949 الذي قضى بمسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن انفجار الألغام البحرية في المضيق، وما سببته من خسائر وأضرار لأنها لم تعلن عن وجودها، وهي ملزمة بذلك لصالح الملاحة الدولية.

2- لغيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحار، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2016. ص 78.

3- عبد الإله دريف، المرجع السابق. ص 33.

4- بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988. ص 81.

لتعريف المضايق فقها وثبوت ذلك عرفيا، عرفت المادة 16 فقرة (ب) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 المضيق أنه "الممر المائي الذي يخدم الملاحة البحرية ويصل جزءا من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية".

بالنسبة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فهي لم تتضمن تعريفا واضحا للمضيق الدولي،<sup>(1)</sup> إلا أنه بقراءة للمادتين 37 و 45 فقرة (1) يمكن استنتاج أن الاتفاقية أخذت بمعيارين أساسيين فقط في تحديد المضيق الدولي، الأول المعيار الوظيفي أو الغائي، أي أن يكون المضيق مستخدما للملاحة الدولية دون تحديد المقدار أو الدرجة المطلوبة لهذا الاستخدام، أما المعيار الثاني فهو المعيار الجغرافي، أي تحديد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق، حيث يندرج ضمن مفهوم المضايق الدولية الممرات التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحر أو منطقة اقتصادية خالصة، بالإضافة إلى تلك الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2- متطلبات إضفاء الصفة الدولية على المضايق: بناءً على ما تقدم، وحتى يتم إضفاء الصفة الدولية على المضيق، يتعين استيفاء الشروط التالية:

- شرط ذو طبيعة جغرافية: فالمضيق ممر مائي طبيعي يختلف في طبيعته عن القنوات التي تمثل ممرات صناعية،<sup>(\*)</sup> كما يجب أن يصل المضيق بين جزأين بحريين ولا يهجم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر.

- شرط ذو طبيعة وظيفية: يتمثل في وجوب أن يكون المضيق مستخدما للملاحة الدولية بصرف النظر عن طبيعة هذه الملاحة وحجمها، ذلك

1- LARABA Ahmed, L'Algérie et le Droit de la mer. Thèse de doctorat d'Etat, Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985. p.109.

\* يقصد بالقنوات البحرية الممرات المائية الصناعية التي شقها الإنسان لتصل بين بحرين عامين تسهيلا للملاحة والمواصلات الدولية، والثابت أن القناة البحرية تُعد جزءا من إقليم الدولة التي تخترق أرضها، ومن ثمة تخضع لكافة مظاهر اختصاصها الإقليمي، ولكن لما كانت هذه القنوات في العادة من طرق المواصلات الدولية التي تؤدي إلى تسهيل الملاحة الدولية وتقليل تكاليفها، وكانت منفعتها لا تعود على الدولة التي تمر على أرضها فحسب، بل على التجارة الدولية بأسرها، فقد عقدت معاهدات دولية بخصوص أهم هذه القنوات البحرية الغرض منها ضمان حرية الملاحة فيها ويتعلق الأمر بالقنوات التالية: قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبل.

أن المضيق الذي يصل بين جزأين بحريين وغير مستخدم للملاحة الدولية لا يمكن أن يكتسب صفة الدولية، نظرا لاقترابه على الملاحة الداخلية ضمن حدود السيادة الإقليمية لدولة أو لعدة دول،<sup>(1)</sup> وفي حقيقة الأمر يُعد هذا الشرط العامل الحاسم في تحديد الوضع القانوني الدولي للمضيق، ذلك الوضع الذي يعتمد أساسا على تحقيق التوازن بين المصالح الوطنية للدول المضائقية من جهة، ومصالح المجموعة الدولية في استخدام المضائق من جهة ثانية.<sup>(2)</sup>

- شرط ذو طبيعة قانونية: ويتعلق باتساع المضيق، حيث يجب أن لا يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي البالغ اثني عشر ميلا وفقا للمادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أما إذا زاد الاتساع عن العرض المحدد ( 24 ميلا)، فإن الشريط البحري الواقع ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي للدولة المضائقية لا يعد جزء من المضيق ولا يخضع لنظامه، وإنما يطبق عليه نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة.<sup>(3)</sup>

### ثانياً. أنواع المضائق وفقا للقانون الدولي للبحار

بغية مسايرة التطورات الحاصلة على مستوى القانون الدولي والعلاقات الدولية بمختلف أنواعها، أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جزءا كاملا خصصته للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، حيث حددت من خلاله المضائق التي تخضع لأحكامه والمضايق التي استثنتها هذه الأحكام.

1-المضايق التي تخضع لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982: كان المؤتمر الثالث لقانون البحار مسرحا للاتجاهات المتناقضة بين من يحاول فتح المضائق الدولية في وجه حرية المرور وبين من يفضل تطبيق المرور البريء على مجملها، لذا جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مجسدة لهذه التناقضات، فأفردت فصلا كاملا للمضايق

1- جعفر خزعل جاسم الربيعي، القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد 20، العدد 1، 2005، ص 150.

2- محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي في قانون السلام، القاهرة، 1973، ص 890.

3- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي- دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 312.

الدولية، وأفردت أنظمة قانونية مختلفة تبعا لوضعية المضايق الدولية، بحيث أشارت في المادة 45 منها إلى تطبيق المرور البريء، بأن حددت المضايق التي يؤخذ فيها هذا النظام، وهي المضايق المستبعدة من تطبيق نظام المرور العابر وفقا للمادة 38 فقرة (1) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

**المضايق التي يحكمها نظام المرور العابر:** إن نظام المرور العابر لم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة على صعيد الفقه الدولي أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار، وإنما استحدث هذا النظام في المؤتمر الثالث لقانون البحار كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة للدول التي برزت خلال دورات المؤتمر.

يقصد بالمرور العابر ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.<sup>(1)</sup>

وفقا لنص المادة 37 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، يُطبق نظام المرور العابر على المضايق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وكنتيجة لذلك فإن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور العابر، مادام المضيق الذي تمر به له المواصفات الجغرافية الواردة في المادة 37 من الاتفاقية.<sup>(2)</sup>

**المضايق التي يحكمها نظام المرور البريء:** يراد بالمرور البريء كل مرور سريع ومتواصل للسفن أو الطائرات أو الغواصات ولا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحس نظامها العام وأمنها، سواء كان في بحر إقليمي وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 19 من الاتفاقية، أو في كل مضيق

1- المادة 38 فقرة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.  
2- المادة 38 فقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

مستخدم للملاحة الدولية، كما هو منصوص عليه في المادة 45 فقرة (1) من الاتفاقية.<sup>(1)</sup>

إن المرور البريء كنظام لا يمثل إلا استثناء على المرور العابر المطبق على المضائق المستخدمة للملاحة، بحيث أن الاتفاقية قد عدت الحالات الواقع عليها نظام المرور البريء على سبيل الحصر، وتمثل في ما يأتي تفصيله.

المضيق المكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وأرض هذه الدولة: ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38 من الاتفاقية،<sup>(2)</sup> والتي قضت بأن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق ووبر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

حتى يطبق نظام المرور البريء على هذه الحالة، ينبغي توافر شرطين: أولهما يقتضي تموقع المضيق بين ساحل دولة معينة وبين جزيرة خاضعة لسيادة هذه الدولة، أما الثاني فيتطلب وجود طريق أخرى موازية للمضيق، تقع خلف الجزيرة المشكلة للمضيق شريطة أن تكون طريقا في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة،<sup>(3)</sup> ففي حالة وجود طريق بديل للمرور عوضا عن المرور بين الجزيرة وبر الدولة التابعة لها تنتفي الحاجة والغاية من المرور العابر بالنسبة للسفن والطائرات،<sup>(4)</sup> هذا النوع من المضائق يُطلق عليه "استثناء مسينا"، وذلك نسبة إلى المضيق المتشكل بين ساحل إيطاليا وجزيرة صقليا التي تقابله، وتتبع لإيطاليا أيضا ولا يزيد عرضه عن على ميلين بحريين، ويشترط الفقهاء أن لا تبعد الجزيرة عن ساحل الدولة أكثر من مسافة البحر

1- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر، 1985، ص 136.

2- المادة 45 فقرة (1)-(أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- عبد الإله دريف، المرجع السابق. ص 94، 95.

4- محمد عمر مندي، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى، معهد الدراسات الدبلوماسية، 1995. ص 280.



الإقليمي للدولة، أي 12 ميلا بحريا كحد أقصى لاعتبار المضيق من مضايق استثناء مسينا.<sup>(1)</sup>

**المضايق التي تصل بحرا عاليا أو منطقة اقتصادية خالصة ببحر إقليمي:**  
أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن المضايق المستخدمة للملاحة البحرية، الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، تخضع لنظام المرور البريء،<sup>(2)</sup> ويطلق على هذا النوع المضايق ذات النهاية الميتة.<sup>(3)</sup>

ينبغي الإشارة في هذا الصدد، إلا أن نظام المرور المطبق على هذه المضايق لا يجوز إيقافه،<sup>(4)</sup> وبهذا يختلف عن نظام المرور البريء الذي تمارسه الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والذي تستطيع بموجبه إيقاف المرور في أحوال وشروط معينة.<sup>(\*)</sup> وبالنسبة للغواصات فيجب عليها طبقا لهذا النظام أن تمر طافية ورافعة علمها، في حين يحظر على الطائرات طبقا للرأي الراجح في الفقه والعمل الدوليين، التحليق فوق المضايق التي يطبق عليها هذا النظام، ما لم تحصل على إذن مسبق من الدول المضائقية.<sup>(5)</sup>

### ثالثا. المضايق التي لا تخضع لأحكام الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

توجد مضايق دولية لا تخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وهي على نوعين مضايق تحوي بين طرفيها طريقا من طرق أعالي البحار ومضايق تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل.

**المضايق التي تحوي بين طرفيها طريقا من طرق أعالي البحار:** عالجت هذه الحالة المادة 36 من الاتفاقية التي تنص على أنه: "لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك

1- Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64, PP. 99-101.

2- المادة 45 فقرة (1)-(ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 -William Schachte, Jr, International straits and navigational freedoms, Remarks prepared for presentation to the 26th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22 – 26, 1992).p.p. 22-23

4- المادة 45 فقرة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

\* راجع: المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

5- جعفر خزعل جاسم الربيعي، المرجع السابق، ص 173.

المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق".

لفهم هذا النص ينبغي استحضار مقتضيات المادة الثالثة من الاتفاقية التي تمنح الحق لكل دولة في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً، وعليه فإن هذا الحق الذي تتمتع به الدول، سيترتب عنه من الناحية العملية وجود تفاوت في تحديد المياه الإقليمية للدول حسب مصلحتها، وبالتالي مادام لقياس المياه الإقليمية دور مهم جداً فيما يخص تحديد النطاق الجغرافي للمضايق الدولية، فإن هذا التفاوت خاصة على مستوى الدول المتقابلة المكونة للمضيق ستخلق مناطق تابعة لأعالي البحار تُشكل ممرات أو طرق للبحار العالية داخل المضيق، وهي نفسها بمعية مضيقها المستثناءة من تطبيق نطاق الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار، ليطبق كبديل عنه نظام المرور الحر فيما تعلق بطريق أعالي البحار، وتطبق أحكام المرور البريء، على الأجزاء الأخرى التي تعتبر مياهها إقليمية.<sup>(1)</sup>

كمثال على ذلك، وجود دولتين متقابلتين (i) و (ب)، مشكلتين لمضيق يبلغ اتساعه 24 ميلاً، حيث أن الدولة (i) حددت عرض مياهها الإقليمية بـ 4 أميال، في حين أن الدولة (ب) حددتها بـ 12 ميلاً، أي بمجموع 16 ميلاً تشكل مياهها الإقليمية، وبالتالي بطرح هذا المجموع من الاتساع الإجمالي للمضيق، فإن الباقي (8 أميال) يُشكل الحد الأقصى لاتساع طريق البحر العالي.<sup>(2)</sup>

**المضايق الخاضعة كلياً أو جزئياً للاتفاقيات النافذة منذ فترة زمنية طويلة:** استبعدت اتفاقية قانون البحار من نطاق أحكام جزئها الثالث المتعلقة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، المضايق الخاضعة لنظام قانوني ينظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، بموجب اتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل،<sup>(3)</sup> ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه

1- عبد الإله دريف، المرجع السابق، ص 80.

2- المرجع نفسه، ص 81.

3- المادة 35 فقرة (ج) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

المضايق،<sup>(\*)</sup> ويعود سبب هذا الاستبعاد إما لكونها تحمل أهمية خاصة للملاحة الدولية، أو نظرا لموقعها الاستراتيجي.<sup>(1)</sup>

اشترطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الاتفاقية المراد تطبيقها ثلاث شروط: أن تكون اتفاقية دولية؛ أن تكون قائمة ونافاذة منذ زمن طويل وأن تكون متصلة بوجه التحديد بمثل هذه المضايق،<sup>(2)</sup> فيما يخص الشرط الثاني، فإن عبارة "منذ زمن طويل" تبقى غير دقيقة وتحتمل تأويلات عديدة، بحيث إذا كان الظاهر من النص يقضي بأنها المدة التي تسبق تاريخ نفاذ اتفاقية 1982 بأمد بعيد، ومن ثمة فهي تقصي أي اتفاقية تأتي بعدها ولو استمر نفاذها مئة سنة، وبهذا يبقى الإشكال مطروحا بخصوص المدة الطويلة المتطلبية أن تكون قبل نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي المسألة التي لم تحسم فيها هذه الأخيرة.<sup>(3)</sup>

#### رابعاً. النظام القانوني للمرور العابر في المضايق الدولية

يعد نظام المرور العابر نظام قانوني متكامل، وهو الأصل في أنظمة المرور بالمضايق،<sup>(4)</sup> وبالتالي فهو يتضمن مجموعة من التزامات مفروضة على الدول المشاطئة للمضيق وعلى السفن والمركبات التي تتمتع بهذا الحق، كما أنه يُثبت مجموعة من الحقوق لصالح كل من الدول المشاطئة والسفن والطائرات التي تستفيد من هذا النظام.

\* من أهم المضايق التي تم تنظيم المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة: مضيق تيران ومضيق هرمز ومضيق ماجلان، أما بالنسبة لمضيق جبل طارق الذي يصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، لا يزيد اتساعه عن 24 ميل، وتشاطئه دولتا إسبانيا والمغرب، فقد كان يعتبر من المضايق التي تنظمها اتفاقيات خاصة قائمة منذ زمن طويل، ولكن منذ مصادقة المغرب على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أخذ النظام القانوني لهذا المضيق منحى مغاير، حيث أصبح نظام المرور فيه هو نظام المرور العابر، واعتبر المضيق يصل بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لإسبانيا والمغرب والبرتغال من جهة المحيط الأطلسي، مع المنطقة الاقتصادية الخالصة للمغرب من جهة البحر المتوسط، ويخضع لأحكام المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

- 1- خالد أحمد الأسمر، جيوستراتيجية المضايق البحرية. وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي - دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب (2003-2018)، الطبعة الأولى، المركز العربي الديمقراطي، برلين، 2019، ص 76.
- 2- عامر ماجد العجمي و رنا عبود، نظام المرور العابر في المضايق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، جامعة الشارقة، المجلد 16، العدد 1، جوان 2019، ص 75.
- 3- عبد الإله دريف، المرجع السابق، ص 78.
- 4- عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيجوباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور - الجلفة، المجلد 10، العدد 3، 2017، ص 235.

1-المركز القانوني للدول المشاطئة للمضيق: إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جاءت للتوفيق بين مصلحتين متنازعتين، مصلحة الملاحة التي تؤدي إلى القبول بحرية المرور في المضائق، ومصلحة الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق والتي تتجسد في احترام سيادة هذه الدول،<sup>(1)</sup> ولتحقيق هذه الغاية منحت هذه الاتفاقية حقوقاً لهذه الدول وفي المقابل ألقت على عاتقها التزامات.

حقوق الدول المطللة على المضيق: تتمتع الدول المطللة على المضيق بمجموعة من الحقوق، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تتمثل فيما يلي:

- يجوز لها أن تقوم بتعيين ممرات بحرية في المضائق لاستخدامها في الملاحة، وأن تضع النظم اللازمة لتعزيز سلامة مرور السفن وضمان انتظامه، كما يحق لها عندما تقتضي الظروف، أن تعتمد إلى إحلال ممرات بحرية وأنظمة أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات أو الأنظمة التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل، شريطة أن يتوافق ذلك مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً في مجال السلامة الملاحية، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب.<sup>(2)</sup>
- وفي حال كان المضيق يقع ضمن البحر الإقليمي لأكثر من دولة، فإن هذه الدول المشاطئة له يجب أن تقوم بالتشاور فيما بينها ومع المنظمات الدولية المختصة قبل تعيين أو اعتماد أو تغيير الممرات البحرية المحددة وطريقة تقسيم حركة المرور التي يجب أن تكون متوافقة مع الأنظمة الدولية المقبولة والمعول بها.<sup>(3)</sup>
- يحق للدول المشاطئة للمضيق أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضيق، لتنظيم المسائل التالية: سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري، ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية السارية بشأن تصريف الزيت وفضلاته وغيرها من المواد المماثلة الضارة بالبيئة، منع الصيد وحظر تحميل أو إنزال أي

1- خالد أحمد الأسمر، المرجع السابق. ص 59.

2- راجع: المادة 41 فقرة (1) و(2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- راجع: المادة 41 فقرة (3) و(4) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

سلعة أو شخص خلافا لقوانينها،<sup>(1)</sup> كما يُشترط في تطبيق هذه القوانين ألا يكون له طابع التمييز بين السفن الأجنبية وأن لا يترتب عليه إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به.<sup>(2)</sup>

يتضح من خلال ما تقدم، أن الدول المشاطئة تتمتع بحق ضمني يتجلى في السلطة التنفيذية للدولة في المسائل المحددة بموجب المادة 42 من اتفاقية قانون البحار، ما يؤكد ذلك أن المادة 233 من الاتفاقية أجازت للدول المشاطئة للمضايق اتخاذ تدابير تنفيذية مناسبة في حال انتهاك سفينة من السفن التي لا تتمتع بالحصانة للقوانين والأنظمة التي اعتمدها هذه الدول بشأن المرور العابر في المضايق،<sup>(3)</sup> أما السفن و الطائرات التي تتمتع بالحصانة السيادية فإن الدول التابعة لها تتحمل المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة المترتب عن التصرفات المخالفة لهذه القوانين.<sup>(4)</sup>

**التزامات الدول المشاطئة للمضيق:** في مقابل تلك الحقوق، أُلقت الاتفاقية على عاتق هذه الدول مجموعة من الالتزامات، تتمثل فيما يأتي:

- يتعين على الدول المشاطئة للمضيق أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية وكذلك أنظمة تقسيم المرور التي تقرها في خرائط منشورة بشكل كاف ليعلم بها الجميع، كذلك تلتزم بنشر القوانين الناظمة للملاحة البحرية.<sup>(5)</sup>
- يجب على الدول المشاطئة للمضيق أن تتعاون مع الدول المستخدمة له، عن طريق الاتفاق على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة، وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية، وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.<sup>(6)</sup>

1- راجع: المادة 42 فقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- راجع: المادة 42 فقرة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- عامر ماجد العجمي و رنا عبود، المرجع السابق. ص 77.

4- راجع: المادة 42 فقرة (5) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

5- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، جامعة الإخوة منطوري- قسنطينة، كلية الحقوق، 2015، ص 151.

6- المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

➤ ينبغي على الدول المطلية على المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر، أن تمتنع عن أي تصرف من شأنه عرقلة هذا المرور، وأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يجوز وقف العمل بنظام المرور العابر. (1)

يتبين من خلال ما سبق، أنه يوجد تداخل نوعا ما بين الحقوق والواجبات، حيث أن تعيين طرق الملاحة هو حق والتزام على الدول المشاطئة، وكذا سن القوانين الناظمة للملاحة البحرية في المضائق الدولية، وبغض النظر عن ذلك، يتعين على الدول المطلية على المضيق الاضطلاع بهذا الالتزام أو ممارسة الحق بكامل حسن النية. (2)

2- التزامات السفن والطائرات أثناء المرور العابر: كفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 للسفن والطائرات حقا ثابتا يتمثل في المرور العابر في المضائق الدولية، وفي المقابل فرضت واجبات محددة على هذه السفن والطائرات أثناء الملاحة عبر هذه الممرات البحرية، وقد حددت المادة 39 من الاتفاقية واجبات مشتركة تقع على عاتق كل من السفن ولطائرات كما خصت كل نوع بواجبات تتناسب وطبيعة عمله.

الواجبات المشتركة للسفن والطائرات خلال المرور العابر: تتمثل هذه الواجبات فيما يأتي: (3)

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، ويعني هذا أن تسيّر السفينة أو الطائرة بالسرعة الآلية المعتادة، وبما يتناسب مع الظروف الجوية والتقنية السائدة. (4)
- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

1- المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- عامر ماجد العجمي و رنا عبود، المرجع السابق. ص 78.

3- المادة 39 فقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4- محمد عمر مدني، المرجع السابق. ص 277.

- أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- أن تمثل للأحكام الأخرى ذات الصلة المنصوص عليها في الجزء الثالث من الاتفاقية.

واجبات السفن أثناء المرور العابر: على السفن المارة مرورا عابرا مراعاة ما يلي: (1)

- أن تمثل للأنظمة والإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.
- أن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما، لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

بالنسبة للغواصات، فيرى أغلب الفقهاء أن من حق الغواصات المارة مرورا عابرا أن تقطع المضيق فوق أو تحت الماء، يستندون في ذلك إلى مفهوم المخالفة، حيث ذكرت المادة 20 من الاتفاقية وجوب مرور الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى، التي تكون في حالة مرور بريء في البحر الإقليمي، الإبحار طافية ورافعة علمها، وبالتالي وبمفهوم المخالفة فإن من حق الغواصات المرور تحت سطح الماء، على اعتبار أن المادة 39 من الاتفاقية التزمت الصمت حيال هذه المسألة، فهذا الإغفال ليس نتيجة إهمال وإنما بغية جعل المرور تحت الماء مباحا. (2)

واجبات الطائرات أثناء المرور العابر: على الطائرة المارة مرورا عابرا الالتزام بما يلي: (3)

- مراعاة قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطقة على الطائرات المدنية، وتمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

1- المادة 39 فقرة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- عامر ماجد العجمي و رنا عبود، المرجع السابق، ص 84.

3- المادة 39 فقرة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- رصد الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دولياً لمراقبة الحركة الجوية في جميع الأوقات، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

يتضح مما تقدم، أن الالتزامات المفروضة من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 على السفن والطائرات الممارسة لحق المرور العابر تعكس توسعاً ملحوظاً لسلطات الدولة الساحلية خصوصاً فيما يتعلق بعنصر الأمن، حيث سمحت الاتفاقية للدول الساحلية في حالة إحساسها بوجود خطر يُهدد أمنها أن تلجأ إلى اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية إقليمها البحري وفضائها الجوي.

### الخاتمة:

أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جزءاً خاصاً حدد النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية، باعتباره يمثل الحجر الأساس في أي نظام قانوني للبحار يتم التوصل إليه، وذلك بالنظر إلى التعارض القائم بين مصلحة دول تريد إبقاء هذه المضائق مفتوحة دون أية قيود أو شروط من ناحية، وبين مصلحة الدول المضائقية في السيطرة على المرور خلالها تشبثاً بمبدأ السيادة، وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- إقرار الاتفاقية بنظامين للملاحة في المضائق البحرية، تبعاً لطبيعة المياه التي تربط بينها هذه الممرات البحرية، هما نظام المرور العابر كأصل ونظام المرور البريء كاستثناء، يفسر مقدار الأهمية البالغة التي أولتها الاتفاقية لضمان حركة الملاحة عبر المضائق وتحقيق مصلحة المجتمع الدولي بأسره.
- نظام المرور العابر الذي يحكم الملاحة في المضائق البحرية، وإن كان يجسد صيغة توافقية بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء، فهو لا يرقى إلى مستوى واسع من الحرية كما هو الحال في نظام المرور الحر الذي تخضع له أعالي البحار، ولا يذهب إلى حد إقرار القيود التي يفرضها نظام المرور البريء.
- المرور العابر هو حق ليس رخصة أو منحة من الدول المضائقية، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة هذه الدول، بل على العكس فإنه



يتوجب عليها الامتناع عن عرقلته أو إعاقته، والإعلان عن كل ما يمكن أن يؤدي إلى تهديده.

- يمكن القول أن النظام القانوني للمرور العابر هو نظام متكامل لحد ما، إلا أنه يعتبره بعض القصور كونه لم يميز بين حالة الحرب وحالة السلم في المرور العابر، كما أنه لم يوضح وضعية الغوصات عند مرورها مرورا عابرا.

انطلاقا من هذه النتائج، تقترح هذه الدراسة ما يلي:

- ضرورة تعديل الاتفاقية من خلال مؤتمر دولي رابع لقانون البحار يضع نظاما متكامل للمضايق البحرية، من خلال وضع تعريف دقيق لهذه الممرات البحرية الهامة، وكذا تحديد كيفية أعمال نظام المرور العابر في حالتي الحرب والسلم، مع تبيان حقوق السفن والطائرات عند ممارستها لهذا الحق.
- إنشاء غرفة تابعة لمحكمة قانون البحار تختص بقضايا المضايق وتصدر أحكاما استعجاليه لمنع إغلاق المضايق أو عرقلة الملاحة عبرها.
- ينبغي وضع حد للاستثناء المتعلق بالمضايق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، وذلك بإخضاعها لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

#### قائمة المصادر والمراجع:

المصادر:

المواثيق الدولية:

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

المراجع:

الكتب:

1. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، مصر. 1985.
2. بدرية عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت. 1988.
3. خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضايق البحرية. وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي - دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب (2003-2018)، الطبعة الأولى، المركز العربي الديمقراطي، برلين. 2019.

4. عبد الإله دريف، مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية – دراسة حالة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2017.
  5. محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي في قانون السلام، القاهرة، 1973.
  6. \_\_\_\_\_ القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
  7. محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، 1995.
8. GIDEL Gilbert, le droit international public de la mer, Tome 2, Liechtenstein, Paris, Topos verlag Vaduz librairie Edouard du chemin, 1981

## الدوريات:

- 1- جعفر خزعل جاسم الربيعي، القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد 20، العدد 1، 2005 .
  - 2- جمال معتوق وسفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية الإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة – مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني أنموذجاً، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة البليدة2، المجلد9، العدد 14، 2016.
  - 3- عامر ماجد العجمي ورناء عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، جامعة الشارقة، المجلد 16 ، العدد 1، جوان 2019.
  - 4- عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيجويباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور – الجلفة، المجلد 10، العدد3، 2017.
  - 5- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي- دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011.
- 6- Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64.
- 7- William Schachte, Jr, International straits and navigational freedoms, Remarks prepared for presentation to the 26th law of the sea institute Annual conference (Genoa, Italy, June 22 – 26, 1992).

## الرسائل الجامعية:

- 1- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، جامعة الإخوة منتوري- قسنطينة، كلية الحقوق، 2015.
  - 2- لغيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحار، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2016.
- 3-LARABA Ahmed, L'Algérie et le Droit de la mer. Thèse de doctorat d'Etat, Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985.

**المحور الثاني**  
**مضايق وممرات الشرق الأوسط..**  
**ثنائية الإمدادات الطاقوية والأزمات**



## مضيق هرمز.. معبر النفط والأزمات

د. عبلة مزوزي

جامعة محمد بوضياف- المسيلة

## مقدمة:

طبيعة التحديات الجديدة التي يعرفها العالم على مستوى الممرات المائية باتت تتركس لأطر معرفية جديدة لتفسر طبيعة التوجه الذي يأخذه شكل الصراعات الجديدة، فبعد ما كانت هذه الممرات المائية تشكل واجهة الملاحة البحرية العالمية لقرون طويلة أصبحت تعبر عن واقع أمني مغاير قد يفرز لنا حروب مستقبلية أذاتها هي الاستحواذ على هذه الممرات من طرف الدول ذات الإطلالة الجغرافية عليه ومن ثم استعمالها كتهديد أمني، ويعتبر مضيق هرمز واحد من أهم المضائق التي تشكل تحديا أمنيا لأنه يعتبر مضيق يرتبط بالعديد من الأزمات، فوجوده في إقليم مضطرب جيوسياسيا جعله ينتقل من منفذ بحري اقتصادي إلى ممر الأزمات مما شكل تهديدا حقيقيا للأمن الطاقوي العالمي، لذا أصبح هذا الممر ذو أهمية كبيرة في العلاقات الدولية لما له من تأثيرات على حالات التعاون والسلام، أو حالات الصراع والحروب.

لعل أهم العوامل التي أكسب مضيق هرمز هذه الحيوية والأهمية هو ارتباطه بالطلب والعرض الكبير للطاقة، حيث يشكل النفط الخليجي مصدرا رئيسيا لكل حاجيات أوروبا وجنوب آسيا والمحيط الهادئ، ولا يمكن الحديث عن التجارة النفطية بدون الاهتمام بالتسهيلات الآمنة المرافقة لعملية إيصاله للدول المستهلكة له، وجل التعاملات الخليجية النفطية تتم عن طريق البحر ويعتبر مضيق هرمز كما اشرنا هو الممر الحيوي الرئيسي لكل النشاطات التجارية النفطية، وقد تعززت مكانته يوما بعد يوم مترافقة بتزايد الطلب والعرض على الثروة النفطية، أمام تزايد هذه المكانة للمضيق يبرز إشكال رئيسي يتمثل في الدول المتاخمة للمضيق وقدرة هذه الدول على استعمال الجغرافيا باستغلالها للمضائق في إدارة أزماتها، كآزمة العلاقات الأمريكية الإيرانية، تزيد مثل هذه الأزمات من تعقيد التعاملات عبر المضيق لتحوّله إلى مصدر تهديد أمني عالمي على الاقتصاديات العالمية للنفط، من هنا تبرز أهمية المشكلة التي تدرسها هذه الورقة البحثية والمتمثلة في: إلى أي مدى يمكن أن يتحول مضيق هرمز من ممر نفطي إلى ممر للأزمات؟

## أولاً- الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز:

تعد آسيا أحد أهم المناطق الغنية بالطاقة ومصدر من المصادر العالمية المهمة لها، وهذا ما يجعلها مصدر اهتمام العديد من القوى الكبرى، ويشكل مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية لكل الطاقة المتواجد في الخليج والتي تمر عبر المضيق إلى دول العالم، فقد كانت مسألة الملاحة عبر المضيق مصدر قلق منذ 222 قبل الميلاد خلال الحرب البيلوبونية<sup>1</sup> قضية المرور البري الحر أو عبر المسطحات المائية،<sup>2</sup> لما لها من تداعيات سياسية وعسكرية وتجارية عالمية، فالمضيق هو عبارة عن: "انكماش للبحر بين منطقتين، ويكون له عرض محدود، ويربط بين بحرين يفصل بينهما في ذلك المكان بالتحديد".<sup>1</sup>

الملاحظ لشكل المضيق يرى مدى أهميته النابعة من كونه مشكل من خصائص تجعله ذا تأثير في ما يمر عبره، فعدم اتساعه يشكل نقطة في غاية الأهمية عند عبور ناقلات النفط وغيرها من السفن التجارية، كما أن وجوده بين يابستين يضعنا أمام دولتين متحكمتين في ذلك المضيق، وإمكانية استعمال الدول للمضيق أو مناطق الاختناق "choke points" كأداة للتأثير على علاقاتها الدولية هنا تصبح الملاحة البحرية عبره رهينة استغلال منطلق القوة لدى هذه الدول.

يقع مضيق هرمز جغرافياً بين دائرتي عرض 25 و 27 درجة شمالاً وبين خطي طول 55 و 57 درجة شرقاً، حيث يصل ما بين الخليج العربي والذي هو عبارة عن بحر شبه مغلق وخليج عمان وهو بحر مفتوح ليكون لهما ممراً بحرياً متصلاً يصل إلى المحيط الهندي،<sup>2</sup> ويرتبط مضيق هرمز بالخليج الفارسي ومع خليج عمان والمحيط الهندي، وهذا ما يجعل من الدول المتاخمة له إيران من الشمال والشمال الغربي وعمان على الجنوب، يتكون المضيق في الشمال من جزيرة قشم الإيرانية وهي أكبر جزيرة تنتمي إلى إيران وعدة جزر أخرى، وفي الجنوب شبه جزيرة مسندم في

1-Ronnie Ann wainwright, «Navigation through three straits in the Middle Est: effects on the united states of being a nonparty to the convention on the law of the sea», *journal of international law*, volume18, issue3, 1986, p366.  
2- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، بيروت: دار الفارابي، 2013، ص19.

عمان، كما تقع ثلاث جزر صغيرة تعرف باسم كوينز أو سلامة وبيناتيين في المضيق على بعد تسعة أميال من شبه جزيرة مسندم.<sup>1</sup>

موقع المضيق الجغرافي جعله ممرا استراتيجيا مزدوج فيه الوظائف وتختلف، فكما يمكن أن يكون مفتاح نجاة للكثير من الدول التي تحاول تصدير واستيراد النفط لأنه يعتبر من الطرق الأكثر سهولة للتبادل التجاري، إلا أن متاخمة الدول لهذا المضيق يجعل منها طرفا قويا للتحكم في حركة الملاحة البحرية عبره، فالدول التي تدرك قيمة الجغرافيا في بناء أوارها الإقليمية يدفعها لتوظيفه في حالات الأزمات، وهذا ما يجعل من المضيق مصدر قلق وتهديدا أمنيا للكثير من الدول إقليمية كانت أو خارج الإقليم نتيجة عرقلته للحركة الاقتصادية الدولية، ومع انه في صالح الدول أن تكون مسيطرة على المضيق لكن في ظل بيئة دولية وإقليمية مضطربة قد تزيد الأعباء على مثل هذه الدول المتاخمة للممرات المائية المهمة في العالم، كما أن الأهمية الجيوسياسية للمضيق التي توضحها الخريطة تكمن في أنه يرتبط بأهم بحر وهو الخليج العربي والذي يتوسط قارات العالم كما يحتوي على مخزون طاقوي هائل يجعله مصدر كل الصادرات النفطية إلى العالم، والتي تمر عبر مضيق هرمز لقربه ولقلة التكلفة واستغلال الوقت.

### خريطة رقم (01) الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر: <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-44728651>

1- Ronnie Ann wain wright. op cit, p384.

يحتل مضيق هرمز مساحة 233100 كلم<sup>2</sup>، ويبلغ طوله حوالي 104 ميل بحري، أما العرض فيصل إلى 525 ميل بحري عند الخط الذي يصل رأس دابا بمنطقة دماجة وهو أقصى عرض له، أما أضيق نقطة في المضيق تقع بين جزيرة سلامة العمانية وجزيرة لاراك الإيرانية حيث تصل إلى 2075، فيما يتراوح العمق في المضيق ما بين 40 إلى 50 قامة مع عمق يبلغ 80 قامة عند جزيرة مسندم العمانية<sup>1</sup>، يتضح من خلال قياسات عمق المياه في المضيق غلبة الجانب العماني فيها على الجانب الإيراني، ويسمح لهما تموقعهما في هذه المنطقة باستعمال قوة جغرافيتهما في رسم السياسات الطاقوية والتجارية.

تواجه من جهة أخرى الملاحة في المضيق تحديات طبيعية ناتجة عن ظاهرتي المد والجزر ذات التأثير الكبير على حركة السفن وتنقلاتها، إذ تصل سرعة الأمواج في الجزء الضيق من المضيق والذي يحوي عدة جزر حوالي 8 كلم في الساعة هذا إلى جانب مشاكل الرؤية التي يسببها الضباب صباحا مما قد يؤدي إلى ارتطام السفن بالشعب المرجانية<sup>2</sup>.

كما يشكل المضيق ممرا رئيسا وحيويا للعديد من الدول القريبة منه خاصة الدول المحتجزة داخل الخليج العربي والتي لا منافذ لها إلا من هذا المضيق، والبعض منها رغم احتوائها على منافذ أخرى كالسعودية مثلا إلا أنها ممرات بعيدة مما يزيد من الأعباء عليها، وتزداد كلفة تعاملاتها التجارية، والشكل رقم (03) الموجود أمامنا يوضح المسافة الموجودة بين كل دولة والمضيق وهذا ما يظهر الأهمية الجيوسياسية له.

1- علي ناصر ناصر، المرجع السابق، ص20.

2- زمن علي كريم طهماز، الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الاستراتيجي الإيراني، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة المستنصرية، العراق 2017، ص 22.



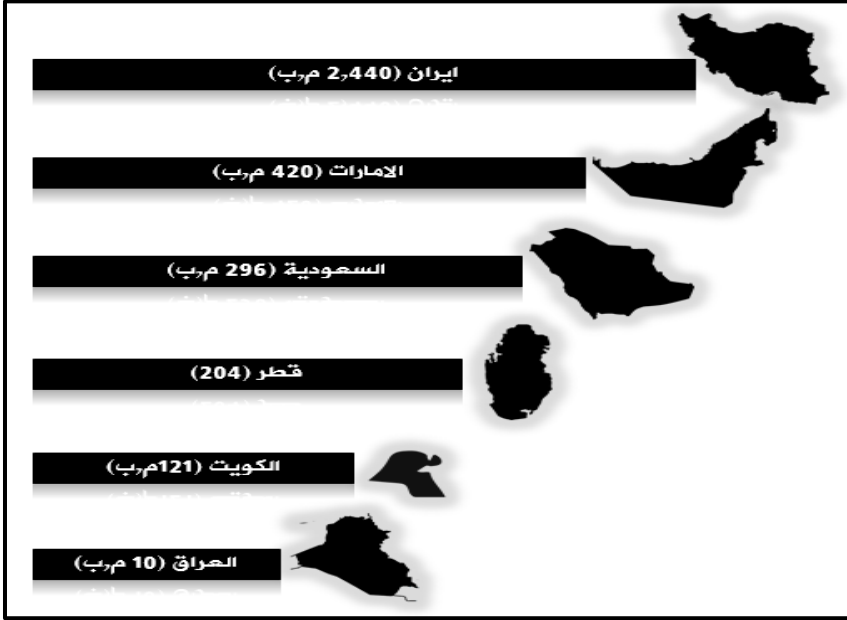
## خريطة رقم (02): الدول المرتبطة جغرافيا بمضيق هرمز



المصدر: خريطة صماء مع تعديل الباحثة

الملاحظ للخريطة يستطيع قراءة القيمة الجغرافية للمضيق والذي يعتبر بمثابة الشريان لكل صادرات و واردات دول الخليج، وتكمن أهميته في أنه يسهل عملية المبادلات التجارية، لذا يعتبر هذا المضيق أهم المنافذ لدول الخليج، وأكبر ساحل لدولة يطل على المضيق هو الساحل الإيراني إذ يبلغ طوله 2.440 ميل بحري، أما الإمارات تملك ساحلا هو الأطول في الدول العربية إذ يطل على الخليج العربي يبلغ 420 ميلا بحريا، فيما المملكة العربية السعودية يقدر طول ساحلها بـ 296 ميل بحري، وبعدها قطر بحوالي 204 ميلا بحريا، ثم الكويت بساحل طوله 121 ميلا بحريا، أما العراق 10 أميال بحرية وهو أقصر ساحل وأبعدهم عن المضيق.

## خريطة رقم (03) طول السواحل المشاطئة لمضيق هرمز



المصدر: من إعداد الباحثة

## ثانياً. الأهمية الجيواقتصادية للمضيق

أدى اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي إلى تحول كبير على جغرافية المنطقة خاصة أنها تحوي ممرا وحيدا يسهل لها عملية التبادل التجاري في شتى أنواعه وخاصة في المجال الطاقوي، هذا أحد أهم الأسباب التي جعلت مضيق هرمز يكسب هذه الأهمية البالغة، كونه يربط اقتصاديات أكبر دول الخليج واقتصاديات العديد من دول العالم الكبرى بسهولة التنقل عبره بحرية، ما جعل منه رهانا استراتيجيا لكل هذه الدول.

لذا تتجلى الأهمية الجيواقتصادية لمنطقة الشرق الأوسط في أنها تحوي أهم مصادر الطاقة، وتستحوذ على ممرات إمدادات الطاقة في نفس الوقت، فمضيق هرمز كما اشرنا لذلك سابقا هو عبارة عن ممر مائي دولي مهم للغاية كونه يربط الخليج الفارسي بخليج عمان، ويتكون من قناتين عريضتين ميل لحركة الناقلات الداخلية والخارجية بالإضافة إلى منطقة عازلة بعرض 2 ميل يبلغ عرضها 50 كيلومترا في أضيق نقطة لها مما يجعله الممر الأكثر أهمية لنقل النفط العالمي، حيث يعتبر هو الممر

الرئيسي لحوالي 15 إلى مليون برميل من النفط يوميا، أي ما يقارب ثلثي إجمالي النفط العالمي بواسطة الناقلات و20% من إجمالي الطلب العالمي على النفط يوميا، وكل المنتجات الطاقوية تأتي من العراق وإيران والكويت والمملكة السعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة.<sup>1</sup>

يعتبر الخليج العربي أحد أهم المناطق الجغرافية التي أخذت اهتمام القوى الكبرى كالولايات المتحدة والصين وروسيا، حيث تبلغ مساحته حوالي 233.100 كم مربع، وعرضه 370 كم كحد أقصى و55 كحد أدنى و55 عند مضيق هرمز وعمقه لا يتجاوز 90 مترا، أما طوله فمن خليج عمان حتى شط العرب في العراق، فيبلغ حوالي 960 كلم وهو أشبه بالبحر المغلق الذي لا منفذ له للمحيطات الكبرى إلا عبر مضيق هرمز، وهو حوض نفطي سواء للدول الخمس (الكويت، قطر، البحرين، الإمارات وعمان) أو الدول المطلة عليه كالسعودية وإيران والعراق أو الجزر التي تقع عند مدخل المضيق، وتمتد حقول النفط في منطقة الخليج في السهول الساحلية القريبة من الساحل أو في السهول المطلة على طول الساحل العربي للخليج، أو أن تتركز في المياه الإقليمية أو البحرية، وهو ما جعلها وحط أطماع استعمارية قديما وحديثا، وهذا المخزون النفطي الهائل يجعل دول المنطقة على علاقات تبادلية تجارية عالمية ذات أهمية كبيرة في المجال الطاقوي.<sup>2</sup>

ترتكز التنمية الاقتصادية لدول الخليج بصفة كبيرة على عائداتها النفطية، وتعتبر السعودية أكثر دول الخليج تصديرا للنفط إلى العالم بحوالي 18 بالمائة من احتياجات النفط المؤكدة، يحتل قطاع النفط والغاز 50 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي، من عائدات التصدير، كما أنها غنية بالغاز الطبيعي والذهب وخام الحديد والنحاس، وفي عام 2018 بلغ إجمالي صادرات المملكة حوالي 235 مليار دولار، ولم يتم الحصول على 195 مليار دولار من هذه الصادرات إلا من خلال صادرات النفط،<sup>3</sup> وبالرغم من أهمية

1- Henry Sokolski and Patrick Clawson, **Getting Ready for a Nuclear Ready Iran**, U.S. Army War College, Strategic Studies Institute, 2005, p 209

2- حسين وحيد عزيز الكعبي، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية"، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 21، 2015، ص 448.

3- Yusuf Sayin and fatihkilic, "The strait of hormoz and Iran's international relation", Eurasian research journal, Vol. 2, No. 1, January 2020, p

مضيق هرمز في مبادلاتها التجارية إلا أنها تعتمد على منفذها البحري الذي يطل على البحر الأحمر في حال استحالة العبور عبر المضيق.

أما إيران فتعتبر ثاني دول الخليج غنى بالنفط، هذا بالإضافة إلى الموارد الطبيعية الأخرى مثل الغاز الطبيعي والكروم والنحاس والمنغنيز وخام الحديد والرصاص والكبريت والزنك، وعلى الرغم من العقوبات الاقتصادية التي تعرضت لها إيران في السنوات الأخيرة، إلا أن إجمالي حجم صادراتها بلغ حوالي 170.435 مليار دولار خلال عام 2019، وبلغت حصة المنتجات البترولية تحت حجم الصادرات حوالي 60.198 مليار دولار.<sup>1</sup>

تشكل صادرات العراق عبر المضيق حوالي 98 بالمائة، حيث تصدر عبر ميناء جيهان التركي 500 ألف برميل يوميا ومليون برميل عبر مضيق هرمز، وهذا ما يجعله يخسر حوالي 94 بالمائة من إيراداته الكلية في حال تعطل أو إغلاق المضيق،<sup>2</sup> وقد بلغ إجمالي حجم الصادرات العراقية خلال 2018 حوالي 95.265 مليار دولار، وبلغ النفط منها حوالي 68.192 مليار دولار وتمثل صادراتها النفطية حوالي 90 بالمائة من إجمالي صادراتها، كما تعتمد على موارد طبيعية أخرى كالغاز والكبريت والفسفات.<sup>3</sup>

على الرغم من مساحة الكويت الصغيرة إلا أنها من الدول الخليجية التي لديها مخزون نفطي كبير أيضا واقتصاد متطور وقد بلغت صادراتها من النفط عام 2018 حوالي 58.393 مليار دولار وهو ما يشكل 90 بالمائة من إيرادات صادراتها، كما تعتبر الإمارات العربية المتحدة من الدول الخليجية النفطية التي بلغت قيمة صادراتها النفطية عام 2017 حوالي 388.179 مليار دولار، بلغت حصة النفط منها حوالي 74.940 مليار دولار، أما قطر فبلغت قيمة صادراتها خلال نفس السنة حوالي 130.4 مليار من الغاز الطبيعي المسال، والتي تمثل 30 بالمائة من تجارة الغاز الطبيعي إلى العالم، فيما كانت منتجات قطر من الغاز النفطي 25.5 مليار دولار، والنفط الخام 13.4 مليار دولار والنفط المكرر 6.34 مليار

1- Yusuf Sayin and fatihkiloc, op cit,36.

2- شذى خليل، مضيق هرمز: إيران تهدد وأمريكا تساوّم والعراق يدفع الثمن، ص 5، استخرج من الموقع:

3- Yusuf Sayin and fatihkiloc, op cit, 36.

دولار هذا إلى جانب ثروات طبيعية أخر، أما عمان بلغت قيمة صادراتها 31.2 مليار دولار عام 2017، وكان النفط أهم صادراتها بحوالي 13.6 مليار دولار، وغاز البترول ب 3.29 مليار دولار، والنفط المكرر 2.81 مليار دولار. في حين تعاني البحرين باعتبارها من دول الخليج النفطية من عجز في التجارة الخارجية، حيث بلغ إجمالي صادراتها عام 2017 حوالي 5.53 مليار دولار بما في ذلك 2.1 مليار دولار من النفط المكرر.<sup>1</sup> كل هذه النسب من الصادرات النفطية للدول الخليجية العربية منها وغير العربية تشكل أهمية بالغة بالنسبة لاستقرار الاقتصاد العالمي، وارتباطها بالمرور عبر مضيق هرمز يكسب هذا الأخير قيمة جيو اقتصادية كبيرة باعتباره المنفذ البحري الأكثر استعمالاً من طرف هذه الدول لعدة مزايا تكمن فيه كقلة التكاليف وتوفير الوقت.

تكمن القيمة الإستراتيجية والاقتصادية للمضيق أيضا بكونه يربط مصالح دول العالم الاقتصادية به، فالنفط الخليجي والعربي منه خاصة يتميز بسهولة العثور عليه، وقلة تكاليف تطوير وإنتاجه ووفرة آباره وموقعه بالنسبة للبلدان المستهلكة خاصة في أوروبا الغربية لقربه من مركز الاستيراد والاستهلاك الرئيسي لها، مما يجعل الطلب عليه عالميا متزايدا يوما بعد يوم،<sup>2</sup> فبلدان العالم المستهلكة للنفط الخليجي تعتمد كليا على مضيق هرمز لإمدادها بهذا النفط الخام، باستعمال المضيق كمر هي كالاتي:<sup>3</sup>

- اليابان تحصل على 35 بالمائة من حاجياتها النفطية، ما يلبي 85 بالمائة من حاجياتها بالنفط.
- كوريا الجنوبية تستورد حوالي 14 بالمائة، تلبى 72 بالمائة من حاجياتها.
- الولايات المتحدة الأمريكية 14 بالمائة، تلبى 18 بالمائة من حاجياتها.
- الهند 12 بالمائة، تلبى 65 بالمائة من حاجياتها.

1- Ibid. p. p 37.38

2- علي ناصر ناصر، المرجع السابق، ص 68.

3- رندا طلال الربيعي، "التحديات الإيرانية لإغلاق مضيق هرمز وأثرها على إمدادات النفط العراقي"، مجلة قضايا سياسية، العدد 53، 2018، ص 38.

- مصر 8 بالمائة يعاد شحنها إلى بلدان أخرى.
- الصين 8 بالمائة، تليها 34 بالمائة من حاجياتها.
- سنغافورة 7 بالمائة.
- تايوان 5 بالمائة.
- تايلاند 3 بالمائة.
- هولندا 3 بالمائة.

من خلال إحصاء التبادلات التجارية الطاقوية بين دول المنطقة وبقية العالم تظهر جليا قيمة العامل الجغرافي وأهميته في رسم السياسات الاقتصادية العالمي، وبناء العلاقات ما بين الدول، وقد أشار إلى ذلك أنتوني كوردسمان بقوله: "تصل مساهمة دول الخليج العربية مجتمعة إلى قرابة 30 بالمائة من إنتاج النفط العالمي، وفي الوقت الذي تبلغ فيه حجم صادرات هذه الدول العربية الخليجية إلى 57 بالمائة وبكمية تصل 715 بليون برميل من النفط، فإن إيران وحدها تمتلك احتياطي يصل 11 بالمائة من النفط في العالم وبكمية 132 بليون برميل، هذا إلى جانب 10.3 من الاحتياط العالمي للغاز الطبيعي<sup>1</sup> كل هذه الثروة يعتبر المضيق هو الشريان الحيوي لمرورها إلى بقية دول العالم، وما يجعله أكثر عامل جغرافي مؤثر على علاقات الدول الاقتصادية، ومن بين أهم الممرات البحرية أهمية وأكثرها حيوية.

تظهر القيمة الجغرافية للمضيق أيضا من خلال رصد حجم الصادرات والواردات والحركة التجارية التي تعرفها الممرات المائية عبر العالم، فحسب إحصائيات لحجم التبادل التجاري النفطي عبر ممرات العالم من الفترة الممتدة بين 2007 و2011 يظهر جليا أن مضيق هرمز يحتل الصدارة في قيمة المبادلات التجارية النفطية خلال هذه السنوات.

1- رندا طلال الربيعي، المرجع السابق، ص 38.

جدول رقم (01): مقارنة حجم المبادلات التجارية عبر المضائق  
الدولية 2007- 2011

الموقع	2007	2008	2009	2010	2011
مضيق باب المندب	4.6	4.5	2.9	2.7	3.4
مضيق تركيا	2.7	2.7	2.8	2.9	---
مضيق الدنمارك	3.2	2.8	3.0	3.0	--
مضيق هرمز	16.7	16.5	15.7	15.9	17.0
قناة بنما	0.7	0.7	0.8	0.7	0.8
قناة السويس خط أنابيب سوميد	4.7	4.6	3.0	3.1	3.8

المصدر: رندا طلال الربيعي، "التحديات الإيرانية لخلق مضيق هرمز وأثرها على إمدادات النفط العراقي".

### ثالثاً. التوظيف الجيوسياسي والإستراتيجي للمضيق

تعد الجغرافيا واحدة من العوامل الرئيسية التي تستعملها الدول لبناء أوارها ورسم سياساتها الإقليمية والدولية، فإدراك الدول لقيمة جغرافيتها يدفعها في الكثير من الأحيان إلى اعتبارها الرهان الأساسي أمام أي ضغوط إقليمية أو دولية تتعرض لها ومضيق هرمز يرتبط جغرافيا بعمان وإيران، وتدرك إيران أكثر من عمان قيمة توظيفها للمضيق في سياساتها الخارجية، ولعل الأزمات التي عرفتها تاريخيا تؤكد على التوظيف الجيوسياسي الإيراني لمضيق هرمز خلال الأزمات مما يجعله ممر مزدوج الوظائف يسهل عملية تنقل النفط وكل المبادلات التجارية المتنوعة، كما أنه قد يعيق الملاحة البحرية في حال توظيفه من طرف إحدى الدول المتاخمة له في حال الأزمات.

الفاعل الناجح في السياسة الدولية هو ذلك الذي لا يمتلك القوة أو مصادرها فقط بل هذه الأخيرة ليست كافية للنجاح، وإنما تتطلب

القوة عنصر إدراكها الجيد والقراءة السليمة لها، ولعل في حالة مضيق هرمز فإنه يعتبر نموذجاً جيداً لتفسير إدراك الفواعل للقوة وإن كانت كامنة، فباستعراض حركة الملاحة البحرية في الشرق الأوسط تتجلى لنا أهمية المضيق التي تجعله ليس ممراً طبيعياً فقط، وإنما يتعدى ذلك إلى أبعاد أكثر عمقا وتعقيدا، في العادة تنطلق الشحنات النفطية من الخليج العربي عبر مضيق هرمز، وبعدها تمر بمضيق باب المندب وصولاً إلى قناة السويس وبعدها إلى البحر الأبيض المتوسط سواء متوجهة إلى تركيا ثم أوروبا، أو الخروج من الحوض المتوسطي عبر مضيق جبل طارق، وهنا تبرز أهمية هرمز بحيث أنه المضيق الأول الذي تخرج منه هذه الناقلات الاقتصادية وفي حال إغلاقه تفقد بقية المضايق التي تتبعه أهميتها الإستراتيجية، وهنا وكأن هرمز هو المفاعل لبقية المضايق.

إن حتمية الجغرافيا التي تربط إيران بالمضيق تعطيها نوعاً من التفوق على حساب الولايات المتحدة الأمريكية، فوجود الجزر الثلاثة طناب الكبرى وطناب الصغرى وأبو موسى التي تسد المضيق، بالإضافة إلى عرضه الذي يبلغ 60 كلم و34 كلم عند أضيق نقطة فيه، فيما يبلغ عرض ممري الدخول والخروج فيه 9.6 كلم الأمر الذي يعني أن إغراق ناقلتين من القطع المتوسطة كضيق المضيق أمام الملاحة البحرية خاصة وأن إيران تمتلك أسطولاً من الغواصات الصغيرة والزوارق السريعة المسلحة القادرة على التعامل مع حركة السفن في ظل وجود جزر بكل سرعة وبقوة تأثير.<sup>1</sup>

يرتبط التوظيف الجيوسياسي للمضيق بأحداث تاريخية جعلت دول المنطقة ودول العالم تتخوف من أي تحركات إيرانية جديدة، لعل من بين أهم هذه الأحداث:

- إقدام إيران على غلق المضيق أمام السفن الإيرانية أثناء حربها في الثمانينات.
- حرب الناقلات والتي أدت إلى تدمير العديد من ناقلات النفط التابعة للدول المستهلكة للنفط الخليجي، مما كاد أن يؤدي

1- دياري صالح مجيد، المرجع السابق، ص 458.



لحرب مع الولايات المتحدة الأمريكية خاصة بعد إسقاط الطائرة الإيرانية عام 1988 بصاروخ من نوع "سنغر" من على ظهر سفينة أمريكية.<sup>1</sup>

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

توجد عدة خيارات واستراتيجيات يمكن لإيران الاعتماد عليها لإغلاق المضيق ناتجة عن استيعابها لموقعها الجغرافي، فأيران تسيطر على جزيرة قشم وهي الأكبر في المنطقة وتبعد بعض الكيلومترات عن شاطئها، وتقع مباشرة بموازاة المضيق كما تسيطر على الممرات المائية بجانب جزيرتي طناب الأولى والثانية، هذا من الجنوب، ومن الشمال توجد قاعدة بندر عباس العسكرية والتي تتوزع فيها القوى البحرية النظامية الإيرانية، وتنتشر إيران صواريخها في هذه الأماكن، مما يسهل لها وضع الألغام في الممرات البحرية، هي واحدة من السيناريوهات التي يمكن أن تؤدي إلى غلق المضيق.<sup>2</sup>

المضيق تهديد للأمن الطاقوي الأمريكي: من البديهي أن منطقة الخليج العربي هي المصدر رقم واحد في العالم المزود للولايات المتحدة الأمريكية باحتياجاتها الطاقوية، وتفرض الجغرافيا للمنطقة مرور الشريان الطاقوي الأمريكي عبر مضيق هرمز، وهو الأمر الذي يجعله ورقة ابتزاز إستراتيجية في يد إيران ضد الولايات المتحدة، وهذه الأخيرة تسعى لتفادي أي ضغط من طرف الجانب الإيراني خاصة وان العلاقات بينهما تشهد متغيرات وتوترات من نوع آخر.

ما يؤكد على التخوف الأمريكي من التوظيف الإيراني للمضيق خلال الأزمات هو نشرها لقواعدها العسكرية في منطقة الخليج وما جاورها لتطويق إيران من كل الاتجاهات، خاصة وان الولايات المتحدة الأمريكية ترى في ضرورة عدم بروز أي قوة إقليمية في المنطقة تمس بمصالحها خاصة إذا كانت إيران التي تكن لها كل هذا العداء، هذا إلى جانب ضرورة

1- على ناصر ناصر، المرجع السابق، ص85  
2- نفس المرجع، ص 89.

استقرار أسعار النفط لأن أي زيادة ستنهك اقتصادها، لذلك كثفت الولايات المتحدة الأمريكية تواجدتها في منطقة الخليج بشكل كبير.

### جدول رقم (02) القواعد العسكرية الأمريكية في منطقة الخليج

القطر	اسم القاعدة	تجهيزاتها
سلطنة عمان	مصيرة-صلالة-سقط-تمريت-سبب	جوية وبحرية+أسلحة ثقيلة وطائرات حديثة+أجهزة معلوماتية
السعودية	الظهران-النام-تبوك-جدة-خميس-مشيط-الباطن-الشرة-التيصومة الشمال-الجبيل	جوية+طائرات حديثة+قاذفات ذرية+ صواريخ موجية+صواريخ هوك+ 4طائرات إنذار مبكر(أ-واكس)+سفن بحرية
البحرين	الحفير-المحرق-مطار الصخير	غواصات حاملة الرؤوس النووية طراز بولارسي+ مطار جوي+بحرية (أنواع مختلفة من الاسلحة البحرية)
الإمارات العربية	الشارقة-العجيرة	جوية+بحرية+أنواع مختلفة من الاسلحة البحرية
الكويت	المطلاع-العبدلي-جزيرة فيلكا-ام المدافع-الابرق-الشعيبة-مطار الكويت	جوية+بحرية+أنواع مختلفة من الاسلحة الحديثة+ قوات امريكية نظامية
البحر العربي والبحر المتوسط	الاسطول السادس	25 قطعة بحرية
المحيط الهندي	الاسطول الخامس	9 حاملات طائرات كل منها 100 طائرة+ طرادات متقدمة
المحيط الهادي	الاسطول السابع	صواريخ حاملة رؤوس نووية+ غواصات ذرية+ منصات صواريخ+ طائرات قاذفة+ أسلحة تقليدية وحديثة
الولايات المتحدة	قوات التدخل السريع	110 الف مقاتل + 82 فرقة مظلات + 101 قوات محمولة جواً + 2 كتيبة قوات خاصة + 3 مجموعات مشاة بحرية + 1- الاف مقاتل قوات صنامية

المصدر: تغريد رامز هاشم العذاري، "مضيق هرمز البدائل المتاحة في حال إقفاله: دراسة جيوبوليتيكية"، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 12، 2013، ص 215.

تعقيدات خطوط الأنابيب النفطية: بالنسبة لمضيق هرمز فان الولايات المتحدة الأمريكية أكثر طرف يحتاج إلى تصفير قيمته، وتجد نفسها أمام حل مد خطوط الأنابيب الخليجية كبديل لكنه له تكاليف إستراتيجية باهظة هو الآخر، فهي-الولايات المتحدة الأمريكية- تحتاج لنقل النفط من

بحر قزوين والخليج إلى المحيط الهندي، والمشكل هنا هو موقع إيران الجغرافي الوسيط الذي يمنع ذلك، في الواقع هناك بدائل أخرى لكنها مرفوضة أمريكيا في الوقت الحالي، البديل الأول: وهو من بحر قزوين إلى ميناء جيهان التركي وهو مرفوض لأنه سيخلصها من إيران فعلا لكنه سيضعها تحت طائلة الضغط التركي وتتجدد المشكلة، البديل الثاني: هو المرور عبر العراق وسوريا إلى تركيا وهو مرفوض للاعتبار التركي و التواجد الإيراني في كل من العراق وسوريا، هذه العوائق كلها تجعل من مضيق هرمز الممر الوحيد الحالي والذي لا استغناء عنه.

الأزمات الأمنية في المنطقة بسبب المضيق: أسهمت حالة الانسداد في تمرير الأنابيب في نشوب عدة أزمات في المنطقة، صحيح أنها ليست السبب الرئيسي إلا أنها كانت ذات تأثير في ذلك، فتعطل مد الأنابيب من قزوين إلى بحر العرب جعل الولايات المتحدة الأمريكية تغزو أفغانستان لكي تفتح الطريق لتصل إلى حليفتها باكستان وبالتالي تخرج الناقلات النفطية إلى البحر بدل مرورها على إيران في مضيق هرمز، أمام الوضع المتوتر في العراق والحرب في سوريا والخوف من الابتزاز التركي لأمريكا للضغط لصالحها على الاتحاد الأوروبي للانضمام له، كل هذه الأزمات كانت بسبب المحاولات الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها للتخلص وإيجاد منفذ بديل لمضيق هرمز.

إن المشهد الاستراتيجي الذي يخلق هذه الهالة من التميز حول مكانة مضيق هرمز لا يمكن له بأي شكل من الأشكال أن يكون صفة أو جزافا، وإنما يدل على إدراك إيران الجيد لمكانتها الجغرافية ومكانة مضيق هرمز وما تحمله من دلالات إستراتيجية وإلا لكانت هناك ترتيبات أمريكية لتسهيل الملاحة البحرية هناك، كما أن الترابط بين المضائق والأزمات والعلاقة السببية بينها والقاسم المشترك الذي يجمعها وهو مضيق هرمز؛ كلها تدل على أن إيران تستثمر في هذا المضيق لصالحها لتحسين مكانتها الإقليمية وتجديد مفاوضات البيئة الدولية الضاغطة عليها، رغم أنها ليست الوحيدة التي تتأخم هذا المضيق إلا أن باقي الأطراف تعاني قصورا وانحسارا في المبادرة لشغل حقها في المضيق لكنها مادامت تابعة للفلك الأمريكي فإن المشهد في هرمز يعتبر مناصفة بين الأمريكيين والإيرانيين في ظل غياب عربي واضح.

## الخاتمة:

إن الوضعية الجغرافية لمضيق هرمز أكسبته حيوية كبيرة كونه يربط بين البحار الشبه مغلقة "الخليج" وبين البحار والمحيطات تلك الأهمية الإستراتيجية أكسبت الدول المتاخمة للمضيق فرصا كبيرة لتجعل منه مخرجا لتنفيذ سياساتها الخارجية وبناء أدوارها الإقليمية والدولية كإيران، ليتحول بذلك المضيق من منفذ بحري يسهل عملية التبادل التجاري من خلال التكلفة القليلة له وسهولة الحركة عبره وسرعتها إلى منفذ معيق لكل المبادلات التجارية لقدرة الدول على استغلاله وجعله مركز الأزمات.

نظرا لكون هذه المنافذ تعد الركيزة الأساسية للسيطرة على أي معادلة عالمية وإقليمية في مجال الطاقة لجأت إيران إلى استغلال ارتباطها به لصالحها، لأنها تدرك أن الجغرافيا هي الطريق الأمثل للقوى الصغرى لكي تدخل معادلة القوى الكبرى من خلال بناء التحالفات، ومن ثم التأثير على السياسات الإقليمية والدولية وهذا ما تعمل عليه إيران منذ سنوات عديدة من أجل بناء مكانتها الإقليمية والتأكيد على مركزية دورها في إقليم الشرق الأوسط عبر المزاجية بين استغلال مقوماتها الصلبة وما تمتلكه من مقومات ناعمة ساهمت في قدرتها على تسيير أزماتها خاصة النووية منها.

من بين أيضا النتائج التي تمحورت عن القراءة الإستراتيجية للوضعية الجغرافية للمضيق هو وجود الموارد الطاقوية في آسيا باعتبارها من أكثر المناطق احتواء للنفط في العالم، وهذا واحد من أهم العوامل التي دفعت بالكثير من الدول الكبرى خاصة الولايات المتحدة الأمريكية لحماية مصالحها عبر التواجد بالقرب من الممرات البحرية عسكريا، حيث يرتبط استقرار المنطقة واستقرار أسعار النفط بسهولة حركية ناقلات النفط من خلال المضيق، وبالتالي اقتصاد العالم الطاقوي مرتبط ارتباطا وثيقا بممرات نقل هذه الطاقة التي تشكل النقطة المحورية لأي تعاملات تجارية طاقوية، وأي استغلال جيوسياسي لهذه المضائق يمكن أن يكون له نتائج سلبية على أمن واستقرار تلك المناطق من جهة وعلى الاقتصاد الطاقوي العالمي من جهة أخرى.

إن التوظيف الإستراتيجي للمضيق من طرف الدول المجاورة له كإيران قد يؤدي إلى فرضية غلقه أو إعاقة المرور عبره، ومن أهم النتائج التي تنتج عن ذلك نذكر:

- انهيار الاقتصاديات العالمية النفطية.
- إعاقة عملية الملاحة البحرية والتبادلات التجارية بين دول المنطقة والعالم.
- تعرض الموانئ والمنشآت النفطية الخليجية للدمار نتيجة أي مواجهة عسكرية داخله.
- إمكانية بناء تحالفات دولية قد تعقد من المشهد الإقليمي أكثر، خاصة أن التخوف الكبير للولايات المتحدة الأمريكية يكمن في التحالفات التي قد تنشأ بين الصين ودول المنطقة خاصة إيران في المجال الطاقوي والتي تقلل من حظوظها في الهيمنة والنفوذ أكثر داخل المنطقة.

## قائمة المراجع:

## المراجع العربية:

- 1- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، بيروت: دار الفارابي، 2013.
- 2- زمن علي كريم طهماز، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز في الإدراك الاستراتيجي الإيراني، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة المستنصرية، العراق، 2017.
- 3- حسين وحيد عزيز الكعبي، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية"، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 21، 2015.
- 4- رندا طلال الربيعي، "التحديات الإيرانية لإغلاق مضيق هرمز وأثرها على إمدادات النفط العراقي"، مجلة قضايا سياسية، العدد 53، 2018.
- 5- شذى خليل، مضيق هرمز: إيران تهدد وأمريكا تساووم والعراق يدفع الثمن، ص 5، استخرج من الموقع:

## المراجع الإنجليزية:

- 1-Ronnie Ann wainwright, « Navigation through three straits in the Middle Est : effects on the united states of being a nonparty to the convention on the law of the sea », journal of international law, volume18, issue3, 1986.
- 2- Henry Sokolski and Patrick Clawson, **Getting Ready for a Nuclear Ready Iran**, U.S. Army War College, Strategic Studies Institute,2005.
- 3- Yusuf Sayin and fatihkilic, "The strait of hormoz and iran's international relation", Eurasian research journal, Vol. 2, No. 1, January 2020.

## مضيق باب المندب.. صراع متجدد على معبر حيوي

د. رضا دمدوم

جامعة صالح بوبنيدر- قسنطينة 03

## مقدمة:

تلعب المضائق البحرية أو نقاط العبور دوراً حيوياً بالنسبة للتجارة والأمن الدوليين، وتشكل حالياً ركيزة أساسية في المنافسة الجيوستراتيجية الجديدة التي تجري في الخليج الفارسي/العربي، لا يزال مضيق هرمز الذي يربط الخليج بالمحيط الهندي، أحد النقاط الساخنة الرئيسية في الشرق الأوسط بسبب التوتر بين الولايات المتحدة وإيران، وكذلك بين الجمهورية الإسلامية والمملكة العربية السعودية، ومع ذلك، فإن مضيق باب المندب الذي يربط البحر الأحمر بخليج عدن، لا يوفر بديلاً آمناً عن هرمز المنكوب بالمشاكل، منذ أن أطلقت الحرب الأهلية في اليمن ديناميات جديدة من انعدام الأمن، علاوة على ذلك فإن المنطقة الممتدة من القرن الإفريقي إلى غرب المحيط الهندي، هي الآن في مركز المنافسات التجارية والعسكرية المتعددة، مع انعكاسات إستراتيجية على منطقة البحر المتوسط وأوروبا، وتستهدف هذه الورقة البحثية تسليط الضوء على الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب والسياسات الدولية تجاه هذا المعبر الحيوي.

## أولاً- رهانات المضائق البحرية ونقاط العبور في الشرق الأوسط:

تشهد المضائق البحرية ونقاط العبور في الشرق الأوسط (هرمز، باب المندب، قناة السويس وخط SUMED)، رهانات وتحديات في السنوات الأخيرة، فقد عزز الطلب الآسيوي المتزايد على النفط والغاز من أهمية نقاط المرور في الشرق الأوسط وفي التوازنات الجيوسياسية العالمية، وأصبح أمن الملاحة وأمن الموانئ أولوية اقتصادية لجميع اللاعبين في المنطقة والعالم.

زاد من جهة أخرى، نمو التجارة البحرية في السنوات الأخيرة، وفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، توسعت التجارة العالمية المنقولة بحراً بنسبة 4 في المائة في عام 2017، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 3.8 في المائة في الفترة 2018-2023، ويعود هذا الاتجاه

إلى ازدهار استثمارات البنية التحتية الناتجة عن مبادرة الصين<sup>1</sup> حزام واحد- طريق واحد<sup>2</sup>، تطورات إستراتيجية الاتصال الهندية ومشاريع دول الخليج لبناء موانئ الحاويات وغيرها من الجهود لإقامة تحالفات الطاقة والتجارة في الشرق، لعبت القوى الآسيوية وهي الآن المستورد الرئيسي للنفط والغاز من الخليج، دوراً رئيسياً في تعزيز أهمية مضيق هرمز وباب المندب في الموازين الجيوستراتيجية العالمية.<sup>(1)</sup>

كما تبرز التحديات الرئيسية للأمن البحري نتيجة أدوار جهات حكومية مثل إيران والجماعات المسلحة كالحوثيين في اليمن، والجماعات المسلحة في شبه جزيرة سيناء في مصر، كما أنها تنبع من ظهور القرصنة في خليج عدن ومياه الصومال، ومن طموحات النفوذ المتنامية للممالك في شبه الجزيرة العربية، مثل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ضد قطر.

وزادت هذه الرهانات والتحديات من الحاجة إلى مكافحة الإرهاب البحري المتزايد وضمان أمن العديد من الموانئ، وأصبحت حرية الملاحة من خلال نقاط المرور هذه قضية مهمة بشكل متزايد لكل المصالح الوطنية و مصالح المجتمع العالمي.<sup>(2)</sup>

### ثانياً- باب المندب، الموقع والأهمية

يقع مضيق باب المندب في أقصى نقطة جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، وهو يفصل البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي، كما يفصل قارتي إفريقيا وآسيا، وتحده أربعة بلدان، هي اليمن على جانب شبه الجزيرة العربية، وجيبوتي وإثيوبيا والصومال على الجانب الأفريقي، يضاف الصومال لأنه يحدها خليج عدن المدخل الطبيعي للبحر الأحمر عبر مضيق باب المندب.

لا يتجاوز عرض مضيق باب المندب 22 ميلاً، تقسمه جزيرة "بيريم" إلى ممرين، يبلغ عرض الواحد إلى الشرق حوالي ميلين، أما الآخر وهو الممر الغربي، فيبلغ عرضه حوالي 16 ميلاً، لا يُستخدم الممر

1-<https://www.france24.com/ar/20180802-اليمن-مضيق-باب-المندب-صراع-إيران>  
الحوثيون-التجارة-الدولية-النفط

2- Ibid.



الشرقي للسفن الكبيرة أو للملاحة الدولية، لأنه ضيق ويبلغ عمقه حوالي 85 قدماً، وغالباً ما يستخدم الممر الشرقي بواسطة قوارب صغيرة بين ميناء ذباب في اليمن وبربرة في الصومال وجيبوتي وعصب في إرتيريا، أما الممر الغربي فهو الممر الرئيسي لمضيق باب المندب، ويتم استخدامه للملاحة الدولية، إنه أعمق وأوسع من الممر الشرقي، الجزء السفلي من المضيق مغطى بالصخور، ولكن هناك تل يظهر فوق سطح الماء في شكل جزيرة بيريم.<sup>(1)</sup>

### خريطة رقم(01): موقع مضيق باب المندب



المصدر: <https://www.alhemyarianews.com/>

الموقع الجغرافي الإستراتيجي لمضيق "باب المندب" أوجد له أهمية تجارية واقتصادية قصوى، جلبت بدورها حساسية عسكرية لهذا الممر المائي العالمي لمختلف القوى الدولية والإقليمية، غير أن أهمية

1-باب المندب، القوة الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري لليمن، في: <https://alkhaleejonline.net/سياسة/باب-المندب-القوة-الجغرافية-التي-جلبت-الصراع-العسكري-لليمن>.

المضيق ظلت محدودة، إلى أن تم افتتاح قناة السويس في مصر عام 1869، وتم ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، فأصبح المضيق عندئذ احد أهم ممرات النقل والمعابر البحرية بين أوروبا المتوسطية والمحيط الهندي وشرقي إفريقيا، زاد عرض قناة عبور السفن بين جزيرة بريم اليمنية والبر الإفريقي من أهمية الممر، إذ يبلغ 25 كم وعمقه ما بين 100- 200 م، مما يسمح لشتى السفن وناقلات النفط بعبور الممر ببسر على محورين متعاكسين متباعدين، ولقد ازدادت أهميته أيضا بوصفه واحدا من أهم الممرات البحرية في العالم، وأكثر ممرّ تسيير فيه السفن التجارية وناقلات النفط، مع ازدياد أهمية نفط الخليج العربي، ويقدر عدد السفن وناقلات النفط العملاقة التي تمر فيه في الاتجاهين بأكثر من 21000 قطعة بحرية سنويا (57 قطعة يوميا)، كما يستحوذ على 7% من الملاحة العالمية، و13% من إنتاج النفط العالمي (3.8 ملايين برميل نفط في اليوم عام 2013)، وتعبّر منه نحو 12 مليون حاوية سنويا.<sup>(1)</sup>

### خريطة رقم (02) خصائص وأبعاد مضيق باب المندب



1-Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/bab-al-mandab-shipping-chokepoint-under-threat>.

وتكمن أهمية المضيق أيضا في المرور اليومي على مياهه لشحنات تبلغ نحو 4,8 مليون برميل يوميا من النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة صوب أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، وفقاً لدراسات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية لسنة 2016.

تدفق في عام 2018، ما يقدر بنحو 6.2 مليون برميل يوميا من النفط الخام والمكثف والمنتجات النفطية المكررة عبر مضيق باب المندب نحو أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، بزيادة قدرها 5.1 مليون برميل/اليوم في عام 2014، وبلغ إجمالي تدفقات النفط عبر مضيق باب المندب حوالي 9% من إجمالي النفط المنقول بحرا (النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة) في عام 2017، انتقل نحو 3.6 مليون برميل/يوم شمالا نحو أوروبا، وتدفق 2.6 مليون برميل آخر في الاتجاه المعاكس بشكل رئيسي إلى الأسواق الآسيوية مثل سنغافورة والصين والهند.<sup>(1)</sup>

تعتبر هذه الأرقام صغيرة بالمقارنة بمضيق هرمز في الخليج العربي، ولكن بسبب معركة النفوذ الحالية على هرمز تود الدول المجاورة له مثل إيران والسعودية والإمارات بسط نفوذها على باب المندب كبديل، كما أن إسرائيل لديها أيضا نفوذ في باب المندب بالتنسيق مع جيبوتي وأثيوبيا.<sup>(2)</sup>

يكتسي المضيق الذي يتحكم في الوصول إلى البحر الأحمر والطرف الجنوبي لقناة السويس، أهمية خاصة في الوقت الراهن بسبب اعتماد مصر على الغاز الطبيعي المسال المستورد للحفاظ على إمداداتها من الكهرباء، حيث تتجه ناقلة واحدة من الغاز الطبيعي المسال إلى مصر كل أسبوع من خلال عبورها المضيق، وإذا تمت عرقلة العبور، لنكون أمام هذه الشحنات وجميع السفن الأخرى المتوجهة إلى مصر والبحر الأبيض المتوسط أي خيار سوى القيام برحلة طويلة حول الطرف الجنوبي من إفريقيا.

1- Ibid.

2- Ibid.

في إطار ما نشرته "إدارة معلومات الطاقة" الأمريكية على موقعها الإلكتروني خلال عام 2014 في وصفها للممرات المزدحمة لنقل النفط في الشرق الأوسط ومناطق أخرى، ذكرت "الإدارة" أن إغلاق مثل هذه الممرات المائية ولو مؤقتاً، "يمكن أن يؤدي إلى زيادات كبيرة في تكاليف الطاقة الإجمالية وأسعار الطاقة العالمية"، ويكتسي مضيق باب المندب، الذي يتحكم في الوصول إلى البحر الأحمر والطرف الجنوبي لقناة السويس، أهمية خاصة في الوقت الراهن بسبب اعتماد مصر على الغاز الطبيعي المسال المستورد للحفاظ على إمداداتها من الكهرباء، حيث تتجه ناقلة واحدة من الغاز الطبيعي المسال إلى مصر كل أسبوع من خلال عبورها المضيق، وإذا تمّت عرقلة العبور لن يكون أمام هذه الشحنات - وجميع السفن الأخرى المتوجهة إلى مصر والبحر الأبيض المتوسط - أي خيار سوى القيام برحلة طويلة حول الطرف الجنوبي من أفريقيا.<sup>(1)</sup>

غير أن أهمية "باب المندب" تظل مرتبطة ببقاء قناة السويس ومضيق هرمز مفتوحين للملاحة أمام ناقلات النفط خاصة، لأن أي تهديد لأي منها سيدفع السفن إلى تحمل عناء وتكاليف طول طريق رأس الرجاء الصالح، وتعدّ قارة آسيا الوجهة الجغرافية الرئيسية للنفط العابر من خلال المضيق، إذ استأثرت بأكثر من 85% من الصادرات النفطية، كانت حصة الأسد فيها للأسواق النفطية في اليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية.

### ثالثاً. السياسات الدولية في مضيق باب المندب

يعد هذا المضيق نقطة عبور تجارية رئيسية تربط بين منطقتين غير مستقرتين وغير آمنتين: اليمن والقرن الإفريقي، ونتيجة لذلك يواجه تحديات دائمة لأمنه، تعمل تركيا ودول الخليج العربية، وكذلك الصين والولايات المتحدة، على توسيع نشاطها الاقتصادي والعسكري في المنطقة، وقد زاد هذا من احتمال الخلاف الدبلوماسي وعدم الاستقرار الإستراتيجي.

1- Justine Barden, The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073>

علاوة على ذلك، يعد هذا المضيق حيوياً اقتصادياً لبلدان المنطقة، تعتمد مصر عليها في وارداتها من الغاز الطبيعي المسال، وتعتمد عليها المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وقطر كمبر بحري رئيسي يصل إلى خط أنابيب النفط الذي يسمى خط السويس- البحر المتوسط أو "سوميد"، والذي ينقل النفط عبر قناة السويس باتجاه مصر.

إن المكانة المركزية التي يحتلها مضيق باب المندب في التجارة العالمية مقارنة بالمضايق الأخرى، تجذب دول المنطقة في منافسة شرسة للسيطرة عليها، ففي مقابلة مع صحيفة الحياة قال الرئيس اليمني "عبد ربه منصور هادي" إن: "من يحمل مفاتيح باب المندب ومضيق هرمز لا يحتاج إلى قنبلة نووية".<sup>(1)</sup>

من منظور جيوسياسي، لا تقتصر أهمية مضيق باب المندب على الوحدات السياسية التي تحده، لكنها تتجاوز ذلك لتشمل الوحدات السياسية التي ترتبط سياسياً أو اقتصادياً أو عسكرياً أو استراتيجياً بالمضيق.

على الرغم من أن نسبة براميل النفط التي تمر عبره حالياً أقل من هرمز، أي ما يقرب من 4 في المائة من الإمدادات العالمية مقابل 20 في المائة، فإنها تشكل حالياً تحديات أكبر للمنطقة المتاخمة بسبب انعدام الأمن في اليمن، حيث لا يزال يسيطر الحوثيون المدعومون من إيران، في شمال البلاد على معظم الساحل الغربي لليمن على طول البحر الأحمر، بينما تقع مدينة الحديدة الساحلية في قلب مفاوضات الأمم المتحدة، وقد شن الحوثيون هجمات صاروخية وطائرات بدون طيار ضد المملكة العربية السعودية من مثلث الحديدة- صنعاء- صعدة، لا يزال الساحل الغربي لليمن منطقة حرب، منذ عام 2016 أصابت صواريخ الحوثيين طويلة المدى والقوارب التي يتم التحكم فيها عن بعد والمليئة بالمتفجرات السفن الحربية الأمريكية والسعودية والإماراتية وكذلك ناقلات النفط السعودية والسفن التجارية التي تمر عبر الجنوب نهاية البحر الأحمر، في صيف 2018 علقت الرياض شحناتها النفطية عبر مضيق باب المندب بعد أن تعرضت إحدى ناقلات النفط للهجوم، استخدم الحوثيون أيضاً على نطاق واسع الألغام بما في ذلك الألغام البحرية، ليس فقط في ميناء الحديدة

1- Ibid.

ولكن أيضاً في ميناء "المخا"، لا تزال مدينة عدن الساحلية اليمنية مقر للحكومة المعترف بها دولياً والمجلس الجنوبي الانتقالي، بعيدة عن تحقيق الاستقرار السياسي.<sup>(1)</sup>

أصبح باب المندب من منظور إستراتيجي، امتداداً للخليج، كما يتضح من الدور الرئيسي الذي لعبته المملكة العربية السعودية والإمارات في اتفاقية السلام بين إثيوبيا وإريتريا، أصبحت شرق إفريقيا ساحة مهمة للمنافسة الجيوسياسية بين المملكة العربية السعودية وإيران، وكذلك بين قوى الشرق الأوسط نفسها، الإمارات والسعودية مقابل قطر وتركيا، من خلال بناء / امتياز الموانئ التجارية والمنشآت العسكرية والقواعد الدائمة، أيضاً، أصبح هرمز وباب المندب مترابطين بشكل متزايد نتيجة للدعم الإيراني للحوثيين في اليمن، مما يعني أن الأزمة في أحد المضيقين قد يكون لها تداعيات سياسية وعسكرية على الآخر.

يمكن القول من ناحية أخرى، أن دول غرب أوروبا الصناعية لديها متطلبات جيوسياسية في البحر الأحمر، لأنها تعتمد بشكل أساسي على نفط الخليج لتلبية احتياجاتها من الطاقة. كما يمكن إدراج دولة مثل روسيا في النطاق الجغرافي السياسي للبحر الأحمر، لأنه أقصر طريق يربط موانئ البحر الأسود بأسطولها في المحيط الهندي، وهو أسطول يلعب دوراً مهماً في الإستراتيجية البحرية الروسية، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية ليست مستبعدة من المجال الجيوسياسي للبحر الأحمر، لأنها تمر عبر نفط الخليج الذي تحتكر الشركات الأمريكية إنتاجه وتداوله.

يشكل الوضع الأمني المتدهور في اليمن تهديداً للمضيق، لهذا تتدخل كثير من الدول في شؤون اليمن تحت مبرر حماية المضيق، يتمثل أبرز مظاهر التدخل في تسابق القوى الدولية إلى إنشاء قواعد عسكرية على المضيق، وسعت القوى الكبرى لضمان السيطرة على المضيق من خلال الأمم المتحدة في عام 1982، لتنظيم موضوع الممرات المائية الدولية، ودخلت اتفاقيتها المعروفة بـ "اتفاقية جامايكا" أو "مونتوغواي" حيز التنفيذ في شهر نوفمبر عام 1994، لكنها في ظل

1- باب المندب.. القوة الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري لليمن، مرجع سابق.

متغيّرات القرصنة والإرهاب وحرب الصومال وأخيراً الحرب في اليمن، اتجهت لإقامة هذه القواعد لأغراض اقتصادية وعسكرية.<sup>(1)</sup>

تقود البحریتان الأمريكية والبريطانية منذ 2012 "التدريب الدولي السنوي على التدابير المضادة للألغام" في الخليج الفارسي/العربي وخليج عُمان والبحر الأحمر، ذلك التدريب البحري الذي يُعتبر حالياً الأكبر من نوعه في العالم، ففي عام 2016، شاركت فيه ثلاثين دولة من ست قارات.<sup>(2)</sup>

بالإضافة إلى ذلك، هناك عدة سفن حربية أجنبية تتمركز بالفعل على مقربة من المضيق، وتوفر جيوتوي قواعد للقوات الفرنسية والأمريكية وللمنشآت العسكرية اليابانية والصينية. وعلاوة على ذلك، تُجري السعودية محادثات لإقامة قاعدة هناك، في حين اختارت دولة الإمارات إقامة قاعدة في ميناء بربرة في جمهورية "أرض الصومال"، ويُعتقد على نطاق واسع أن إسرائيل تملك زوارق دورية مقرها في الجزر الإرتيرية إلى الشمال مباشرة من المضيق.<sup>(3)</sup>

ويمكن تتبع سياسات وأهداف مختلف القوى الدولية والإقليمية تجاه مضيق باب المندب، من خلال ما يلي:

**الولايات المتحدة الأمريكية:** تؤكد الولايات المتحدة على أهمية الممر المائي للتجارة الدولية وحرية الملاحة في مضيق باب المندب، وسعت القوات البحرية الأمريكية بالفعل من تواجدها، إذ تم تكليف المدمرة "كول" بالقيام بدوريات في المنطقة، بعد أيام من هجوم قارب انتحاري قام به متمردون حوثيون على الفرقاطة السعودية "المدينة" قبالة ميناء الحديدة، مما أسفر عن مقتل اثنين من البحارة على متن السفينة الحربية.

تتوجس الولايات المتحدة من عسكرة المضيق من خلال نشر الصواريخ الساحلية وأنظمة الرادار والألغام البحرية والقوارب المحملة

1- المرجع نفسه.

2-Joe Gould, CENTCOM chief: 'Vital US interests at stake' in Yemen, <https://www.defensenews.com/congress/2017/03/29/centcom-chief-vital-us-interests-at-stake-in-yemen>.

3- Ibid.

بالمتفجرات بدعم من إيران مما يهدد سفنها وعملياتها الأمنية،<sup>(1)</sup> وأحد التحديات التي واجهتها القوات الأمريكية دائماً في مضيق باب المندب هو "الأنشطة الإرهابية"، فكان الهجوم الذي شن في هذه المنطقة الجغرافية على المدمرة الأمريكية يو إس إس كول (DD6-67) في أكتوبر 2000 من قبل تنظيم القاعدة، ثم الهجوم المعروف باسم MV Limburg، بمثابة تحدٍ آخر واجهته القوات البحرية الأمريكية في مضيق باب المندب.<sup>(2)</sup>

تلعب القاعدة العسكرية الأمريكية "كامب ليمونير" Camp Lemonier دوراً حيوياً في قيادة العمليات الخاصة المشتركة، ويتم التخطيط لأهم عمليات مكافحة الإرهاب وتنفيذها في هذه القاعدة، وهي القاعدة الوحيدة للولايات المتحدة في القارة الإفريقية، وتقع بالقرب من مضيق باب المندب في جيبوتي، إضافة لقاعدة جيبوتي، فقد أنشأ الأمريكيون عدداً كبيراً من القواعد المؤقتة من 2002 إلى 2015 لتسهيل الوصول إلى الأهداف في جيبوتي والوصول إليها.<sup>(3)</sup>

روسيا: تملك روسيا مصالح متعددة في خليج عدن والبحر الأحمر، وبعضها أساسي للأمن القومي الروسي، وتعود تلك المصالح إلى فترة الإتحاد السوفييتي سابقاً، فالمنطقة تقع على جانب الطريق البحري الجنوبي للولايات المتحدة، وتشير التقديرات إلى أن أكثر من 50 في المائة من الشحنات عبر القارات من الإتحاد السوفييتي عبر هذا الطريق، لا شك أن جزءاً مهماً من الشحن الروسي عبر قناة السويس يرتبط بالهند وفيتنام ودول آسيوية وإفريقية أخرى تحافظ الولايات المتحدة معها على علاقات التجارة والمساعدات، ونمت هذه العلاقات الاقتصادية كذلك.

إن المصلحة الروسية في حماية منطقة البحر الجنوبي طويلة الأمد، إذ تعود إلى القرن الماضي، اهتم القياصرة الروس بتطوير العلاقات مع إثيوبيا المسيحية، بلا شك على أمل زرع العلم الروسي في نهاية المطاف على طول شواطئ البحر الأحمر، ثم هدف التوسع الاستعماري

1- Ibid.

2- Justine Barden, Op. Cit.

3-Karim Zaouaq, Bab El-Mandeb Strait: A threatened strategic passage.[https://www.researchgate.net/publication/327058303\\_Bab\\_El-Mandeb\\_Strait\\_a\\_Threatened\\_Strategic\\_Passage](https://www.researchgate.net/publication/327058303_Bab_El-Mandeb_Strait_a_Threatened_Strategic_Passage).



البريطاني والفرنسي والإيطالي، في شكل معدّ، تم نقل هذا الاهتمام من قبل خلفاء القيصر في نهاية الحرب العالمية الثانية، حاول ستالين دون جدوى تأسيس السيطرة السوفيتية على المستعمرات الإيطالية السابقة بما في ذلك إرتيريا، وقبل أن يؤسس السوفييت تواجداً بحرياً منتظماً في هذه المياه في نهاية الستينيات، اضطلعوا بمشاريع مساعدات استعداداً لهذا الاحتمال، في الخمسينيات من القرن العشرين، شيّدوا ميناء الحديد في شمال اليمن وبنوا مطاراً قريباً، وفي أوائل الستينيات من القرن الماضي جرفوا ميناء بربرة الصومالي، وعلى الرغم من إمكانية ترشيد هذه المشروعات لأسباب اقتصادية بحتة، إلا أن فائدتها العسكرية أصبحت واضحة عندما بدأ السوفييت في تطوير واستخدام ميناء بربرة الصومالي كقاعدة دعم رئيسية لسرب المحيط الهندي السوفيتي في السبعينيات،<sup>(1)</sup> ويمكن اعتبار الوجود البحري السوفيتي في المنطقة آنذاك تعبيراً ملموساً عن القلق السوفيتي بشأن أمن طريقها البحري الجنوبي، ويبدو أن هذا القلق قد بلغ ذروته في عهد الجمهورية الروسية، خصوصاً مع استمرار سعيها للتواجد في المياه الدافئة، مستغلة التوترات التي تشهدها المنطقة العربية، منذ ما عرف بـ "الربيع العربي".

**الصين:** أنشأت أول قاعدة عسكرية لها في الخارج في جيبوتي في عام 2017، لكنها لا تهتم بالمنطقة بسبب الوضع في اليمن أو المنافسة بين دول الخليج بالمقام الأول، فبعد سنوات من النفوذ الاقتصادي عبر استثمارات القوة الناعمة في جميع أنحاء أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، تسعى الصين حالياً إلى تأمين مواصلاتها البحرية خصوصاً مع الدول الإفريقية، وممارسة نفوذ أكبر على السياسة العالمية واختبار حدود المنافسة مع الولايات المتحدة في هذه العملية.<sup>(2)</sup>

كانت الصين قد أطلقت مبادرة "حزام واحد. طريق واحد" عام 2013، والتي تضمنت تخصيص مليارات الدولارات لاستثمارها في البنية التحتية للدول التي شملها طريق الحرير اتصالاً بأوروبا، وتنفق الصين ما يقارب من 150 مليار دولار سنوياً في 68 دولة وقعت على المبادرة، من بينها جيبوتي أين استثمرت بشكل كبير في البنية التحتية لجيبوتي من

1- Ibid.

2- Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Op. Cit.

خلال إبرام صفقات تعزز المصالح الجيوسياسية للصين على حساب سيادة الدولة المتلقية، على سبيل المثال تقترض جيبوتي الأموال من الصين بمعدل ينذر بالخطر، وتبلغ حصة بكين من ديون جيبوتي 91 في المائة.<sup>(1)</sup>

**اليمن:** بحكم موقعه الجغرافي، يمتلك اليمن أفضلية إستراتيجية في السيطرة على مضيق باب المندب، الذي يبدأ من "رأس منهالي" باليمن وصولاً إلى "رأس سيان" في جيبوتي، لامتلاكه جزيرة "بريم" التي تبلغ مساحتها 13 كم<sup>2</sup>، وفيها ميناء طبيعي بطرفها الجنوبي الغربي، بيد أنه خسر بعضاً من نفوذه في المضيق بسبب الحرب الأهلية المستعرة، كما أن القوى الكبرى عملت أيضاً على إقامة قواعد عسكرية قرب حوله وذلك لأهميته العالمية في التجارة والنقل.<sup>(2)</sup>

ارتباط المضيق بقناة السويس يعطي اليمن وموانئه وخاصة ميناء عدن، فرصة لتكون محطة عبور لاستقبال السفن وتزويدها بالوقود، بالإضافة إلى تحويلها إلى منطقة حرة ومركز تجاري يربط المنطقة بالعالم، لكن عدم استقرار اليمن "جعله لا يجني أي منافع اقتصادية من المضيق، الذي أصبح تحت الحماية الدولية، وهذا التدويل أفقده أي منافع مستقبلية، خصوصاً مع تضيق الخناق على ميناء عدن بفعل ما وصفها بـ "السياسات الأيديولوجية للحكومات اليمنية المتعاقبة"، لتستفيد من ذلك مواقع أخرى على غرار "جبل علي" في دبي، الذي لا يملك المقومات المتوفرة لميناء عدن".<sup>(3)</sup>

**الإمارات العربية المتحدة:** استغلت الإمارات مشاركتها في الحرب اليمنية وسجلت حضوراً لافتاً بمنطقة باب المندب، من خلال بناء قاعدة عسكرية في جزيرة بريم اليمنية بعد استعادة السيطرة عليها من الحوثيين، في أكتوبر 2015، وتشرف الإمارات أيضاً على معسكر "خالد بن الوليد"، بعد استعادته من الحوثيين، وهو يضمن الوجود الإماراتي في منطقة باب المندب

1- Alice Friend and Melissa Dalton, Blowing the Horn: How the United States Can Reclaim the Strategic Initiative in the Bab al Mandeb. Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://www.csis.org/analysis/blowing-horn-how-united-states-can-reclaim-strategic-initiative-bab-al-mandeb>.

2- Ibid

3-حنين ياسين، ميناء "بورت سودان" يهدم حلم الإمارات بالنفوذ بالبحر الأحمر، -sahafah-  
<https://sahafah.net/news/20224>

بحكم قربيه من المضيق، كما أن للإمارات وجود عسكري في إرتيريا عبر استخدام ميناء "عصب" الإرتيري لدعم عملياتها العسكرية في اليمن.<sup>(1)</sup>

تبذل الإمارات قصارى جهدها لتحافظ على تفوق ميناء "جبل علي" في دبي، عبر إضعاف الموانئ المنافسة بالقرن الأفريقي وساحل البحر الأحمر والسيطرة عليه، ولعل من أهم الموانئ التي عملت الإمارات على إضعافها ميناء عدن، جنوب اليمن، لما له من أهمية إستراتيجية تقضي على أهمية ميناء دبي، فهو أكبر ميناء، وتم تصنيفه في الخمسينيات من القرن الماضي على أنه ثاني ميناء عالمياً بعد ميناء نيويورك الأمريكي لتزويد السفن بالوقود، كما أن ميناء عدن يربط ملاحياً بين الشرق والغرب، ويتميز بحماية طبيعية من الأمواج والرياح الموسمية من الاتجاهات الأربعة، فهو يقع بين جبلي "شمسان" و "المزلقم"، ما يمكنه من العمل بدون توقف طوال العام، ونجحت الإمارات في السيطرة على ميناء عدن وإبعاده عن ميدان المنافسة في 2008، عندما صادق الرئيس اليمني المخلوع علي عبد الله صالح على منح شركة "موانئ دبي" العالمية حق إدارة ميناء عدن مدة 100 عام.<sup>(2)</sup>

لكن الحلم الإماراتي كاد ينتهي بعد رحيل صالح عن السلطة في العام 2011، فقد قررت الحكومة اليمنية الجديدة آنذاك، إلغاء الاتفاقية مع شركة "موانئ دبي"، إلا أن الإمارات عادت تحت غطاء "التحالف العربي" ومحاربة الحوثيين لتسيطر على معظم موانئ جنوبي اليمن، كما تسعى الإمارات حالياً للسيطرة على ميناء الحديد الذي ما زال خاضعاً للسيطرة الحوثية وقوات الرئيس المخلوع.

ليست موانئ اليمن وحدها من طالتها السيطرة الإماراتية، فموجب اتفاق مع إرتريا حصلت شركة "موانئ دبي" على حق استخدام ميناء ومطار "عصب" المطل على ساحل البحر الأحمر لمدة 30 عاماً، وفي مصر أيضاً تملك دولة الإمارات نفوذاً على البحر الأحمر، حيث وقعت الدولتان عقد شراكة لإنشاء شركة تنمية رئيسية لتطوير وتنمية منطقة ميناء "العين السخنة"، كما تسلمت شركة موانئ دبي العالمية

1- Luke Coffey, Bab el-Mandeb: The U.S. Ignores the Most Dangerous Strait in the World at Its Peril, The National Interest, June 28, 2018.

2- Joe Gould, op. cit.

في ماي 2018، إدارة ميناء "بربرة" على البحر الأحمر بموجب اتفاق مع جمهورية أرض الصومال.(1)

**جيبوتي:** تلعب جيبوتي دورا المنصة التي تنطلق منها كافة السياسات الدولية في البحر الأحمر وباب المندب، فقد أصبحت من أكثر الدول في الشرق الأوسط استضافة للقواعد العسكرية، بخمس قواعد، الأولى فرنسية (900 عسكري، و34 مليون دولار الإيجار السنوي، والكبرى في إفريقيا، وأقدم القواعد في جيبوتي)، وتستضيف قوات ألمانية وإسبانية، والثانية أمريكية (4000 عسكري، و60 مليون دولار الإيجار السنوي)، والثالثة إيطالية (90 عسكرياً، و34 مليون دولار الإيجار السنوي)، في حين كانت القاعدة الرابعة يابانية (600 عسكري، و30 مليون دولار الإيجار السنوي، وأول وجود عسكري خارج اليابان منذ الحرب العالمية)، والخامسة صينية (10 آلاف عسكري، و20 مليون دولار الإيجار السنوي)، في تحولٍ بمسار السياسة الصينية التي كانت ترفض إنشاء قواعد عسكرية في الخارج، إلا أن الظرف الحالي يفرض ذلك لتأمين المصالح الصينية.(2)

يبدو أن العدد لن يتوقف، فجيبوتي رحبت في عام 2016 بإنشاء قاعدة سعودية على أراضيها، حيث باتت هذه القواعد المصدر الأساسي للدخل القومي لدولة جيبوتي، التي تحصل على قرابة 250 مليون دولار، وهو ما يمثل ثلث موازنة البلاد، البالغ سكانها نحو مليون نسمة، مقابل تأجير أراضٍ لهذه القواعد، بحسب مركز مقديشو للبحوث والدراسات.(3)

**إيران وحركة الحوثيين:** تسيطر إيران بالفعل على مضيق هرمز، الذي يحمل 40% من حركة النفط في العالم، وبالتالي أهميتها الإستراتيجية، إضافة إلى ذلك لا تتردد طهران في التهديد بغلق المضيق في حالة وقوع هجوم على منشآتها النووية، أما في باب المندب فتتهم إيران بالتخطيط

1- Ibid

2- Eleonora Ardemagni, The Geostrategy of Straits: Hormuz and Bab al-mandeb, Security of navigation and port security are becoming an economic priority for all players in the Gulf. <https://www.eni.com/en-IT/global-energy-scenarios/strait-hormuz.html>

3- Callum Wood, Bab al-mandeb: the gate of tears, a focal point of money, oil and power. **The trumpeter**. August, 29, 2018. <https://www.thetrumpet.com/17645-bab-el-mandeb-the-gate-of-tears>.

للسيطرة على المضيق ونشر نفوذها من خلال دعم الحوثيين، إذ تقوم الإستراتيجية الإيرانية في باب المندب على تحقيق عدة أهداف أهمها:

- تسعى إيران لاستخدام مضيق هرمز كورقة مساومة وتهدد بشكل روتيني بإغلاقه، لأنها تسيطر بالفعل على مضيق هرمز المدخل الوحيد للخليج الفارسي/العربي، والسفن التي تحمل 18 مليون برميل من النفط يوميا تمر عبر هذا المضيق، وفقاً لـ Express، فإن إغلاق مضيق هرمز قد يدفع أسعار النفط إلى ما فوق 200 دولار للبرميل، غير أن نجاحها في ذلك مرتبط بقدرة ونجاح منافسيها في تحويل مضيق باب المندب إلى بديل حقيقي و فعال لمضيق هرمز.

- تمنح التهديدات بإغلاق المضيق إيران القوة والضغط لاسيما في المفاوضات، سواء كانت نووية أو غير ذلك.

- تجعل السيطرة على باب المندب إيران أكثر قوة، حيث أشار مركز الدراسات الأمريكي "ستراتفور" إلى أنه "لا يمكن للبحرية الإيرانية إنتاج ما يكفي من القوة للسيطرة على ممرات الشحن الرئيسية، لكن طهران أكدت وجودها حول باب المندب كوسيلة ممكنة لتعطيل التجارة العالمية في حالة وقوع هجوم على إيران ومفتاح نقطة للمفاوضات في المستقبل".

المملكة العربية السعودية: يعد باب المندب مهما جدا للسعودية لأنه يوفر بديلا يسمح بتجنب مخاطر الخليج الفارسي/العربي وخليج عدن وتدعيم القدرة المحدودة لخط الأنابيب السعودي الشرقي، لذلك قامت شركة "أرامكو" السعودية في عام 1982، ببناء خط أنابيب ما يقرب من 1200 كيلومتر الذي يغادر من بقيق، ويعبر كل الصحراء السعودية، ويؤدي مباشرة إلى البحر الأحمر إلى ينبع، تعتمد السعودية بشدة على هذا الطريق وتحاول الاستفادة منه، وتقدر صادرات النفط السعودية عبر باب المندب بنحو 500 ألف إلى 700 ألف برميل يوميا. ولكن على الرغم من العمل في عام 2014 لزيادة قدرة عبور 2 إلى 5 ملايين برميل في اليوم،

الا أن المملكة العربية السعودية لا تزال بحاجة إلى المزيد من طرق العبور، لاسيما عن طريق البحر.<sup>(1)</sup>

هاجم الحوثيون في اليمن ناقلات نفط سعودية كانت تمر عبر المضيق، وهو ما تسبب بارتفاع أسعار النفط في العالم. لذلك تسعى السعودية للدفاع عن استقرار المضيق، بالنسبة للقادة السعوديين، فإن ترك السيطرة للحوثيين هو بمثابة ترك الأمر للمنافس الإيراني، يمثل احتمال سيطرة إيران على باب المندب عبر حركة الحوثيين الشاغل السعودي الأساسي، خاصة أن الجمهورية الإسلامية لديها بالفعل دور مهم في مضيق هرمز، وهو ما يجعل الطريق كله من الخليج الفارسي/العربي إلى خليج عدن يخضع للسيطرة الإيرانية، مما قد يعوق الكثير من الصادرات السعودية التي تقع حقولها في الخليج الفارسي/العربي.

تتركز الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب للمملكة العربية السعودية بشكل عام حول الطاقة، لهذا الغرض، تحاول تقليل الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز وتقليل اعتمادها على هذا المضيق عن طريق بناء خط أنابيب 1200 كيلومتر، هذه الإستراتيجية مهمة للمملكة العربية السعودية لدرجة أنها تعتبر واحدة من دوافع السعودية للتدخل في اليمن، تخشى كل من المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة مواجهة إيران في مضيق هرمز، وبالتالي فإن الحليضان يحاولان بشكل غير مباشر وقف قوة إيران المتزايدة وموقعها المعزز في المنطقة، من خلال التركيز على مضيق باب المندب وتجاوز الخليج الفارسي ومضيق هرمز.<sup>(2)</sup>

### الختامة:

تشكل المساحات البحرية محور الصراعات الدولية، لأنها توفر أهم معابر ونقاط مرور جزء كبير من الموارد التي تحتاجها الشعوب، كما تشكل أهم نقاط اللقاء والاتصال بين القوى الدولية التي تسعى إلى تحقيق الأمن الأساسي والرخاء الاقتصادي، وتشكل هذه المساحات أكثر من أي وقت مضى تحديات جيوسراتيجية كبرى، تحتل الطرق البحرية والمضايق والقنوات مكانة بارزة على مستوى المخاطر الإستراتيجية

1- Ibid

2- Eleonora Ardemagni, op. cit.

بالنسبة للأمم، فهي المحاور المفضلة للتجارة والتبادلات، وتزداد بالتالي الحاجة لحمايتها والحفاظ على مستقبلها، والوضع الراهن بعيد عن أن يكون في حالة توازن، يكفي ملاحظة مدى شدة الصراعات اليوم حول المسطحات المائية والبحار، ومن الواضح أن الطرق البحرية تتطور وفقاً للسياقات السياسية والعسكرية التي تثقل كاهل نقاط العبور الإلزامية.

### قائمة المراجع:

#### المراجع العربية:

- (1) - اليمن-مضيق باب-المندب-صراع-إيران-الحوثيون-التجارة-الدولية-النفط  
<https://www.france24.com/ar/20180802>.
- (2) باب المندب.. القوة الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري لليمن، في:  
<https://alkhaleejonline.net/سياسة/باب-المندب-القوة-الجغرافية-التي-جلبت-الصراع-العسكري-لليمن/>
- (3) -حنين ياسين، ميناء "بورتسودان" يهدم حلم الإمارات بالنفوذ بالبحر الأحمر. في:  
<https://sahafah-24.net/news/20224>

#### المراجع الأجنبية:

- (1) - Alice Friend and Melissa Dalton, Blowing the Horn: How the United States Can Reclaim the Strategic Initiative in the Bab al Mandeb. Center for Strategic and International Studies
- (2) -Callum Wood, Bab al-mandeb: the gate of tears, a focal point of money, oil and power. The trumpet. August, 29, 2018. <https://www.thetrumpet.com/17645-bab-el-mandeb-the-gate-of-tears>.
- priority for all players in the Gulf. <https://www.eni.com/en-IT/global-energy-scenarios/strait-hormuz.html>
- (3) – Eleonora Ardemagni, The Geostrategy of Straits: Hormuz and Bab al-mandeb, Security of navigation and port security are becoming an economic
- (4) - Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/bab-al-mandab-shipping-chokepoint-under-threat>.
- (5) - Justine Barden, The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073>
- (6)-Joe Gould, CENTCOM chief: 'Vital US interests at stake' in Yemen, <https://www.defensenews.com/congress/2017/03/29/centcom-chief-vital-us-interests-at-stake-in-yemen>.
- (7)- Karim Zaouaq, Bab El-Mandeb Strait: A threatened strategic passage. [https://www.researchgate.net/publication/327058303\\_Bab\\_El-Mandeb\\_Strait\\_a\\_Threatened\\_Strategic\\_Passage](https://www.researchgate.net/publication/327058303_Bab_El-Mandeb_Strait_a_Threatened_Strategic_Passage).

(CSIS).<https://www.csis.org/analysis/blowing-horn-how-united-states-can-reclaim-strategic-initiative-bab-al-mandeb>.

- (8) – Luke Coffey, Bab el-Mandeb: The U.S. Ignores the Most Dangerous Strait in the World at Its Peril, The National Interest, June 28, 2018. <https://nationalinterest.org/feature/bab-el-mandeb-us-ignores-most-dangerous-strait-world-its-peril-24577>



## قناة السويس في ظل التطورات الإقليمية والدولية الراهنة

د. مصطفى بوسبوعه

جامعة باجي مختار- عنابة

## مقدمة:

ارتبطت أهمية المسطحات المائية بالنشاط الاقتصادي للإنسان، فالزراعة جعلت الأنهار والوديان مركز اهتمام الإنسان، وجعلت الحضارات الإنسانية الكبرى تتخذ من تلك المسطحات وما جاورها مركزا لها، ولئن كانت التجارة في بدايتها تتم على المستوى الداخلي فقط، فإنها انتقلت في مرحلة أخرى إلى المستوى الخارجي، أين باتت الطرق التجارية البرية أمرا شائعا، لتفتح السفن التجارية بعد ذلك طورا جديدا في التبادلات، وباتت هذه السفن التي تمر عبر عباب البحار والمحيطات الدولية ذات أهمية كبرى، حيث خطت مسارات تجارية ساهمت في ازدهار إمبراطوريات، وفتحت المجال لمرحلة جديدة في التاريخ الإنساني.

على الرغم من ارتباط مرحلة ازدهار الطرق التجارية البحرية بانتقال الثروة من الأرض (مرحلة الإقطاعية) إلى التجارة (مرحلة الماركنتيلية)، فإن ظهور المحرك وما استتبعه من ظهور الرأسمالية الصناعية وانتشارها في أوروبا، ساهم في تطوير حركة التجارة البحرية وأدى المنطق (النتائج) الذي يحكم الرأسمالية إلى زيادة الاهتمام بحفر القنوات البحرية المائية لاختصار المسافات البحرية وتقليل تكاليف الإنتاج.

يشكل الوضع القانوني للقنوات البحرية واحدة من المعضلات القانونية، التي تقبع تحديدا بين مبدأي السيادة وحرية الملاحة/التجارة الدولية، وهي معضلة رافقت مرحلة حفر قناة السويس، أين عكست توازنات دولية حاولت مراعاة المبدأين، وامتدت هذه المعضلة إلى مرحلة تأميم القناة أين اعتبرت الدول صاحبة الامتياز التأميم المصري لها اعتداءً على حقوقها، فيما رأت مصر في ذلك استكمالاً لمقتضيات سيادتها، يمتد هذا الترابط بين ما هو داخلي وخارجي إلى استعمال مصر لنجاحها في بناء واستعادة السيادة على القناة في ترويج صورة معينة لها، فافتتاح القناة كان أحد أهم مظاهر السيادة المصرية، أما التأميم فقد كان تعبيرا

عن القطيعة مع المرحلة الكولونيالية، ليروج فيما بعد النظام المصري لنجاعة اتفاقيات السلام، بعد إعادة تشغيل القناة بعد توقفها نتيجة الحرب مع إسرائيل، وهي حيلة لجأ لها نظام السيسي المتداعي الشرعية من خلال خلق تفريع ثان للقناة.

وأصبحت قناة السويس ضمن خارطة الصراعات الجديدة على المضائق والموانئ الدولية، وهي خريطة من المحتمل أن تؤثر وتتأثر بالتفاعلات الدولية في المستقبل، خاصة مع دخول الصين وروسيا كمنافس على الطرق البرية والبحرية وتغير ميزان القوى على المستوى الإقليمي، ولهذا تهدف هذه الدراسة إلى تحليل مدى تأثير قناة السويس بالتغيرات الحاصلة، على مستوى تغير توزيع القوة على المستويين الإقليمي والدولي.

#### أولاً- قناة السويس الفكرة، والتأسيس والتأميم

على الرغم من أن انتشار فكرة حفر القنوات البحرية (الاصطناعية)، تعد من الأفكار المستجدة في تاريخ البشرية، والتي تعود إلى تزايد الحركة التجارية عبر السفن، فإن المصريين القدامى يعدون سابقين في هذا المجال، فحسب بعض الدراسات ترجع أول قناة صنعها المصريون للربط بين البحر الأبيض والبحر الأحمر عبر فروع النيل وتحديدًا فرعي دمياط ورشيد إلى عهد فرعون مصر "سنوسرت الثالث" (1887-1849 ق.م).<sup>(1)</sup>

(1) "تاريخ قناة السويس"، هيئة قناة السويس، تاريخ الدخول 15.01.2020  
<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

خريطة رقم(01): طريقة الربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر عبر قناة سيزوستريس



المصدر: <http://bit.ly/2GLauIB>

تعرضت هذه القناة للطمر في العديد من المرات، وأعيد فتحها للملاحة بنجاح لتحمل في كل مرة اسم الملك الذي قام بإعادة تشغيلها، وخلال غزو الفارسي لمصر، أمر الملك "داريوس الأول" بإكمال القناة، لتصبح مكونة من جزئيين، يربط أحدهما خليج السويس بالبحيرة العظمى، بينما يربط الثاني البحيرة بواحد من فروع النيل في الدلتا، وظلت القناة في حالة جيدة خلال العصر البطلمي، لكنها تدهورت وأصبحت بحالة سيئة بعد ذلك، ليعاد حفرها في عهد الإمبراطور الروماني تراجان، ثم جرى إحيائها خلال إدارة "عمرو بن العاص" لمصر،<sup>(1)</sup> أغلقت القناة في 767م من قبل الخليفة العباسي "المنصور"

(1) "160 عاما على قناة السويس.. هل حفرها المصريون بنظام السخرة أم بالآلات؟"، الجزيرة نت ، تاريخ الدخول 12.01.2020  
<https://www.aljazeera.net/news/cultureandart/2019/4/28/المصريون-بنظام-السخرة-بالآلات-قناة-السويس-حفرها->

لقطع الإمدادات عن المتمردین في الدلتا وتجویع الثوریین في المدينة المنورة.<sup>(1)</sup>

جدول رقم (01) تسميات وسنوات (إعادة) تشغيل القناة الرابطة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط عبر تفرعات النيل

قناة سيزوستريس	1874 ق. م	العصر الفرعوني
قناة سيبي الأول	1310 ق. م	العصر الفرعوني
قناة نخاو الثاني	610 ق. م	العصر الفرعوني
قناة داريوس الأول	510 ق. م	عصر الفرس
قناة بطليموس الثاني	285 ق. م	عصر البطالمة
قناة الإمبراطور الروماني تراجان	117 م	عصر الرومان
قناة أمير المؤمنين	640 م	عصر الإسلام

#### المصدر:

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

لعبت التجارة الدولية في المرحلة الماركنتيلية دورا مهما في رسم معالم مشروع قناة السويس، ففرنسا كان يؤرقها التوسع التجاري للملكة الهولندية، ووصل الأمر بـ "لويس الرابع عشر" لخوض حرب ضدها، وهو أمر حاول أن يقف دونه الفيلسوف الألماني "غوتفريد ليبنز Gottfried Leibniz" الذي أشار عليه بأن يوسع نفوذه إلى مصر، وأن يحفر قناة بين البحرين المتوسط والأحمر لحصار هولندا من الناحية التجارية، على الرغم من أن هذه الفكرة لم تر النور في عهد لويس الرابع عشر، فإنها شكلت معالم السياسة (التجارية) الفرنسية، لتستعر فيما بعد أتون حرب تجارية بين بريطانيا وفرنسا كانت أولى ساحاتها الهند، أين

(1) تاريخ قناة السويس"، المرجع السابق.

حاول كلا الطرفين السيطرة على الهند، ليؤول النصر في معركة النفوذ لبريطانيا.<sup>(1)</sup>

أججت الثورة الفرنسية وتغير النظام الفرنسي والصراع بين الطرفين، فحاولت بريطانيا والنمسا استغلال الثورة للإجهاد على فرنسا، خاصة وان انتشار النظام الجمهوري في أوروبا كان يهدد الملكيات الأوروبية العتيدة،<sup>(2)</sup> بينما حاولت فرنسا أن تقطع طريق الإمدادات بين بريطانيا والهند وإيجاد طرق بحرية تعوضها عن طريق الرجاء الصالح الذي استحوذت عليه القوى الأوروبية المناوئة لفرنسا، ولهذا فقد كانت الحملة الفرنسية على مصر (1798-1801) إحدى أهم فصول معركة النفوذ التجاري بين الطرفين، غير أن هذه الحملة لم تكن ذات أبعاد تجارية وسياسية فقط، بل كانت مدفوعة أيضا بعوامل حضارية دفعت "نابليون بونابرت" المولع بنموذج ألكسندر الأكبر، إلى اصطحاب 167 عالما ضمن اللجنة العلمية والفنية arts sciences Commission des et des arts، وتاما كما أسس الإسكندر الأكبر الإسكندرية كمدينة للثقافة والتجارة اليونانية،<sup>(3)</sup> أراد "بونابرت" أن يجعل من مصر مركزا للنفوذ التجاري الفرنسي، لقطع الطريق على بريطانيا والإمبراطوريات الأوروبية من جهة، ولجعلها مسرحا لنشر نموذج المديركتوار executive Directoire من جهة أخرى، وكانت حملة "بونابرت" إحدى فصول الاستعلائية العرقية التي كرسها العقل التنويري الأوروبي، والتي تتطلب مهمات تحضيرية (فكرة الرسالة الحضارية) يقوم بها الغربي (المتحضر) لمصلحة باقي الشعوب (غير المتحضرة).

لم يكن أي مشروع ليحقق أهداف "نابليون" أفضل من مشروع "ليبنتز" الذي رُفض من قبل، ولهذا فقد كُلف "جاك ماري" لوبير Jacques-Marie Le Père، وهو أحد المهندسين الذين كانوا ضمن اللجنة العلمية والفنية، بإعداد دراسة حول إمكانية ربط البحرين، خلصت الحسابات التي أعدها "لوبير"، إلى أن حضر قناة مباشرة بين البحرين من

(1) مجد طلعت حرب، قناة السويس، (القاهرة: مطبعة الجريدة، 1910). ص 25.

(2) مجد يسري أبو هدور، "كيف قرأ المؤرخون حملة نابليون على مصر"، الميادين، تاريخ الدخول، <http://bit.ly/31YrOp28.01.2020>

(3) Erin Peters, "The Napoleonic Egyptian Scientific Expedition and the Ninetenth-Century Survey Museum", Master thesis, Seton Hall University, 2009, p.01

شأنه أن يؤدي إلى غرق الدلتا، بسبب الفرق بين البحرين الذي قُدر بتسعة أمتار وتسعين سنتيمتر، وهو ما حدا بـ "نابليون" إلى التخلي عن الفكرة.<sup>(1)</sup>

لم تكن هذه الدراسة جماعة "سان سايمون" بقيادة "بروسبار أونفونتتا" "Enfantin Prosper"، المعروف بالأب le père، التي تؤمن بمشروع الإنسانية العالمية، وتعتبر أن ربط البحرين هو تعبير عن زواج الشرق بالغرب لجعل العالم جسدا واحدا، عن مواصلة جهودها لحضر القناة، خاصة وأن المهندس الفرنسي "لينان دو بلزون" Linant de Bellefonds قد أعد دراسة عام 1840م أكد فيها إمكانية حضر القناة، ولهذا الغرض تم إنشاء جمعية لدراسات قناة السويس، وأصدر المهندس الفرنسي "بولان تالابو" تقريرا في أواخر عام 1847 مبنياً على تقرير "لينان" أكد فيه إمكانية حضر القناة،<sup>(2)</sup> بناءً على هاتين الدراستين، انتقل الأب "بروسبار" إلى مصر بغرض الترويج لفكرته، وقد أدرك أن نجاحه مرتبط بإزالة الطابع الديني عن المشروع من جهة، وجعله مشروعاً عالمياً من جهة أخرى، خاصة وأن حضر مثل هذه القناة في ظل خريطة التحالفات الدولية آنذاك، كان من شأنه أن يؤدي إلى إشعال حرب بين حلفي مصر وفرنسا من جهة وبريطانيا والدولة العثمانية من جهة أخرى،<sup>(\*)</sup> وبالفعل فقد تم التأسيس لشركة تكونت من كل من فرنسا وبريطانيا والنمسا وألمانيا، أوكلت لها مهمة القيام بدراسة أخرى حول إمكانية حضر القناة، غير أن وفاة محمد علي باشا وتولي عباس باشا الحكم عام 1848 الميال للتحالف مع بريطانيا، حال دون اكتمال المشروع.<sup>(3)</sup>

حاول "فرديناند دي لسبس" Ferdinand de Lesseps الدبلوماسي الفرنسي السابق، والذي اطلع على مشروع "لينان" وقابل "الأب بروسبار"

(1) محمد كرد علي، خطط الشام، الجزء الخامس، (دمشق: مكتبة النوري، 1983). ص 120.  
(2) عصام عبد الفتاح، أيام محمد علي (عسكرية الإرادة وصناعة التاريخ)، (القاهرة: الشريف ماس للنشر والتوزيع، 2014). ص 162.

(\*) يعود التحالف العثماني البريطاني، إلى اعتقاد بريطانيا أن روسيا القيصرية تعمل على إيجاد منافذ توصلها للهند، ولهذا فإن الدولة العثمانية كانت تمثل منطقة عازلة تحول دون تحقيق روسيا لهذا الغرض.

للمزيد راجع: مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج1، (القاهرة: مطبعة مصر، 1953). ص 21.

(3) محمد طلعت حرب، المرجع السابق. ص 1.

إعادة إحياء المشروع، خاصة أنه كان يتمتع بحظوة لدى سعيد باشا الذي تولى الحكم 1854 م، وبالفعل بدأ "دي لسييس" في إعداد العدة للمشروع، أين باشرت لجنة دولية إعداد دراسة نهائية حول جدوى حفر القناة والتي أكدت إمكانية الحفر، وفي نوفمبر 1855 منح سعيد باشا حق الامتياز لحفر قناة السويس، وبعدها بأشهر وتحديدا في 5 جانفي 1856 تم إصدار وثيقة الامتياز الثاني، والتي تضمنت في جلها شروطا مجحفة في حق مصر، فإلى جانب منح الشركة العالمية لقناة السويس Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez الحق في حفر القناة، وتنازلت مصر عن الأراضي المطلوبة لإنشاء القناة مجانا، ومنحها حق انتزاع الأراضي لحفر القناة مقابل دفع تعويضات لأصحابها، وأجبر المزارعون المصريون على دفع مقابل للسقي من مياه القناة، بالإضافة إلى حق فرض الرسوم على السفن، إلى جانب طول مدة الامتياز التي بلغت 99 سنة، هذا في مقابل حصول مصر على 15% من أرباح القناة<sup>(1)</sup> علاوة على الأهداف الإستراتيجية التي كانت تصبو إليها فرنسا من خلال حفر القناة، فإنها أرادت إقامة مجمع زراعي في الأراضي المحيطة بالقناة، وقد ساعدها على ذلك اعتماد نظام السخرة في حفر القناة، والذي كان قائما على انتزاع الفلاحين من أراضيهم للقيام بأعمال الحفر،<sup>(2)</sup> وهو أسلوب يتبعه عادة الاستعمار الفرنسي ويقوم على كسر البنى السوسيو-اقتصادية لاقتصاد الدولة الخاضعة لاحتلالها أو لنفوذها.<sup>(\*)</sup>

على الرغم من العقبات التي واجهت عمليات الحفر، والتي تأرجحت بين العقبات المالية، والتي تم حلها من خلال شراء سعيد باشا لـ 44% من أسهم الشركة للإبقاء على تشغيلها، والتخوفات التي كانت لا تزال تنتاب البريطانيين والعثمانيين الذين سعوا لإيقاف المشروع ولو مؤقتا، ولكن نابليون الثالث تدخل لدى الطرفين لتهدأتهما، وبدأت عملية الحفر في 25

(1) ماهر حسن، "قراءة لعقد الامتياز الأول والثاني لقناة السويس في يناير 1856"، المصري اليوم، تاريخ الدخول 02.02.2020

<https://www.almasryalyoum.com/news/details/784961>

(2) "قناة السويس"، ج 1، قناة الجزيرة الوثائقية، (تاريخ المشاهدة 05.02.2020)

<https://www.youtube.com/watch?v=1K3eO0nz2GM>

(\*) للمزيد حول الموضوع راجع :

مصطفى بوصبوعه، الاقتصاد التضامني كآلية لتحقيق المساواة الاجتماعية والمناطقية، (الجزائر: منشورات فرديشابر، 2020).

أفريل 1865،<sup>(1)</sup> وتوقفت أشغال الحضر بعد تولي إسماعيل باشا الحكم واعتراضه على نظام السخرة، وبعد تدخل نابليون الثالث والتحكيم بين الشركة ومصر استئنفت الأشغال،<sup>(2)</sup> والتي انتهت في 17 نوفمبر 1869، حيث أزيل الحاجز عند السويس، وتدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط إلى البحر الأحمر، وافتتحت القناة للملاحة العالمية.

نظرا للدلالات التي كان يحملها الافتتاح لمصر، خاصة وأنها تمثل إحدى تجليات الاستقلال عن الدولة العثمانية، فقد أقام إسماعيل باشا حفلا كبيرا، غير أن حلم السيادة المصرية سرعان ما تبدد بعد أن تراكمت عليها الديون، واضطرت إلى بيع أسهم المستثمرين المصريين وأسهم سعيد باشاعام 1875، وهذا بعد أن امتد النفوذ البريطاني ليشمل حتى فرنسا،<sup>(3)</sup> وبعد إتفاقية القسطنطينية عام 1888، التي سمحت للسفن بالعبور وقت السلم والحرب دون تمييز، باتت القناة في تسييرها جسما مستقلا تماما عن مصر.

مع إنتشار المد التحرري، وبعد إنقلاب الضباط الأحرار عام 1952، تزايد إدراك القيادة المصرية أن إكمال الاستقلال المصري لن يتم إلا من خلال تأميم قناة السويس، والذي تم بعد أن ألقى جمال عبد الناصر خطابا بمدينة الإسكندرية في 26 جويلية 1956، تضمن كلمة السر التي أعطت الإشارة لإنطلاق عملية تأميم القناة، ولم تكن كلمة السر سوى إسم المهندس "ديليسبس"، والتي كررها جمال عبد الناصر 17 مرة،<sup>(4)</sup> شنت كل من إسرائيل وبريطانيا وفرنسا حربا ضد مصر عرفت بالعدوان الثلاثي كرد فعل على تأميم القناة، وإن كان لكل طرف من هذه الأطراف هدفه من هذا العدوان، فبينما سعت إسرائيل التي إستطاعت خلال العدوان مضاعفت حجم إسرائيل بأربعة مرات، إلى تحقيق حلم إنشاء

(1) تاريخ قناة السويس"، المرجع السابق.

(2) مجد طلعت حرب، المرجع السابق، ص 75.

(3) مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة: النزاع المصري البريطاني، ج 2، (القاهرة: دار أخبار اليوم، 1952). ص 15.

(4) سعيد الشحات، "ذات يوم.. 26 يوليو 1956.. عبد الناصر يكرر اسم ديليسبس 17 مرة في خطابه لإعطاء كلمة سر تأميم قناة السويس"، اليوم السابع، (تاريخ الدخول 10.02.2020)

<http://bit.ly/2STVvIT>



مملكة إسرائيل الثالثة،<sup>(1)</sup> حاولت فرنسا التي فشلت في ثني عبد الناصر عن دعم الثوار الجزائريين، الانتقام من الدعم المصري واسترجاع القناة، أما بريطانيا فقد كانت بدورها تريد إستعادة السيطرة على القناة، ومن خلفه جزء من أمجادها الإمبراطورية، غير أن الموقف الأمريكي والتهديدات السوفييتية كانت رسالة واضحة لفرنسا وبريطانيا أن دورهما قد تراجع في النظام الدولي، ولهذا فإن قناة السويس لا تزال تعتبر بالنسبة لبريطانيا مسألة كبيرة، فخسارتها لهذه القناة كانت نهاية لإمبرطورتها وموقعها كقوة عظمى،<sup>(2)</sup> وهي التي أكد يوما رئيس وزرائها "بينجامين دزرائيلي" Benjamin Disraeli بعد أن تقرر تسمية الملكة فيكتوريا كإمبراطورة للهند: "أن عالما جديدا يتشكل، بمؤثرات جديدة، وبمخاطر يمكن أن نتعامل معها (...). ملكة بريطانيا باتت صاحبة السيادة على أقوى الدول الشرقية"<sup>(3)</sup>، خطاب الجديد New يرتبط في القاموس الغربي بانتصارات كبيرة وهيمنة غير مسبوقة، وهو خطاب يشبه إلى حد ما خطاب إعلان النظام الدولي الجديد من قبل الولايات المتحدة، والمفارقة تكمن في أن قناة السويس التي كانت إحدى مظاهر هيمنة إمبراطورية لا تغيب الشمس، كما كانت إحدى معالم أفولها.

### ثانيا. قناة السويس الأهمية الجيواقتصادية

يبلغ طول قناة السويس 193.5 كلم، من ميناء بور سعيد على ساحل البحر المتوسط وحتى ميناء السويس على ساحل البحر الأحمر، بما في ذلك مجراها في البحيرات المرة وبحيرة التماسيح وتضريعاتها، وتسير القناة مع الحافة الشرقية لبحيرة المنزلة في خط مستقيم حتى بحيرة التماسيح، ثم تنحرف شرقا إلى البحيرات المرة فخليج السويس، ويتراوح عرضها بين 300-350م، وقد قامت الحكومة المصرية بعمل تضريعات للقناة زادت من طولها بمقدار الثلث، ويبلغ طول قطاعاتها

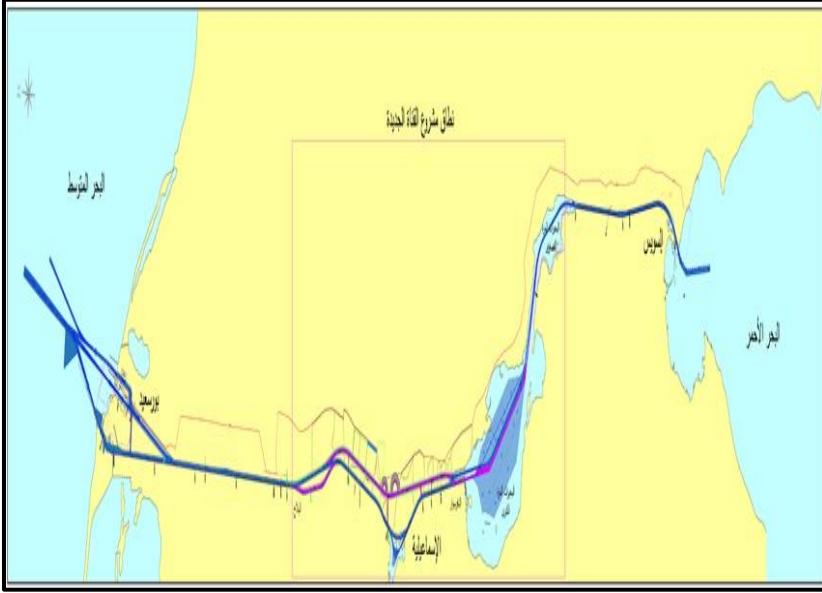
(1) باسل درويش، "وثائق تكشف عن خطط بن غوريون لضم غزة وسيناء عام 1956"، العربي 21، (تاريخ الدخول 10.02.2020)

(2) sarabi21.com/story/966250/ "A Painful Lesson in Diplomacy"، The Guardian, (accessed on 13.02.2020)  
https://www.theguardian.com/world/2006/oct/31/worlddispatch.egypt

(3) Edward Palmer, William Morris: Romantic to Revolutionary, (Pantheon Books, 2011), p.203.

المزدوجة 68 كلم، ويتراوح عمقها بين 20 و 25 متر،<sup>(1)</sup> في 2015، تم افتتاح التوسعة الجديدة للقناة، حيث تم توسيع وتعميق تفرعات البحيرات الكبرى والبلاخ بطول 35 كلم.<sup>(2)</sup>

### خريطة رقم (02) مسار عبور قناة السويس

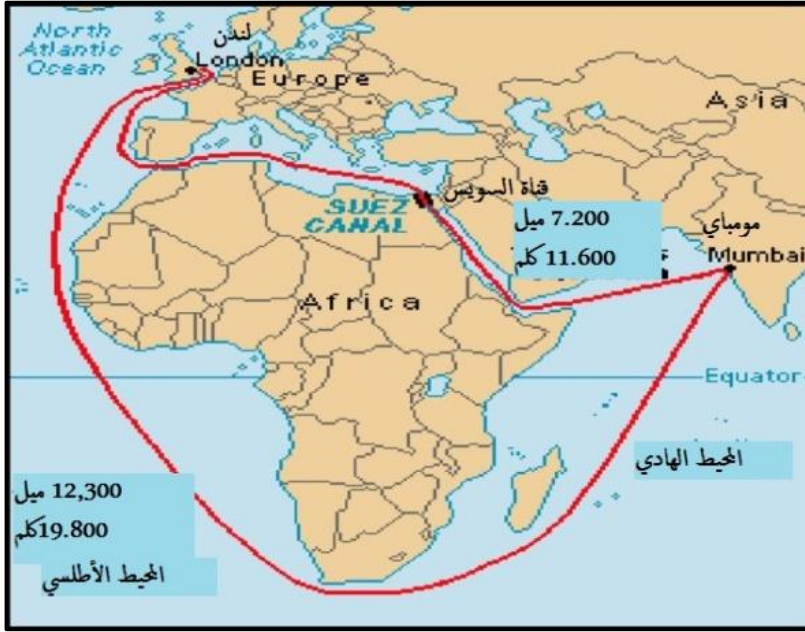


المصدر <http://bit.ly/39GzoMJ>

كان من الناحية التجارية، لافتتاح القناة سنة 1869 تأثيرا ثوريا على التجارة الدولية، ساعدت قناة السويس في خفض المسافة مثلا بين لندن عاصمة المملكة البريطانية، والتي كانت تعتبر القوة البحرية والصناعية المهيمنة في القرن التاسع عشر، ومومباي التي كانت تعتبر بوابة التجارة للهند والشرق الأقصى، من 19 ألف كيلومتر عبر رأس الرجاء الصالح، إلى 11 ألف كيلومتر عبر قناة السويس، وكان ذلك من الأحداث الثورية المؤثرة في تطور حركتي الملاحة والتجارة الدوليتين عبر البحار، لما فيه من اختصار للوقت، واقتصاد في التكاليف، وتقليل من المخاطر الناجمة عن الإبحار لمدة طويلة في المياه المفتوحة للمحيطين الأطلسي والهندي.

(1) نعيم الظاهر، جغرافية الوطن العربي، (عمان: دار اليازوري العلمية، 2007)، ص 28.  
 (2) "Egypt Launches Suez Canal 3xpansion", BBC News , (accessed on 15.02.2020).<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-33800076>

خريطة رقم (03): الطريق المختصرة عبر قناة السويس بين لندن ومومباي



المصدر: (بتصرف).

<https://globalriskinsights.com/suez-canal/>

عبرت القناة خلال عام 2019 أكثر من 18 ألف سفينة، حملت مليار و207 ملايين طن، من مجموع 11 مليار طن التي تم نقلها عبر البحر خلال نفس السنة، لتبلغ بذلك حصة قناة السويس 10% من تجارة العالم، بالمقارنة مع سنة 2018 التي سجلت حمولات بلغت ملياراً و139 مليوناً و630 ألف طن، فقد ارتفعت حركة التجارة الدولية العابرة بالقناة بنسبة 5.6%، كما ارتفعت عائداتها، خلال عام 2019 من 5.7 مليار دولار عام 2018 إلى 5.8 مليار دولار، بزيادة قدرها 1.3%.<sup>(1)</sup>

(1) نادية سلام، "تعرف على حركة التجارة الدولية بقناة السويس طوال عام 2019"، المال، (تاريخ الدخول 14.02.2020). <http://bit.ly/31YAxg6>

## جدول رقم (02) حركة السفن وحمولتها عبر قناة السويس

السنة	عدد السفن	الحمولة الصافية	الحمولة الكلية
2011	17,800	928,964.000	691.802.000
2012	17224	928.473.000	739.911.000
2013	16596	915,469,000	754.463.000
2014	17148	962,745.000	822,320,000
2015	17483	998.654.000	822.917.000
2016	16388	974.184.000	819.154.000
2017	17550	1.041.573.000	908.568.000
2018	18174	1.139.629.000	983.389.000
2019	18880	1.207.085.000	1.031.192.000

المصدر: <http://bit.ly/39Gwis0>

أدت التغيرات في طبيعة النظام الدولي سواء من الناحية الاقتصادية أو السياسية، وتغير أولويات التجارة الدولية، إلى تغيير خارطة الموانئ الدولية، أين باتت بعض الموانئ البترولية كميناء رأس تنورة السعودي يحظى بأهمية كبيرة، ولهذا فإن الأهمية التجارية للقناة، باتت تقاس اليوم بقدرتها على الحصول على حصة من تجارة البترول والغاز، وهذه الحصة ترتبط بتجسير المسافات بين الموانئ الرئيسية، فمثلا تعتبر السعودية من أهم زبائن قناة السويس وذلك بسبب أن القناة توفر منفذا إلى ميناء روتردام (أكبر ميناء في أوروبا) أقصر ب 46% من طريق رأس الرجاء الصالح.

#### خريطة رقم (04) الطريق بين مينائي رأس تنورة وروتردام عبر رأس الرجاء الصالح وقناة السويس.



تلعب قناة السويس دورا مهما في تجارة البترول والغاز، حيث أشار تقرير لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية، أن إجمالي تدفقات النفط عبر قناة السويس،<sup>(\*)</sup> وخط أنابيب سوميدي مثل حوالي 9% من إجمالي النفط المنقول بحرا (النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة) فيعام2017، فيما تمثل تدفقات الغاز الطبيعي المسال عبر قناة السويس وخط أنابيب سوميد، حوالي 8% من النفط العالمي وتجارة الغاز الطبيعي، وتكسب قناة السويس أهمية متزايدة للخام والمنتجات البترولية الأمريكية والروسية المتجهة إلى آسيا والشرق الأوسط.<sup>(1)</sup>

تحتل قناة السويس من الناحية الإستراتيجية موقعا إستراتيجيا هاما، فوجود قواعد عسكرية في منطقة قناة السويس يسمح بعملية نشر سريعة عبر البحر المتوسط شمالا والبحر الأحمر غربا، كما أن موقع - مصر الذي يتوسط خمسة مضائق إستراتيجية، هي مضيق هرمز وبابالمندب وجبل طارق والبوسفور والدردينيل،<sup>(2)</sup> يعزز من أهمية القناة من الناحية الإستراتيجية، لهذا فإنه وبمجرد ظهور فكرة حفر القناة، حاولت بريطانيا عرقلة المشروع، ولهذا فليس مستغربا أن تعلن بريطانيا خلال بداية ارتسام فكرة حفر القناة، عبر اللورد "بالمرستون" وزير خارجيتها أنها ستحتل مصر في حالة حفر قناة السويس،<sup>(3)</sup> وهو ما تم بالفعل بعد سنوات قليلة من افتتاح القناة، وهذا ما يفسر الرفض المبدئي الذي أبداه محمد علي باشا لمشروع القناة، وتخوفه من أن يخلق المشروع بوسفورا آخر، وبالفعل فقد أدى حفر القناة إلى مطامع إستراتيجية للقوى الكبرى، وكما كان نعمة على مصر فقد كان أحد أسباب دخولها ضمن مطامع (نيو) كولونيالية: "قناة السويس هي قضية الصراع بين الشرق والغرب منذ أن وجد الغرب سبيله إلى خزائن الشرق، وهي قطب الرحى في كل برنامج استعماري (...)"، ولذلك كانت وثيقة

(\*) إجمالي تدفقات النفط عبر قناة السويس دون احتساب خط أنابيب سوميد، يصل إلى 5%.  
<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/egypt/11426746/The-Suez-Canal-by-numbers.html>

(1) «The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade» , Energy Information Administration, (date of access 14.02.2020) <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152>

(2) "دولة قناة السويس"، ج [1]، المرجع السابق.  
 (3) مصطفى الحنفاوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة: النزاع المصري البريطاني، ج 2، المرجع السابق، ص 15.

الصلة بجميع الحروب التي نشبت، وبتطورات العالم في ميدان السياسة والاقتصاد".<sup>(1)</sup>

### ثالثاً- قناة السويس وخريطة التوازنات الإقليمية والدولية الجديدة

نظرا للأهمية الجيو-اقتصادية للقناة، فقد باتت تشكل أحد أهم معالم الحرب التجارية والإستراتيجية الدائرة رحاها على المستويين الإقليمي والدولي:

1/ إسرائيل: السعي الدؤوب لخنق مصر إستراتيجياً: تشكل مصر القوة الديمغرافية التي وصل عددها إلى مئة مليون نسمة، أهم التهديدات (الوجودية) لإسرائيل، وبالرغم من اتفاقية السلام ووجود نظام سياسي موالي للغرب، فإن إسرائيل تسعى جاهدة لحصار مصر إستراتيجياً، سواء عن طريق السعي لتقليص حصتها من مياه النيل، خاصة وأن الدعم الإسرائيلي يبدو واضحاً لإقامة واستمرار مشروع سد النهضة الأثيوبي، أو عبر إقامة مشاريع منافسة لقناة السويس، ففي 2014 أماطت صحيفة "هآرتس" الإسرائيلية اللثام، عن "مشروع إسرائيلي مقترح بشق قناة منافسة لقناة السويس، تربط إيالات على البحر الأحمر مع ميناء أشدود على البحر المتوسط،<sup>(2)</sup> كما تسعى إلى إنشاء خط سكة حديد يربط بين الميناءين،<sup>(3)</sup> علاوة على ذلك فإن الهاجس الأمني المصري في سيناء المدفوع بالتزاماتها في اتفاقية كامب ديفيد، يجعل من المنطقة أمنية بامتياز، ويجعل من تطوير القناة أمراً صعباً على اعتبار أن "سيناء هي الظهير الجغرافي لقناة السويس".<sup>(4)</sup>

(1) مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، ج 1، المرجع السابق. ص15  
(2) "تنازل مصر عن تيران وصنافير يفتح الباب أمام إسرائيل لضرب قناة السويس"، العربي 21، تاريخ الدخول 15.02.2020

(3) "انتقال تيران وصنافير إلى السعودية يحقق مصالح اقتصادية وإستراتيجية لإسرائيل"، العربي 21، تاريخ الدخول 15.02.2020

(4) "دولة قناة السويس"، ج 2، الجزيرة الوثائقية، (شاهد يوم 5.2.2020)  
<https://www.youtube.com/watch?v=JEMued6xbpM>

## خريطة رقم (05): المشروع الإسرائيلي للربط بين البحرين المتوسط والأحمر



المصدر: <http://bit.ly/38L81kN>

2/ تأثيرات تغير ميزان القوى الإقليمي على قناة السويس: شهد النظام الإقليمي العربي تغيرات كبيرة، أدت بدول الخليج إلى تصدر هذا النظام، وهذا بعد الحرب على العراق 2003، والحرب الأهلية المتواصلة في سوريا منذ 2011، والتراجع الكبير للدور المصري. تقاطع المصالح الإسرائيلية مع دول الخليج خاصة السعودية والإمارات، قد يفسر الضغط السعودي على مصر، من أجل أن تتنازل عن جزيرتي تيران وصنافير، حيث أن التنازل المصري عن الجزيرتين، سيحول جزءاً من مضيق تيران إلى مياهدولية، ويسمح بالتالي بتحقيق المشروع الإسرائيلي<sup>(1)</sup>، أما الإمارات ورغم المشاريع الكبيرة التي أعلنت التزامها القيام بها من أجل تطوير منطقة قناة السويس، فإنها لم ترى النور لحد الساعة، ويبدو أن الأمر سيستمر كذلك، وذلك لضمان عدم منافسة ميناء "جبل علي"<sup>(2)</sup>.

3/ حروب الممرات التجارية: إذا كانت حرية انتقال السلع والخدمات هي عصب النظام الاقتصادي الدولي، فإن خطوط النقل البحرية من موانئ

(1) "انتقال تيران وصنافير إلى السعودية يحقق مصالح اقتصادية وإستراتيجية لإسرائيل"، المرجع السابق.

(2) محمد مغاور، "ماذا يعني توغل "موانئ دبي" بقناة السويس وشمال دلتا مصر؟"، العربي 21،

(تاريخ الدخول 16.02.2020) <http://bit.ly/2SzBCb2>

ومضائق بحرية هي القلب النابض لهذا النظام، حيث أن 80% من حجم التجارة العالمية ينقل بحراً،<sup>(1)</sup> تدرك الصين والقوى الصاعدة الساعية للخروج من عصر الهيمنة الأمريكية هذه الحقيقة، وأن الحرب القادمة ستكون حرباً تجارية، وستكون الممرات التجارية إحدى أهم معاركها المُحددة لمستقبل النظام الدولي، ولهذا فالصين بدأت منذ 2013 في خوض معركة الطرق التجارية عبر مشروع الحزام والطريق، وهو مشروع يصبو من جهة إلى التقليل من حجم التجارة البحرية لصالح التجارة البرية عن طريق السكة الحديدية، ويهدف من جهة أخرى إلى كسر الممرات التقليدية التي توارثتها الولايات المتحدة عن المرحلة الماركنتيلية، ولهذا يبدو أن الصين تتجه إلى التقليل من أهمية قناة السويس، حيث "تعتبر القناة ضمن المشروع مجرد ممر ملاحى لا غير".<sup>(2)</sup>

يترافق السعي الصيني مع التغيرات المناخية التي يبدو أنها سترسم عالم تتنافس فيه ممرات بحرية تقليدية تعبر عن هيمنة أمريكية، في مقابل ممرات بحرية جديدة تعبر عن محاولة الخروج من هذه الهيمنة، فدوبان الجليد في القطب الشمالي بسبب الاحتباس الحراري، فصح المجال لظهور ممرات جديدة، ومن الضروري الإشارة إلى أن الممرات في القطب الشمالي، تنقسم إلى ممرات يتم استخدامها وممرات يتم دراسة مدى إمكانية استخدامها في ظل التغيرات المناخية، تضم الفئة الأولى طريق البحر الشمالي Sea Route The Northern، وهي طريق موسمية بدأت تكتسب أهمية متزايدة، حيث أبحرت 71 سفينة عن طريقه في 2013، مقارنة بـ 46 سفينة في عام 2012،<sup>(3)</sup> مما يشير إلى أن استخدام الطريق أصبح بالفعل أكثر جاذبية، يأتي الاهتمام الصيني بهذا الطريق نتيجة المكاسب التجارية التي يمكن أن تحققها عبر هذا الممر، فسفينة شحن متجهة منشغهاي إلى روتردام عبر ممر البحر الشمالي، تقطع 14 ألفاً و875 كلم، بدلاً من 19 ألفاً و300 كيلومتر عبر قناة السويس.<sup>(4)</sup>

(1) نادية سلام، المرجع السابق.

(2) عبد الله المصري، "لماذا خرجت مصر خاسرة من مشروعات طريق الحرير الجديد؟"، العربي 21، تاريخ الدخول 16.02.2020، في: <http://bit.ly/2SRXwFu>

(3) StianSagbakken, "The Northern Sea Route A viable option for the Norwegian shipping industry?", Master Thesis, (Copenhagen Business School, Department of Management, Politics and Philosophy, 2014), p.1.

(4) Yannik Moorman and Others, "Arctic Routing: From Rotterdam to Yokohama Via the Arctic or San Francisco", p.15, (accessed on



## خريطة رقم(06): مقارنة بين ممري قناة السويس والقطب الشمالي



المصدر: (بتصرف) <http://bit.ly/37CBpIm>

أما الفئة الثانية، فهي الممرات التي في طور الاكتشاف والتجريب، وتضم الممر الشمالي الغربي والممر الشمالي الشرقي، يربط الممر الشمالي الغربي بين المحيطين الأطلسي والهادي، والممر الشمالي الشرقي وهو ممر شحن بحري من المحيط الأطلسي إلى الهادي على طول ساحل القطب الشمالي الروسي من بحر بارنتس بمحاذاة سيبيريا إلى الشرق الأقصى، منذ 2016 بدأت بيجين في حث سفنها على اتخاذ مسار الممر الشمالي الغربي، حيث أكد "ليو بنغي" Liu Pengfei المتحدث باسم إدارة السلامة البحرية الصينية: "أن سفناً تحمل أعلاماً صينية ستبحر في هذا الطريق مستقبلاً"<sup>(1)</sup> ولأهمية هذا المسار بالنسبة للصين، أصدرت في 2018 أول تقرير رسمي لسياسة القطب الشمالي Paper Arctic Policy White، عبرت فيه عن أملها في العمل مع جميع الأطراف لبناء "طريق الحرير

16.02.2020).<http://www.maritimesymposium-rotterdam.nl/uploads/Route/Alternative%20Arctic%20Routing.pdf>

(1)- China sets its sights on the Northwest Passage as a potential trade boon , The Guardian, (date of access 16.02.2020)

<https://www.theguardian.com/world/2016/apr/20/china-northwest-passage-trade-route-shipping-guide>

القطبي"، من خلال تطوير طرق الشحن في القطب الشمالي،<sup>(1)</sup> أما الممر الشمالي الشرقي فتحاول روسيا من خلال تطوير المنطقة بجعله ممرا بديلا عن الممرات التقليدية، لأن ذلك يسمح للسفن بكسب 15 يوما بالمقارنة مع الطرق التقليدية التي تمر عبر قناة السويس.<sup>(2)</sup>

كما أن المشروع الذي أعلنت عنه نيكاراغوا، والتي تسعى من خلاله إلى إنشاء مشروعها الملاحي الموازي لقناة بنما، مما سيؤثر في حال إنجازها على قناة السويس،<sup>(3)</sup> هذا ناهيك عن المنافس التقليدي للسويس قناة بنما، والتي شهدت توسعات تتيح عبور 14 ألف حاوية، ويمكن أن يبلغ عرضها 49 مترا وطولها 366 مترا.<sup>(4)</sup>

### الخلاصة:

ليست قناة السويس، مجرد ممر مائي ذي أهمية اقتصادية، وإنما هي تعبير عن تاريخ طويل يلخص طموحات الإنسان لتطويع الطبيعة وتسخيرها خدمة لمصالحه ومآربه، كما تعكس القناة في نفس الوقت حجم الصراعات، فمن جهة تعكس صراعا حضاريا يتلخص في سمو عرق على باقي الأعراق، ويعكس من جهة أخرى صراعا عقديا ضاربا في عمق التاريخ، هذا ناهيك عن الأهمية الجيو-اقتصادية للقناة التي عكست توازنات دولية وتنعكس اليوم عليها هذه التوازنات التي أفرزتها المنافسة الاقتصادية المستعرة بين عدة أطراف.

خلصت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- من الناحية الحضارية، يعتبر حضر قناة السويس وقبله الحملة الفرنسية على مصر، أبرز تجليات المهام التحضيرية التي يقوم بها العقل التنويري، كما أبرز مشروع الحضر استعلائية عرقية تمثلت

(1)- Philip Wen ,China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic , Reuters , (date of access 16.02.2020)

<https://www.reuters.com/article/us-china-arctic/china-unveils-vision-for-polar-silk-road-across-arctic-idUSKBN1FF0J8>

(2) "البحرية الفرنسية تعبر للمرة الأولى الممر الشمالي الشرقي في القطب الشمالي"، إذاعة مونت كارلو، تاريخ الدخول <http://bit.ly/2OXQUUD> 16.02.2020

(3) "مصر.. مشروع ملاحى جديد يهدد قناة السويس"، الجزيرة نت ، تاريخ الدخول 16.02.2020 <http://bit.ly/2SyargE>

(4) "قناة بنما تدشن وجهها الجديد الاحد بعد تجديدها وتوسيعها"، رأي اليوم، تاريخ الدخول <http://bit.ly/37wIoRH> 17.02.2020

في نظام السخرة الذي حُضرت به القناة، وكما هو معروف فإن العقل الوجودي الأوروبي عادة ما ينتقل من مقولة أنا أفكر أنا موجود إلى أنا أستعمر أنا موجود، ولهذا ليس مستغربا أن تقوم الشركة العالمية لقناة السويس بمحاولة هدم البنى السوسيو-اقتصادية للاقتصاد المصري المرتبط وجوديا آنذاك بالأرض، وهذا تمهيدا لمرحلة كولونيالية مباشرة تمثلت في الحماية على مصر، وغير مباشرة عبر قناة السويس التي مثلت في مرحلة ما دولة داخل دولة.

■ من الناحية العقدية، ترتبط مصر في العقل العقدي اليهودي بأهمية كبرى، فمصر الفرعونية كانت سبب معاناة اليهود وصحراء سيناء مكان تيههم، وضم مصر للخلافة الإسلامية كان سببا في وقوع القدس بين أيدي المسلمين، ولهذا فإن إنهاء وجود قناة السويس أو على الأقل التقليل من أهميتها يعد صراعا وجوديا وعقديا بالنسبة لإسرائيل التي تسعى جاهدة لحصار وخنق مصر استراتيجيا.

■ من الناحية الجيو-اقتصادية، عكس حفر قناة السويس توازنات وصراعات نفوذ بين فرنسا وبريطانيا كادت أن تتد المشروع قبل ولادته، وانتهى هذا الصراع عبر تقاسم النفوذ، من خلال الشركة العالمية لقناة السويس، في صورة أقرب ما تكون إلى اتفاقية سايس بيكو، لترسم عملية تأميم قناة السويس والتدخل الأمريكي السوفياتي لإنهاء العدوان الثلاثي آخر حلقات الإمبراطورية البريطانية، إيذانا ببداية عهد آخر لن يكون لبريطانيا وفرنسا اليد الطولى فيه، حرب الممرات التجارية التي يبدو أنها تدور جغرافيا بين الممرات التقليدية التي تعود للمرحلة المركاتيلية، والتي ورثتها الولايات المتحدة (المركزية الغربية)، والممرات الجديدة سواء البرية أو البحرية التي تحاول الصين وروسيا شقها ومن خلفها دول أخرى، قد تؤدي إلى تراجع أهمية قناة السويس، خاصة وأن العوامل العقدية-الإستراتيجية ستؤدي هذه المرة إلى تحالف إسرائيلي-صيني-روسي، ومن المحتمل أن تنخرط كل من الإمارات والسعودية ضمن هذا الحلف.

كل هذه العوامل تصب ضمن خانة تقليص دور قناة السويس، وهو ما يسمح لإسرائيل بضمان استمرارها، أما السعودية والإمارات فتطمح إلى

الإبقاء على الوضع القائم (الهيمنة على النظام الإقليمي العربي)، فيما تصبو الصين وروسيا إلى تحقيق توازن الممرات التجارية، مما سيؤدي إلى تغيير طبيعة توازن القوى عالمياً.

### قائمة المراجع:

باللغة العربية:

- الكتب:

- 1- عصام عبد الفتاح، أيام محمد علي: عبقرية الإرادة وصناعة التاريخ، (القاهرة: الشريف ماس للنشر والتوزيع، 2014).
  - 2- محمد طلعت حرب، قناة السويس، (القاهرة: مطبعة الجريدة، 1910).
  - 3- محمد كرد علي، خطط الشام، الجزء الخامس، (دمشق: مكتبة النوري، 1983).
  - 4- مصطفى الحفناوي، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج 1، (القاهرة: مطبعة مصر، 1953).
  - 5- \_\_\_\_\_، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة: النزاع المصري البريطاني، ج 2، (القاهرة: دار أخبار اليوم، 1952).
  - 6- نخيم الظاهر، جغرافية الوطن العربي، (عمان: دار اليازوري العلمية، 2007).
- مواقع الإنترنت:

1- "160 عاما على قناة السويس.. هل حفرها المصريون بنظام السخرة أم بالآلات؟"، الجزيرة نت ، تاريخ الدخول 12.01.2020.

/قناة-السويس-حفرها-2019/4/28-<https://www.aljazeera.net/news/cultureandart/2019/4/28-قناة-السويس-حفرها-2019/4/28-المصريون-بنظام-السخرة-بالآلات>

2- "انتقال تيران وصنافير إلى السعودية يحقق مصالح اقتصادية وإستراتيجية لإسرائيل"، العربي 21، تاريخ الدخول 15.02.2020.

<http://bit.ly/2SyCrAL>

3- جاسل درويش، "وثائق تكشف عن خطط بن غوريون لضم غزة وسيناء عام 1956"، العربي 21، (تاريخ الدخول 10.02.2020).

/وثائق-تكشف-عن-خطط-بن-غوريون-لضم-غزة-وسيناء-عام-1956-21-[arabi21.com/story/9662501956-وثائق-تكشف-عن-خطط-بن-غوريون-لضم-غزة-وسيناء-عام-1956-21-البحرية-الفرنسية-تعبّر-للمرة-الأولى-الممر-الشمالي-الشرقي-في-القطب-الشمالي](http://arabi21.com/story/9662501956-وثائق-تكشف-عن-خطط-بن-غوريون-لضم-غزة-وسيناء-عام-1956-21-البحرية-الفرنسية-تعبّر-للمرة-الأولى-الممر-الشمالي-الشرقي-في-القطب-الشمالي)، إذاعة مونت كارلو، تاريخ الدخول 16.02.2020.

<http://bit.ly/2OXQUUD>

5- "تاريخ قناة السويس"، هيئة قناة السويس ، تاريخ الدخول 15.01.2020.

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

6- "تنازل مصر عن تيران وصنافير يفتح الباب أمام إسرائيل لضرب قناة السويس"، العربي 21، تاريخ الدخول 15.02.2020.

<http://bit.ly/38L81kN>

7- "دولة قناة السويس"، ج1، الجزيرة الوثائقية، (شاهد يوم 5.2.2020).

<https://www.youtube.com/watch?v=1K3eO0nz2GM>

8- "دولة قناة السويس"، ج 2، الجزيرة الوثائقية، (شاهد يوم 5.2.2020).

<https://www.youtube.com/watch?v=JEMued6xbpM>

9- سعيد الشحات، "ذات يوم.. 26 يوليو 1956.. عبد الناصر يكرر اسم ديليسيس 17 مرة في خطابه لإعطاء كلمة سر تأميم قناة السويس"، اليوم السابع، (تاريخ الدخول 10.02.2020).

<http://bit.ly/2STVvIT>

10- عبد الله المصري، "لماذا خرجت مصر خاسرة من مشروعات طريق الحرير الجديد؟"، العربي 21، تاريخ الدخول 16.02.2020.

<http://bit.ly/2SRXwFu>

11- "قناة بنما تدرن وجهها الجديد الأحد بعد تجديدها وتوسيعها"، رأي اليوم، تاريخ الدخول 17.02.2020.

<http://bit.ly/37w1oRH>

12- ماهر حسن، "قراءة لعقد الامتياز الأول والثاني لقناة السويس في يناير 1856"، المصري اليوم، (تاريخ الدخول 02.02.2020).

<https://www.almasryalyoum.com/news/details/784961>

13- محمد مغاور، "ماذا يعني توغل "موانئ دبي" بقناة السويس وشمال دلتا مصر؟"، العربي 21، (تاريخ الدخول 16.02.2020).

<http://bit.ly/2SzBCb2>

14- محمد يسري أبو هدور، "كيف قرأ المؤرخون حملة نابليون على مصر"، المباين، تاريخ الدخول، 28.01.2020.

<http://bit.ly/31Yr0p>

15- "مصر.. مشروع ملاحى جديد يهدد قناة السويس"، الجزيرة نت، تاريخ الدخول 16.02.2020.

<http://bit.ly/2SyargE>

16- خادية سلام، "تعرف على حركة التجارة الدولية بقناة السويس طوال عام 2019"، المال، (تاريخ الدخول 14.02.2020)

<http://bit.ly/31YAxg6>

\* باللغة الإنجليزية:

#### - Books:

- 1-Edward Palmer, **William Morris: Romantic to Revolutionary** ,(Pantheon Books, 2011) , p.203.Master Thesis:
- 2- Erin Peters, "The Napoleonic Egyptian Scientific Expedition and the Ninetenth-Century Survey Museum" , Master thesis , Seton Hall University , 2009.
- 3-Stian Sagbakken, "The Northern Sea Route A viable option for the Norwegian shipping industry?" , Master Thesis , (Copenhagen Business School, Department of Management, Politics and Philosophy , 2014) .

- Web Sites:

1-A Painful Lesson in Diplomacy “, The Guardian, (accessed on 13.02.2020).

<https://www.theguardian.com/world/2006/oct/31/worlddispatch.egypt>

2-China Sets Its Sights on The Northwest Passage as a Potential Trade Boon”  
, The Guardian, (date of access 16.02.2020).

<https://www.theguardian.com/world/2016/apr/20/china-northwest-passage-trade-route-shipping-guide>

3-Philip Wen , “China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic” ,  
Reuters , (date of access 16.02.2020).

<https://www.reuters.com/article/us-china-arctic/china-unveils-vision-for-polar-silk-road-across-arctic-idUSKBN1FF0J8>

4-Yannik Moorman and Others, “Arctic Routing:From Rotterdam to Yokohama  
Via the Arctic or San Francisco”, (accessed on 16.02.2020).

<http://www.maritimesymposium-rotterdam.nl/uploads/Route/Alternative%20Arctic%20Routing.pdf>

## المحور الثالث

مضايق وممرات بحرية عبر العالم..

خريطة جيوبوليتيكية معقدة





## مأزق ملقا المزمّن.. نقطة الاختناق الحرجة في آسيا

د. عبد القادر دندن

جامعة باجي مختار- عنابة

### مقدمة:

يعتبر مضيق ملقا (The strait of Malacca) أحد المضائق البحرية الأكثر أهمية وتأثيرا في حركة الملاحة البحرية، سواء كانت التجارية والاقتصادية منها، أو العسكرية المتعلقة بعبور الأساطيل البحرية لدول المنطقة، وللقوى الكبرى ذات المصالح الإستراتيجية هناك، فهو يربط بين المحيطين الهندي والهادي، ويعد مدخلا من بحر أندمان في الهندي نحو بحر الصين الجنوبي في الهادي، تمر عبره إمدادات طاقوية معتبرة، حيث تحمل ناقلات النفط العملاقة حمولتها من النفط والغاز نحو الاقتصاديات الآسيوية المتعطشة لتلك الموارد القادمة من إفريقيا والشرق الأوسط، كما تعبر أيضا السلع القادمة من وإلى الأسواق العالمية، خصوصا السلع المصدرة من الدول الآسيوية المعتمدة في اقتصادياتها على التصدير نحو جميع أنحاء العالم.

هذا ما يمنح المضيق قيمة مضافة في حركة الملاحة العالمية من الناحيتين الجيوسياسية والجيواقتصادية، ولكنه يواجه بالمقابل تحديات جادة تتعلق بأمن العبور فيه من جهة، والمخاوف من تنافس القوى العالمية والإقليمية على السيطرة على الحركة فيه وفرض رقابتها من جهة أخرى، أين تتواجد الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية في قلب هذا التنافس الإستراتيجي، مع دور أقل نسبيا لليابان أيضا، لذلك فهذا المضيق يحمل من فرص التجارة وتسهيل حركة الملاحة عموما، بقدر ما يحمل من تحديات للأمن أو ربما أكثر، فما هي فرص وتحديات الملاحة عبر هذا المضيق؟ وما مدى تأثير تنافس القوى الكبرى حوله على مستقبل الأمن والاستقرار في المحيطين الهادي والهندي؟

### أولا- ملقا.. الجغرافيا تتحدث:

أخذ المضيق تسميته نسبة إلى سلطنة ملقا، التي كانت تسيطر على المنطقة وتحكمها خلال القرنين الرابع عشر وأوائل القرن الخامس عشر

ميلاديين<sup>(1)</sup> وكما هو معلوم، لقرون طويلة كانت الموانئ عبر السواحل أكثر من مجرد مواقع لشحن السلع، بل كانت أيضاً مراكز للتفاعل بين شعوب من ثقافات مختلفة، وتاريخ مضيق ملقا يلخص لنا كيف أن النقل البحري قد أثر على تطور المناطق الساحلية تاريخياً، إنه أقصر طريق بحري بين الشرق الأقصى والمحيط الهندي، وعبر القرون مرت السفن من خلاله، وتشكلت المراكز التجارية الأولى، والتي أصبحت بدورها مراكز للتربية والعلوم والفن، وتحولت إلى ملتقى للشعوب من خلفيات وديانات وأصول مختلفة. كما عرف صراعات عديدة وطويلة للسيطرة على الملاحة فيه.<sup>(2)</sup>

يعد "ملقا" أطول طريق ملاحة بحري عبر مضيق، يربطه للمحيط الهندي عبر بحر أندمان في الشمال مع بحر الصين الجنوبي في الجنوب عبر مضيق سنغافورة، ورغم ذلك فهو يوفر أقصر طريق للسفن لتصل بين شرق آسيا وأوروبا، وبمتوسط عرض ما بين 11 و 200 ميل بحري، ليس الطريق البحري في هذا المضيق دائماً متسعاً، إذ أنه في بعض الأجزاء منه لا يتجاوز عرض طريق الملاحة فيه ميل بحري واحد، وبعض الأجزاء الأخرى في منطقة الملاحة في المضيق لا يتعدى عمقها 30 متراً.<sup>(3)</sup>

يبلغ طول المضيق حوالي 800 كلم، وأضيق مكان فيه بعرض 2.5 كلم فقط، سيطرت العديد من القوى تاريخياً عليه من بينهم العرب،

ولطالما شكّل جزء مهماً من الطرق التي تربط العرب بالصين، والشرق الأوسط بجنوب شرقي آسيا تجارياً منذ قرون، يقع المضيق بين كل من ماليزيا وإندونيسيا كما تقع سنغافورة على طرفه (وهي الدول الثلاث المشاطئة للمضيق مباشرة)، وهو يربط بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي والمحيط الهادي، الأمر الذي يجعله مركز تقاطع تجاري بين أوروبا وآسيا في المحيط الهادي، ويصنف ضمن المضائق الستة الأكثر أهمية

1- "أين يقع مضيق ملقا؟"، عن موقع المرسل، 3 فيفري 2017، في:

"https://www.almrsl.com/post/446546"

2-The Strait of Malacca: A historical shipping metropolis. At: "https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-whith-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis".

3- Mokhzani Zubir, "The strategic value of the Strait of Malacca". p. 2. In: "http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf."



هذا الامتداد المائي بين شبه جزيرة المالايو وجزيرة سومطرة الأندونيسية. مع حدودها الشرقية والغربية المحاذية للمياه الإقليمية السنغافورية والهندية (بحر أندامان، وسلسلة جزر نيكوبار)، يتوزع مساره بين حدود بحرية تقع تحت سيادة دول متعددة، وقد عرفت "المنظمة الهيدروغرافية الدولية"، وهي منظمة غير حكومية مختصة في توثيق الحدود البحرية، حدود مضيق "ملقا" كما يلي:

- من الغرب: من النقطة الشمالية القصوى لجزيرة سومطرة (بيدروبونت)، و"ليم فوالان" في أقصى جنوب جزيرة "فوكيت" التايلندية.
- من الشرق: من "تانجونغبياي" في شبه جزيرة ماليزيا، و"كلاين كاريمون" في أندونيسيا.
- من الشمال: الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة المالايو.
- من الجنوب: الساحل الشمال الغربي لسومطرة، باتجاه شرق مدينة "تانجونغكيدابو"، إلى "كلاين كاريمون" في أندونيسيا.<sup>(1)</sup>

يسود تعريف آخر أكثر اتساعاً، حيث تتبنى حالياً العديد من المنظمات الحكومية وغير الحكومية توسيع التعريف المذكور أعلاه، ليتضمن مضيق سنغافورة ذو الأهمية التجارية الكبيرة، وسنغافورة بأكملها، بينما توسع تعاريف أخرى الامتداد الجغرافي لمضيق ملقا، لتشمل الحدود الشرقية لبحر أندمان وسلسلة جزر نيكوبار وجميعها تقع تحت السيادة الهندية، وهذا التعريف يعتمد غالباً كمرجع في محاربة القرصنة البحرية، ويعكس الاتساع الجغرافي للممرات المائية، وتعدد الفواعل ذات المسؤولية على المضيق والمشاركة في حدوده (هذه الدول بحسب هذا التعريف هي: الهند، وتايلند، وسنغافورة، وماليزيا، وإندونيسيا)، ومع ذلك فإن مصطلح "الدول المشاطئة لمضيق ملقا" يشمل إندونيسيا، وماليزيا، وسنغافورة فقط، على اعتبار أن المضيق يقع تحت المسؤولية والسلطة المباشرة لهذه الدول الثلاث بالأساس.<sup>(2)</sup>

1- Yu Zhong, "The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative", *Journal of Policy Science*, Vol.10, 2016. P.p 88, 89.

2- Felipe Umaña, *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*, The Fund for Peace Report Publication, Washington, D.C. 2012. P. 4.

ونظرا لكون جنوب شرق آسيا محاطة بشمال شرق آسيا وجنوب آسيا وغرب الباسيفيك، فقد ضمت طرق شحن ونقل حيوية للواردات الطاقوية، ورغم وجود حوالي 12 مضيقا إستراتيجيا ومسطحات مائية في هذه المنطقة، مثل مضايق: "سوندا"، و "غاسبار"، و "لومبوك"، و "ماكاسار"، و "مالوكو"، وبحر الصين الجنوبي، ولكن "ملقا" بما له من خصائص يبقى أهمها على الإطلاق.(1)

وحتى وإن كانت هنالك عوامل تؤثر سلبا على حركة الملاحة في المضيق، إلا أنه يبقى طريق ملاحية جذاب ومفضل لسفن الشحن الدولية مقارنة بالمضايق الأخرى في المنطقة، مثل "سوندا"، و "لومبوك"، و "ماكاسار"، فمضيق "سوندا" البالغ من الطول 50 ميلا ومن العرض 15 ميلا في مدخله الشمالي الشرقي، تعيق تياراته القوية، وعمقه المحدود، ووجود بركان نشيط بجانبه مرور سفن الشحن العملاقة... وهو غير مفضل من ناقلات النفط... ومضيق "لومبوك" بممره الذي يبلغ عرضه في حده الأدنى 11.5 ميل، وعمقه 150 متر، يعد ممرا أكثر أمانا لسفن الشحن العملاقة، لكونه أعمق وأكثر عرضا وأقل اضطرابا من مضيق ملقا، ورغم أن كل من مضيق "لومبوك" و "ماكاسار" لا يفرضان تحديات جادة على طول قناة الملاحة، ولكنهما يحتاجان إلى ثلاثة أيام ونصف إضافية مقارنة بمضيق ملقا مما يزيد من تكلفة النقل.(2)

### ثانيا. أهمية المضيق لحركة الملاحة العالمية وللقوى الكبرى:

تحول بحر الصين الجنوبي إلى واحد من بين أكثر خطوط النقل البحري الدولية ازدحاما، حيث يمر أكثر من نصف الشحن العالمي السنوي للسلع عبر مضايق ملقا ولومبوك وسوندا، ويمثل النفط والغاز الطبيعي المسال والفحم والحديد أغلبية الشحنات العابرة، فأكثر من 100 ألف ناقلة للنفط، وناقلة للحاويات، وسفن تجارية أخرى، تعبر تلك المضايق سنويا، وتحمل ناقلات النفط أكثر من 3 ملايين برميل من

1-Zhang Xuegang. "Southeast Asia and Energy: Gateway to Stability". *China Security*: Vol 3, No 2 spring 2007.p. p. 18, 19.

2- MokhzaniZubir. Op. Cit. p. 2.

النفط الخام عبر تلك المضائق يوميا، ويمر عبر مضيق ملقا لوحده أكثر من 9.5 مليون برميل من النفط يوميا.(1)

يمتاز بحر الصين الجنوبي بكون ما يمر عبره من نفط وغاز طبيعي مسال هو أكثر بثلاث مرات مقارنة بما يعبر قناة السويس، وأكبر بخمسة عشر مرة مما يعبر قناة بنما، وأغلب هذا النفط الخام يأتي من الخليج العربي متجها إلى الصين واليابان وكوريا الجنوبية وتايوان... وحوالي ثلث الغاز الطبيعي المسال المتجه إلى تلك الدول يمر عبر هذه المنطقة الحرجة.(2)

يعد مضيق ملقا، الأهم من بين تلك المضائق التي تمر عبرها الشحنات والسلع من وإلى بحر الصين الجنوبي، فهذا المضيق يلعب دورا كبيرا في حركة التجارة والنقل البحري بمختلف أنواعه، وقد عبر عن ذلك "فيكتور هوانغ" القائد البحري السنغافوري الذي استهل مقاله الموسوم بـ: "بناء أمن بحري في جنوب شرق آسيا" بقوله: "ثلث تجارة العالم ونصف إمداداته النفطية تمر عبر مضيق ملقا لوحده"، ويبرز تقرير "جين شينغ" و"كيفين إيكس لي" المعنون بـ: "قانون بحري وسياسة من أجل أمن الطاقة في آسيا" أهمية مضيق ملقا بقولهما: "قراءة 50% من النفط الخام العالمي، و66% من الغاز الطبيعي، و40% من تجارة العالم تنقل عبر هذا الممر المائي الضيق".(3)

وباعتباره رابطا بين اقتصاديات هامة في الشرق الأوسط وآسيا، مثل الصين واليابان وكوريا الجنوبية وغيرها، فأكثر من 200 سفينة تمر

1- Tarique Niazi. . "The ecology of strategic interests: China's quest for energy security from The Indian Ocean to the South China sea to The Caspian

sea basin". *The China and Eurasia forum quarterly*, Volume 4, N° 4, November 2006. p. 106.

2- Teshu Singh. **South China Sea: Emerging Security Architecture**· IPCS Special Report, n° 132, Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, August 2012. In"

<http://www.ics.org/special-report/china/south-china-sea-emerging-security-architecture-132.html>".

3- Harnit Kang. "**Maritime issues in South China sea**". IPCS Special report 76, June 2009, New Delhi. p. 1.

عبره يوميا، وهذا ما يعادل قرابة 7000 سفينة سنويا، تحمل 80% من النفط المشحون لشمال شرق آسيا، بالموازاة مع ثلث السلع في التجارة العالمية، رغم أن المضيق ليس عميقا بما يسمح بعبور السفن الأكبر حجما، كما أنه ليس عريضا بما يكفي لذلك، ففي "قناة فيليب" يبلغ عرض المضيق 2.8 كم فقط، مع 2.1 كم في طرق الشحن المائية، مما يخلق واحدة من أكثر "نقاط الاختناق" (Choke points) في العالم.<sup>(1)</sup>

شكل رقم (01) أهمية مضيق ملقا في نقل الإمدادات الطاقوية العالمية



المصدر: علي حسين باكير. مرجع سابق.

أهمية المضيق آخذة في التزايد مادام شريانا حيويا لمرور الإمدادات الطاقوية لشرق آسيا، والتجارة الأوروبية- الآسيوية، كما أن حركة النقل الإقليمية للأفراد والسلع عبر المضيق ازدادت، الكثير من المسافرين الجدد يتنقلون بين إندونيسيا وماليزيا عبر المضيق، والمزيد

1- XiaoboQu, and Qiang Meng, "The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis", Singapore, 2012. P. 2. At: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1366554511001104>

من السلع أيضا، وكثافة حركة الملاحة هناك تزداد، فالمضيق إذن فاعل هام، ونقطة اختناق في التجارة العالمية، بالتزامن مع تزايد عدد السفن وكمية السلع والإمدادات المشحونة عبره، وأهمية المضيق مرشحة للزيادة أكثر بالنظر لظفرة النمو الكبيرة في العملاقين الآسيويين الهند والصين. (1)

جعلت هذه المزايا من الناحية الإستراتيجية، المضيق محل اهتمام من القوى الكبرى العالمية والإقليمية، وتختلف هذه القوى في اهتماماتها وأولوياتها، فبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية لا تشكل حركة التجارة في المضيق أولوية بالنسبة لها، مادامت غالبية تعاملاتها التجارية مع الصين تمر عبر المحيط الهادي وليس عبره، ولذلك تختلف مصالحها عن نظيراتها الصينية والأوروبية مثلا، رغم أنها تهتم بانعكاسات إغلاق المضيق على تعاملات حلفائها الآسيويين، وتضررها الجزئي وإن لم يكن كبيرا بذلك. (2)

يشكل مضيق ملقا بالنسبة للصين شريان حياة بآتم معنى الكلمة، فهي تعتمد عليه في تجارتها واقتصادها، من حيث عبور صادراتها التجارية، و وارداتها الطاقوية، كما أنه محفوف بالمخاطر من القوى ذات المصالح هناك، والتي تعتبرها الصين قوى منافسة ويحتمل أن تصبح معادية (تفاصيل أكثر حول أهمية المضيق للصين في العنصر الموالي من هذه الدراسة).

أما المصالح الأمريكية هناك، فهي ذات طابع إستراتيجي بالدرجة الأولى، فمنذ إعلان الإدارة الأمريكية عن تحول مهم في اهتماماتها الجيوستراتيجية العالمية، عبر نقل تركيزها من منطقة الشرق الأوسط إلى منطقة آسيا المحيط الهادي في نوفمبر 2011، تكثفت الجهود الأميركية لنقل ثقلها العسكري والاقتصادي والسياسي إلى تلك المنطقة

1- Hans-Dieter Evers and Solvay Gerke, "The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development", ZEF Working paper series, Center for Development Research, University of Bonn, 2007. P. 7.

2- Heather Gilmartin, **EU-U.S.-China: Cooperation in the Malacca Straits**, Hamburg University, November 2008. P. 19.



لموازنة الصعود الصيني، وأصبح مضيق ملقا يحظى بأهمية كبرى للولايات المتحدة، لكونه يمثل الشريان الحيوي لواردات حلفائها في المنطقة، لاسيما اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان من جهة، وكذلك بالنسبة إلى خصمها وخصم هذه الدول أي الصين، فزيادة إنتاج أمريكا من النفط والغاز، غير خريطة التجارة الدولية للطاقة، وخلق معضلة أمنية جديدة في شرق آسيا، كما أنها أصبحت تشكل حافزاً إضافياً لاستمرار الولايات المتحدة في نقل قدراتها الإستراتيجية من الخليج العربي إلى منطقة آسيا المحيط الهادي، خاصة أن اعتماد واشنطن على نفط الخليج أخذ في التضاؤل، بينما صادراتها من النفط والغاز، وواردات حلفائها في شرق آسيا من هذه السلع الإستراتيجية عبر مضيق ملقا أخذت في الازدياد، وهو ما يجعل هذا المضيق أولى بالحماية والاهتمام من بقية المضائق الأخرى.<sup>(1)</sup>

تتمحور المصالح الأمريكية هناك حول الحفاظ على تفوقها العسكري في المنطقة، خاصة الحضور المتنامي لقواتها البحرية في مضيق ملقا.. ومن منظور الأمن الإقليمي للولايات المتحدة مصالح أكبر في المضيق، وتتضح من خلال هدفين هما:

- الحفاظ على تفوقها العسكري التقليدي في جنوب شرق آسيا لأغراض جيوسياسية وجيوستراتيجية، وتوسيع التواجد الأمريكي هناك ليتجاوز 200 سفينة حربية و250 ألف جندي، ويندرج توسيع التواجد الأمريكي العسكري البحري في إطار إستراتيجية الدفاع الأمريكية الجديدة. وتثبيت تواجد بحري أمريكي على ضفاف مضيق ملقا، يمثل أهمية إستراتيجية حيوية لها (خصوصا في مواجهة الصين، وإمكانية احتوائها في حالة نشوب أي حرب أو نزاع هناك).

- محاربة الإرهاب في منطقة جنوب شرق آسيا، كجزء من الإستراتيجية العالمية الأمريكية المسطرة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 وذلك تفاعليا لتعرض حركة الملاحة البحرية في المضيق لهجمات تؤثر عليها سلبا، في إطار ما يعرف بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية.<sup>(2)</sup>

1- علي حسين باكير، مرجع سابق.

2- Heather Gilmartin. Op. Cit. P. 20.

ولأن المضيق يمثل عنق الزجاجة للمنطقة الممتدة من جنوب شرق آسيا وشمال شرق آسيا، فإنه يحمل أهمية عسكرية وأمنية كبيرة بالنسبة لواشنطن، فإذا ما تم إغلاقه من قبل قوة ما، فإنه سيكون قادراً على عزل أي لاعب خارجه (ما يعني أن واشنطن قد لا تكون قادرة على مساعدة حلفائها في الداخل حال حصول ذلك)، ويمكن استخدامه بشكل معاكس، بحيث يمكن لمن يسيطر عليه أن يقطع طرق الإمداد الإستراتيجية إلى جميع دول شرق آسيا، وهو ما يعني تهديد أمنها القومي بشكل مباشر، وبهذا المعنى، فإن المضيق يشكل أول نقطة اشتباك متقدمة في التنافس الإستراتيجي المتصاعد بين الصين من جهة والولايات المتحدة وحلفائها في شرق آسيا من جهة أخرى، الأمر الذي يضع ضغوطاً كبيرة على الدول الواقعة على طرفي المضيق من قبل الدولتين.<sup>(1)</sup>

دخل مضيق ملقا في نطاق الاهتمامات الإستراتيجية الهندية، كنتيجة لسعي نيودلهي لتكون قطبا فاعلا في النظام الدولي، وتجلّى ذلك في تقرير إستراتيجيتها البحرية المعنون بـ "العقيد البحرية الهندية" المنشور في نيودلهي سنة 2004، وفيه تعبر عن طموحها البحري في التواجد الفعال والمؤثر على المداخل والمخارج الملاحية المهمة للمحيط الهندي، والتي تتمثل في غالبها في شريط يمتد من قناة موزمبيق، وباب المندب، ومضيق هرمز في الغرب، وصولاً إلى مضائق ملقا وسوندا ولومبوك في الشرق،<sup>(2)</sup> وتتقاطع الإستراتيجية والهندية حول مضيق ملقا مع كل من الإستراتيجيتين الأمريكية والصينية، فتمتاز بالتعاون عموماً مع الأولى، وبالشك وعدم اليقين وحتى الصراع مع الثانية.

تشكل الاهتمامات الاقتصادية صلب المصالح الأوروبية في مضيق ملقا، على اعتبار أن غالبية التعاملات التجارية للإتحاد الأوروبي مع الصين تتم عبر هذا المضيق، وتعد الصين الشريك التجاري الثاني للإتحاد الأوروبي بعد الولايات المتحدة الأمريكية، في عام 2006 مرت 26% أو ما مقداره 3 تريليون دولار من السلع التجارية الأوروبية عبر المضيق، وأي غلق لملقا سيعني قطع تدفقات السلع بين دول الإتحاد

1- علي حسين باكير، مرجع سابق.  
2- المرجع نفسه.

الأوروبي، وكل من الصين واليابان اللذان يعتبران شريكان هامان للاتحاد. (1)

### ثالثا. الصين ومأزق ملقا.. هل من مخرج؟

إن احتضان جنوب شرق آسيا لكل طرق العبور الحيوية والموثوقة لنقل الطاقة إلى الصين من الشرق الأوسط وإفريقيا ومختلف أنحاء العالم، يجعلها منطقة ذات أهمية كبيرة للاقتصاد الصيني وأمنه الطاقوي من جهة، وكمصدر حساسية من جهة أخرى، فالمنطقة لا تحتوي فقط على ما يعرف بـ "نقاط الاختناق" أو "عنق الزجاجة" التقليدية لخطوط المواصلات البحرية، بل تمثل أيضا فرصا بديلة لطرق بحرية وبرية لنقل واستيراد الطاقة. (2)

وتعتمد الصين على أربعة طرق بحرية على الأقل في جنوب شرق آسيا:

**أولاً:** من الشرق الأوسط/ إفريقيا عبر مضيق ملقا ثم بحر الصين الجنوبي وصولاً إلى الصين، بالنسبة لناقلات النفط الأقل من 100 ألف طن.

**ثانياً:** من الشرق الأوسط/ إفريقيا عبر مضيق سوندا، ثم مضيق "غاسبار" وبحر الصين الجنوبي وصولاً إلى الصين، بالنسبة لحاملات النفط الأكثر من 100 ألف طن.

**ثالثاً:** من أمريكا اللاتينية/ جنوب المحيط الهادي عبر بحر الفيليبين فبحر الصين الجنوبي وصولاً إلى الصين.

**رابعاً:** الطريق البديل من الشرق الأوسط/ إفريقيا عبر مضيق "تومبوك" إلى مضيق "ماكاسار" أو مضيق "مالوكو"، ثم إلى بحر الفيليبين، فوصولاً إلى غرب الباسيفيك، ومنه إلى الصين.

وغالبية إمدادات النفط الصينية تأتيها عبر الخطوط البحرية، لكون تكاليف نقله بحراً أقل منها عبر وسائل أخرى، فإجراء مقارنة بسيطة حول تكاليف النقل، (3) لذلك يعد مضيق ملقا خط النقل البحري الأكثر

1- Heather Gilmartin. Op. Cit. P.18.

2- Xuegang Zhang, "Southeast Asia and Energy: Gateway to Stability", *China Security*, Vol 3, No 2 spring 2007.p. p. 18, 19.

3- Ibid. p. 1.

حيوية بالنسبة للصين من بين جميع طرق الشحن الأخرى، إذ تمر عبره أكثر من 80% من واردات النفط الصينية، وبحسب الإحصائيات الحكومية الصينية قرابة 60% من السفن التي تعبر المضيق سنويا تتجه نحو الصين. وزيادة الارتباط بمضيق ملقا زاد من حساسية نقل الطاقة للصين، وهذه الحساسية تنبع من تهديدين رئيسيين، أولهما مرتبط بخطر القرصنة والإرهاب البحري، وثانيهما متعلق بسعي خصومها ومنافسيها مثل اليابان والهند والولايات المتحدة الأمريكية للسيطرة على هذا الخط البحري.<sup>(1)</sup>

لقد أدى اضطراب مضيق ملقا، وقلّة أمنه، واعتماد الصين شبه الكلي عليه، بأحد الملاحظين لوصفه - أي مضيق ملقا- بأنه "مأزق الصين" (China's Dillema) - وقد شاع فيما بعد حتى في الخطابات الرسمية مصطلح "مأزق ملقا" (Malla Dillema)، مثلما ورد في عدد من خطابات الرئيس الصيني الأسبق "هو جنتاو"، الذي يعد أول من أطلق هذا المصطلح في أحد خطابه سنة 2003.<sup>(2)</sup>

يعكس هذا المأزق تخوف الصين من أن أي غلق لمضيق ملقا أو غيره من خطوط المواصلات البحرية في جنوب شرق آسيا، سيجعلها تعاني من اضطراب حاد في انقطاع الإمدادات النفطية وشحنات السلع التجارية، لأن غالبية وارداتها الطاقوية وسلعها المصدرة تمر عبر هذا المضيق، وهذا ما سيعيق مسيرة نموها الاقتصادي، الذي تعول عليه لكسب شرعيتها من جهة، وتحقيق طموحاتها كقوة عالمية كبرى مستقبلية من جهة أخرى، وتخشى الصين من أن أي إغلاق للمضيق بسبب عمل إرهابي، أو اندلاع حرب في المنطقة بسبب مسألة تايوان، أو النزاعات في بحر الصين الجنوبي، أو الصراع على النفوذ في آسيا، سيخلق حساسية كبيرة ومأزقا لها، في حالة استمرار افتقادها لحضور إستراتيجي في منطقة مضيق ملقا، وهذا المأزق قائم على توقع سيناريو حرب تقوم فيها قوة دولية - الولايات المتحدة على الأرجح، والهند بدرجة أقل- باستعمال قوتها العسكرية هناك، لإغلاق المضيق ومنع الصين من الولوج إليه،

1- Xuegang Zhang. Op. Cit.

2- TariqueNiazi. Op. Cit. p. 107.

ووصف ملقا بالمأزق الإستراتيجي يلخص الأهمية الكبيرة لهذا المضيق في الفكر الإستراتيجي الصيني.<sup>(1)</sup>

وتتعرز هذه المعضلة بتوقعات "كينت كالدر" (Kent Calder) بأن عددا متزايدا من ناقلات النفط العملاقة ستبحر عبر المحيط الهندي نحو شرق آسيا، ومع أن قرابة 80% من شحنات النفط الصيني تمر عبر مضايق في منطقة المحيط الهندي، إلا أن بكين تفتقد لأية سيطرة أو رقابة على أمن وسلامة خطوط المواصلات البحرية.<sup>(2)</sup>

إن خطوط المواصلات البحرية التي تمر عبر بحر الصين الجنوبي اكتست أهمية كبيرة للصين، على اعتبار أن المزيد من وارداتها الطاقوية الخام، إضافة إلى معظم وارداتها وصادراتها من السلع تنقل عبر تلك الخطوط، وأصبح واضحا للعيان أن توسيعا وتطويرا أكبر للوجود الصيني في بحر الصين الجنوبي، مرفوقا بتوفير الأمن لتدفق المصادر والسلع عبر تلك الخطوط، يمكنه أن يحل بعضا من الصعوبات الصينية في تخفيف حساسيتها النفطية الإستراتيجية، ومع توجيه الصين لاهتمام أكبر لبحر الصين الجنوبي، أصبح الجيش الصيني في مرحلة تحول، فلم يتم تحديث القوات الجوية والبرية فحسب، بل أدركت الصين كذلك أهمية تشكيل قوة بحرية متقدمة.<sup>(3)</sup>

الحاجة لإمكانات كافية لضمان أمن خطوط المواصلات البحرية، أصبح مبررا هاما لزيادة الاعتمادات والميزانيات البحرية، وأصبح

1- Heather Gilmartin. Op. Cit. P.17.

2- Sam Bateman. "Maritime security: regional concerns and global implications". In: William T. Tow (ed). Security Politics in the Asia-Pacific: A Regional-Global Nexus? Cambridge University Press, London, 2009. p. 247.

3- Stephen J. Ruscheinski, China's energy security and The South China Sea. A thesis presented to the faculty of the U.S army command and general staff college in partial fulfillment of the requirements for the degree "Master of military art and science: general studies". University of Illinois at Urbana-Champaign, Illinois, 2002. p. 9.

"الحفاظ على المصالح القومية التنموية"، بما في ذلك خطوط المواصلات البحرية، من المهام الأساسية للجيش الصيني.<sup>(1)</sup>

لقد تم في إطار إستراتيجية تحديث الجيش الصيني، إيلاء اهتمام كبير لتطوير القوات البحرية، لتصل في حدود سنة 2020 لمرحلة منافسة الولايات المتحدة الأمريكية في المياه الآسيوية في المحيطين الهادي والهندي، وتوظيف حاملات الطائرات كجزء رئيسي في قطع البحرية الصينية،<sup>(2)</sup> لتصبح الصين حالياً أكبر قوة بحرية في آسيا، وتتوفر على ثلاثة أساطيل بما يتناسب مع مخاوفها ومدركاتها الأمنية، وهي أساطيل البحر الشمالي، والبحر الجنوبي، والبحر الشرقي.<sup>(3)</sup>

ويسود اعتقاد بين المحللين العسكريين الغربيين ومن منطقة جنوب شرق آسيا، بأن هذه السياسات تدخل في إطار طموحات الصين لتحظى بوضعية مهيمنة في المنطقة باستعمال القوة، بهدف:

- السيطرة على طرق أو خطوط المواصلات البحرية القادمة من الخليج العربي.

- السيطرة على مخزونات النفط في بحر الصين الجنوبي والشرقي.

- السيطرة على مداخل مضيق ملقا وغيره من المضائق.<sup>(4)</sup>

وهذا تنفيذا لأهم أهداف الإستراتيجية البحرية الصينية، المتمثل في حماية خطوط المواصلات البحرية، والإدعاءات الصينية في الثروات الطبيعية والمناطق المتنازع عليها في المحيط الهادي.<sup>(5)</sup>

1-Ian Storey. "The South China Sea: The Theatre for Emerging Strategic Competition?". Paper Presented at "Security Environment in the East Asian Seas", Ocean Policy Research Foundation, Tokyo, 16-17 February 2011. In: "[http://blog.canpan.info/oprf/img/858/dr.storey\\_presentation.pdf](http://blog.canpan.info/oprf/img/858/dr.storey_presentation.pdf)".

2- Teshu Singh. Op. Cit.

3- عبد الرحمن المنصوري. "الملفات الساخنة في العلاقات الصينية اليابانية". من سلسلة تقارير الجزيرة، مركز الجزيرة للدراسات، 6 فيفري 2013. ص 3. في: "<http://studies.aljazeera.net/issues/2013/02/20132610105032411.htm>".

4- Ingolf Kiesow. **China quest for energy: Impact upon foreign and security policy.** Defense analysis report, Swedish defense research defense agency, Stockholm, November 2004. p. 30.

5-Christopher C. Joyner. **The Spratly Islands Dispute in the South China Sea:**

يدعم هذا الاعتقاد، إقدام الصين على تبني ما يعرف بـ "إستراتيجية عقد اللؤلؤ" (String of pearls Strategy)، التي تقوم على وضعها لمنشآت على طول خطوط المواصلات البحرية التي تمر عبرها الإمدادات الطاقوية والسلع التجارية الصينية، فيما يشبه عقدا من اللآلي، وكل لؤلؤة في هذا العقد هي موضع للتواجد العسكري والنفوذ الصيني، وهي عبارة عن منشآت عسكرية، وموانئ، وقواعد بحرية، على طول خطوط المواصلات البحرية، ومن بينها جزيرة هاينان الصينية بكل ما تحويه من منشآت عسكرية، ومهبط الطائرات في جزيرة "وودي" في أرخبيل باراسيل، ومنشأة شحن الحاويات في ميناء "شيتاغونغ" ببنغلاديش، وميناء "سيتوي" العميق في ميانمار، والقاعدة البحرية في "غوادار" بباكستان، وتشكل الموانئ ومشاريع بناء الحقول الجوية، والروابط الدبلوماسية، وخطط تحديث القوات العسكرية الأسس التي تقوم عليها هذه الإستراتيجية، والتي تمتد من السواحل الصينية مرورا بسواحل بحر الصين الجنوبي، ومضيق ملقا، لتعبر المحيط الهندي وصولا إلى سواحل بحر العرب والخليج العربي، حيث ضمنت تواجدا لها عبر خطوط المواصلات البحرية التي تربطها بالشرق الأوسط. (1)

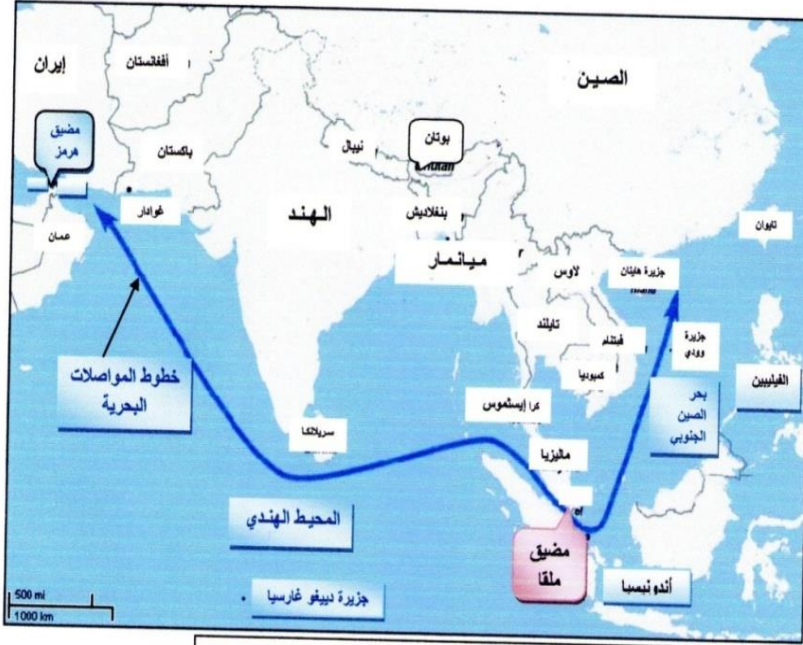
---

**Problems, Policies, and Prospects for Diplomatic Accommodation.** 24 Dec 1998. p. 69. In: "http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/cbmapspratly.pdf."

1- Christopher J. Pehrson. **String of pearls: meeting the challenge of China's rising power across The Asian littoral.** Report of the strategic studies institute. USA. July 2006. p3.

---

خريطة رقم (02) منشآت إستراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية



Source: Christopher J. Prhrson, Op. Cit. p. 3

وغالبا ما يتم تفسير هذه الخطوات، على أنها تندرج ضمن سياسة تهدف إلى محاربة القرصنة وتأمين المناطق البحرية الحيوية، وحماية خطوط الإمدادات الإستراتيجية للموارد الأولية القادمة إلى الصين، لاسيما قبالة سواحل الصومال وماليزيا وإندونيسيا والفلبين، وبالتالي حماية الأمن الاقتصادي للصين، إلا أن عدداً كبيراً من جيران بكين من جهة، بالإضافة إلى قوى إقليمية ودولية كالهند والولايات المتحدة الأمريكية، تخشى أن تخفي هذه الخطوات نوايا صينية توسعية مبيتة، لاسيما في مناطق بحرية تدعي ملكيتها وتسعى إلى فرض سيادتها عليها، مع تنامي قدراتها البحرية والعسكرية.<sup>(1)</sup>

وتخطط الصين على المدى البعيد لإيجاد طرق بديلة لنقل وارداتها من الإمدادات الطاقوية، لتتجنب أو على الأقل تقليل اعتمادها على مضيق ملقا، وأحد هذه البدائل التخطيط لحفر قناة في منطقة "كرا إيسيثموس" في جنوب تايلند. ويتوقع من هذه القناة أن تجذب 90% من

1- علي حسين باكير، مرجع سابق.



السفن التي كانت تمر عبر مضيق ملقا نحوها، لأن مرور تلك السفن عبر القناة الجديدة سيوفر نصف الوقود الذي تستهلكه عند مرورها بمضيق ملقا، ولكن تجسيد هذا المشروع قد لا يكون في المستقبل القريب، نظرا لعوائق اقتصادية وتقنية، إضافة إلى الاضطرابات المنتشرة بين المجموعات السكانية المسلمة في جنوب تايلند.<sup>(1)</sup>

وأحد هذه البدائل أيضا، يتمثل في بناء خط أنابيب بين الصين وبورما، ويتمحور حول بناء خط أنابيب من مدينة "سيتوي" في الساحل الجنوبي الغربي لبورما بالقرب من المحيط الهندي، وصولا إلى مدينة "كان مينغ" في مقاطعة يونان الصينية، هذا الطريق المختصر يتوقع منه أن يقلص السفر عبر ملقا بـ 750 ميلا.<sup>(2)</sup>

وبالفعل، كان خط الغاز بين بورما والصين قد دخل الخدمة بكل طاقته، بعد الانتهاء من القطاع الذي يربط بين مدينتي "لوفنغ" و"قويقانغ" في جنوب غرب الصين في شهر أكتوبر 2013م،<sup>(3)</sup> وفي 19 ماي 2017، أعلنت شركة البترول الوطنية الصينية، عن وصول أول دفعة من النفط الخام من ميانمار عبر خط أنابيب النفط نحو الصين، وبمجرد دخول خط أنبوب (شوي) للنفط قيد العمل، لم يعد للصينيين ما يدعوهم للقلق بشأن إمكانية فرض الولايات المتحدة حصاراً على الغالبية العظمى من واردات النفط الصينية، وهو ما يمنحها امتيازاً شديداً الأهمية خلال فترات علاقتها المضطربة مع واشنطن.<sup>(4)</sup>

أما طريق نقل الطاقة البديل الثالث الذي يلفت الانتباه، فيتمثل في تطوير شبكة شاملة للسكك الحديدية عابرة لآسيا على مسافة 5500 كلم، لتربط الصين بالعديد من دول الآسيان، لتكون وسيلة فعالة لنقل الطاقة ولسلع أخرى، وبدأت المحادثات حول هذا المشروع سنة 1995 في قمة الآسيان الخامسة.. وهي الشبكة التي ستقلص من

1- Christopher J. Pehrson, Op. Cit. p. 22.

2-Xuegang Zhang, Op. Cit.

3- "خط الغاز بين الصين وميانمار يدخل الخدمة بكامل طاقته"، 2013/10/20، في:

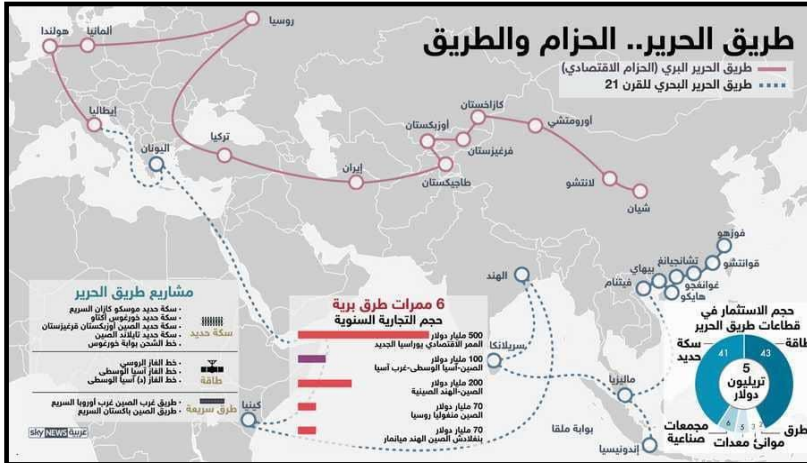
"http://www.rna-press.com/ar/news/24222.html"

4- "أنابيب النفط والغاز الصينية تطيح بأمن المسلمين في ميانمار"، صحيفة النبا، 18 أكتوبر 2017، في: "http://alnabaneews.com/تقرير-أنابيب-النفط-والغاز-الصينية-تطي"

زمن وتكلفة النقل بشكل كبير.. وقد بدأت الأشغال في المشروع عام 2008، وينتظر من شبكة السكة الحديدية العابرة لآسيا أن توفر البنية التحتية اللازمة لربط جنوب شرق آسيا والصين مع شمال شرق آسيا، وآسيا الوسطى، وجنوب آسيا، وخلق نظام سكة حديد عابرة لأوراسيا بإمكانها ربط آسيا بأوروبا.(1)

كما جاءت مبادرة الحزام والطريق أو "حزام واحد- طريق واحد" (One Belt- One Road) في هذا السياق أيضا، بعد أن اقترحها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" (Xi Jinping) سنة 2013، وتهدف إلى إقامة أكبر مشروع بنى تحتية لربط الصين بالاقتصادات العالمية في أوروبا وآسيا وإفريقيا، وهناك من يرى فيها الطلقة الأولى باتجاه معركة بين الشرق والغرب للسيطرة على منطقة أورواسيا في شقها البري.. أما الجزء البحري من المبادرة، أو ما يعرف بـ "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، ويهتم بخطوط المواصلات البحرية التي تستعملها الصين لنقل وارداتها الطاقوية، وتوزيع سلعها التجارية، وأهمها مضيق ملقا الذي حظي بزيارة من رئيس الوزراء الصيني "لي كيغيانغ" (Li Keqiang) في نوفمبر 2016، خلال زيارته إلى ماليزيا في خطوة لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق.(2)

### خريطة رقم(03) مسار مبادرة الحزام والطريق الصينية



Source: <http://almogaz.com/news/politics/2019/12/21/2028183>

1- Xuegang Zhang, Op. Cit. p. 23.

2- Yu Zhong, **The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative**, *Journal of Policy Science*, 2016. vol. 10. P. 85.

وترى الصين في مبادرة الحزام والطريق إستراتيجية هامة في سعيها لضمان أمنها الطاقوي، فبالترزامن مع تزايد الطلب الصيني على الطاقة المستوردة المارة عبر مضيق ملقا، حدث تحول في العقيدة الإستراتيجية الأمريكية بتحويل بؤرة اهتمامها نحو القارة الآسيوية بدلا من الشرق الأوسط، وهذا ما خلق تخوفا لدى الصين من تزايد احتمالات إقدام الولايات المتحدة على غلق مضيق ملقا، أو خطوط المواصلات البحرية الأخرى في جنوب شرق آسيا، وكلاهما تعتبران نقطتان حيويتان لمرور إمدادات الطاقة الصينية المستوردة، لذلك تشمل مبادرة الحزام والطريق شقين داخلي وخارجي أو ما وراء البحار، ويتضمن هذا الأخير تنوع مصادر الاستيراد، وطرق العبور، ومصادر الطاقة لتقليل الاعتماد على مضيق ملقا.<sup>(1)</sup>

تهدف الصين من خلال ذلك، إلى تجنب الوقوع في فخ حصار يمكن أن تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها الإقليميين وعلى رأسهم الهند، فهذه الأخيرة ترى في سياسات الصين البحرية تهديدا لأمنها ولنفوذها التقليدي خصوصا في جنوب آسيا والمحيط الهندي.

سبق للهند أن أسست لتواجد دائم لها في المنطقة، بافتتاحها لمركز للقيادة البحرية الهندية عام 2001 في جزر "أندامان" و"نيكوبار" شرقي خليج البنغال، وازدادت أهمية ودور هذه المنشأة الإستراتيجية بالتوازي مع المبادرات الصينية هناك، ليصبح مركزا متقدما لمواجهة التمدد الصيني البحري، وكذلك مراقبة خط الملاحة من وإلى مضيق ملقا، لقد وضع هذا المقر الهند على مدخل مضيق ملقا لأنه يبعد حوالي 90 ميلا بحريا فقط على المضيق، في حين أن الهند تبعد عن المقر حوالي 650 ميلا بحريا، وغالبية السفن التي تبحر باتجاه دول شرق آسيا عبر مضيق ملقا تمر بمحاذاته، ما يعطي الهند القدرة الإستراتيجية على مراقبة الملاحة البحرية في هذا المسار الذي يعتبر نقطة ضعف الإستراتيجية البحرية الجيوبوليتيكية للصين.<sup>(2)</sup>

1- Ibid. P. 96.

2- علي حسين باكير، مرجع سابق.

تبقى الصين في غاية الحساسية لهذه الوضعية الجيوستراتيجية المعقدة على مدخل مضيق ملقا، تظل متوجسة من قيام تحالف بين الولايات المتحدة الأمريكية والهند واليابان وحتى أستراليا، وبعضاً من دول جنوب شرق آسيا ذات الخلفيات النزاعية مع الصين في بحر الصين الجنوبي مثل الفيليبين وفيتنام، مما قد يحرّمها من قبلة الحياة التي يمدّها بها مضيق ملقا، الذي يحمل بالنسبة للصين وجهين متناقضين: الفرصة والخطر أو المنفذ والمأزق.

#### رابعاً. المخاطر المحدقة بمضيق ملقا والجهود الدولية لحمايته:

إن أي إغلاق أو حصار طويل لخطوط المواصلات البحرية في بحر الصين الجنوبي، سيحدث اضطراباً حاداً في أسواق الشحن والتجارة الدولية، أو على الأقل في المدى القصير سيؤدي ذلك إلى فرض ضغط حاد على اقتصاديات المنطقة.<sup>(1)</sup>

تتلخص أهم العوامل التي يمكن أن تؤثر سلباً على الملاحة في مضيق ملقا، في خطر القرصنة البحرية، والإرهاب البحري، والصراع الإستراتيجي على النفوذ في المنطقة ومحاولة السيطرة على المضيق، والانعكاسات البيئية على الحياة على طول المضيق مع العدد الهائل للسفن المارة منه سنوياً.

أصبح المضيق مركزاً للسطو البحري، وهجمات القراصنة، ومحور عبور لعدد كبير من الأسواق السوداء، وقد سمحت عدة معطيات بتغلغل تلك التهديدات للدول المشاطئة للمضيق، مستغلة قلة الرقابة هناك، وانتشار الفساد، لتظهر جيوب إجرام ونقاط عمياء، تم استغلالها لتوسيع النشاطات الإجرامية، واتساع الأسواق السوداء لبيع السلع المنهوبة من السفن المارة عبر المضيق، إضافة إلى تركز عدد من الجماعات الإرهابية والانفصالية في مناطق محيطة بالمضيق وقريبة منه، إضافة إلى ذلك فالنزاعات المستمرة في بحر الصين الجنوبي قريباً من المضيق حول ملكية عدد من الجزر هناك، تهدد أمن المضيق بشدة، ما يجعله

1- Stephen J. Ruscheinski. Op. Cit. p. 49.

عرضة لتهديدات أمنية متعددة تمس الدول المشاطئة له، وكافة الدول التي تمر سفنها عبره.<sup>(1)</sup>

ازداد خطر القرصنة والإرهاب في مضيق ملقا في السنوات القليلة الماضية، فما بين 2006-2000 كان هناك ما معدله 30 هجوما موثقاً قام به قراصنة كل سنة في المضيق، وشكلت حالات القرصنة في منطقة جنوب شرق آسيا ما نسبته 56% من المجموع العالمي.<sup>(2)</sup>

وفي عام 2003 لوحده ارتفع عدد هجمات القراصنة في مياه جنوب شرق آسيا إلى 445 هجوماً، منها هجمات عديدة في مضيق ملقا لوحده.. حيث أن المياه الضيقة للمضيق تمنح القراصنة فرصاً جيدة في المخارج الشرقية والشمالية للمضيق للاستيلاء على السفن أو نهب محتوياتها، عندما تكون مجبرة على الإبطاء من سرعتها للحصول على إبحار آمن في تلك المناطق الضحلة والضيقة.<sup>(3)</sup>

**جدول رقم (01) إحصائيات القرصنة البحرية في مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي 1998-2005**

بحر الصين الجنوبي	مضيق ملقا	
94	6	1998
136	37	1999
140	112	2000
120	58	2001
140	34	2002
154	36	2003
113	60	2004
97	20	2005

Source: Hans-Dieter Evers and Solvay Gerke. Op. Cit. p. 9.

وتشير عدة دراسات إلى وجود تواطؤ بين القراصنة، وطواقم عدد من السفن، وعناصر الأمن أو الشرطة في المناطق المستهدفة لتسهيل عمليات السطو، وغض الطرف عن البلاغات المقدمة، وعدم التعامل معها

1- Felipe Umaña. Op. Cit. p. 3.

2- Xuegang Zhang. Op. Cit.

3- Bernard D. Cole. **Sea lanes and pipelines: energy security in Asia**. Praeger Security International, London, 2008. p. p. 88, 89.

بالفعالية والسرعة اللازمتين، نظرا لمستويات الفساد العالية في الأوساط الأمنية هناك، إذ يعتمد القراصنة كثيرا على أسلوب أو "حيلة تحويل المسار"، أين يقوم طاقم السفينة بتحويل وجهتها إلى موانئ، يتم فيها سرقة بضائع السفينة وإعادة بيعها في الأسواق المحلية والسوداء.. كما تعرضت قوارب لاجئين أو مهاجرين غير شرعيين فارين من بلدانهم للقرصنة من طرف عصابات خطيرة، ولكن التعامل مع الأمر لم يكن في المستوى المطلوب أمنيا، وهو ما فسره بعض المحللين بأن تلك الاعتداءات تخدم مصالح الدول الآسيوية المستقبلية للاجئين والمهاجرين، والتي ترى في ذلك تخليصا لها من عبء استقبالهم والتعامل معهم.. كما تسببت عمليات الصيد الجائر، وتناقص الثروة السمكية على ضفاف المضيق، في استغلال عصابات القرصنة للصيادين العاطلين عن العمل للقيام بعمليات قرصنة أكثر تطورا ضد السفن التجارية الكبيرة.. كما انتشر أسلوب "السفينة الوهمية"، والقائم على إعلان اختفاء سفينة ومطالبة شركات التأمين بتعويض تلك الخسارة، فيما يتم تحويل حمولتها وبيعها في الصين عادة أو الفلبين، ثم يتم استخراج وثائق جديدة لتلك السفينة وإدخالها في الخدمة مرة أخرى وتكرار نفس السيناريو، مع تواطؤ كبير لطواقم السفن ومسؤولين محليين وأمنيين في الأمر.. ونتيجة لذلك ارتفع عدد عمليات القرصنة في المضيق منذ سنة 2011، ناهيك عن الحالات الكثيرة من عمليات القرصنة التي لا يتم التبليغ عنها، لكونها طفيفة، أو لاعتقاد المبلغين أن لا جدوى من التبليغ، مادامت الشرطة متورطة في ذلك أحيانا.<sup>(1)</sup>

لوحظ تناقص ملحوظ في عدد حوادث القرصنة في المضيق طيلة سنوات عديدة، ولكن سنة 2017 عرفت ارتفاعا في عدد هجمات القراصنة والسطو على السفن في المضيق، حيث تم تسجيل 9 حوادث في تلك السنة، في مقابل حادثين فقط سنة 2016، فيما كان إجمالي عدد الحوادث في قارة آسيا ككل 101 حادثا، مقابل 85 حادثا سنة 2016، أي بارتفاع بنسبة 19%، ويعزى هذا الارتفاع إلى عدم كفاية عمليات الرقابة والمكافحة التي تتبعها الدول الثلاثة المشاطئة للمضيق، وتواطؤ عدد من

1-مارتن ميرفي، الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 2014. ص ص 10-13.

طواقم السفن المارة فيه مع عصابات السطو والقرصنة، وهذا بحسب ما أفاد به التقرير السنوي لاتفاقية مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن في آسيا، على الرغم من الاعتراف بأن الوضع قد تحسن مقارنة بما كان عليه في نهاية التسعينيات وبداية الألفية الجديدة.<sup>(1)</sup>

بذلت الدول الثلاث جهودا لمكافحة هذه الظواهر الماسة بأمن الملاحة في المضيق، على الرغم من أن سنغافورة تبدو أكثر اهتماما بهذا الجانب مقارنة بإندونيسيا وماليزيا، وقد شرعت تلك الدول في تسيير دوريات مشتركة لتأمين الملاحة في المضيق ومحاربة أية عمليات محتملة.

يتضح في الواقع أن مسؤولية حماية الملاحة في المضيق لا تقع على عاتق تلك الدول فحسب، بل تمتد إلى دول أخرى من قارة آسيا وخارجها لها مصلحة في بقاء الملاحة فيه آمنة من أية مخاطر، مثل اليابان التي تعتمد تقريبا كليا على المضيق لتأمين حاجياتها الطاقوية، لذلك فأمن ناقلات النفط القادمة إليها يعد أولوية قصوى بالنسبة لها، ولذلك عملت على تقديم المساعدة للدول الثلاث المشاطئة للمضيق لتأمين الملاحة في مضيق ملقا وسنغافورة، ولكن محاولاتها لتشجيع تلك الدول على إيلاء اهتمام أكبر بالأمن في المضيق، لم تعط النتائج المرجوة منها بسبب حساسيتها من ماضي اليابان الاستعماري، وكانت الصين لا تتعامل بحزم مع أسواق بيع البضائع المنهوبة من السفن العابرة للمضيق رغم احتجاجات بريطانيا والمنظمة البحرية الدولية، إلى أن أصبح واضحا أن العصابات هناك تهدد سيطرة الحزب الشيوعي، حينها فقط تدخلت بكين بحزم وأغلقت تلك الأسواق سنة 1998.<sup>(2)</sup>

كما تقع المبادرات الدولية لحماية الملاحة في المضيق ضحية لانعدام الثقة بين الفواعل المختلفة في المنطقة وخارجها، وتتمسك الدول الثلاث بسيادتها وحققها في منع أية قوة خارجها من التحكم في ذلك، وهذا

1- Lim Min Zhang, **More piracy, robbery cases in Malacca and Singapore straits in 2017, as in rest of Asia**, The straits Times, January 16, 2018. At: "<https://www.straits.times.com/singapore/more-piracy-robbery-cases-in-malacca-and-singapore-straits-in-2017-as-in-rest-of-asia>"

2- مارتن ميرفي، مرجع سابق، ص 13.

ما شهدته مصير "مبادرة الأمن البحري الإقليمي" (RMSI) التي طرحتها الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2004، لتكون إطاراً لتبادل المعلومات ومواجهة التهديدات العابرة للحدود في المنطقة، واقتراح تسيير دوريات أمريكية عبر قوارب سريعة في المضيق لتأمينه، لكن المبادرة لم تتعد حدود الاقتراح، لأن الدول الثلاث رفضتها، بحجة مساسها بسيادتها، وصرح مسؤول ماليزي سامي أن أي تواجد أمريكي في المضيق هو غير مرحب به.<sup>(1)</sup>

عندما تبنت الصين "إستراتيجية عقد اللؤلؤ" كما أشرنا إليه أعلاه، معلنة أن من بين أهدافها مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في المنطقة، لم تنظر بقية الدول خاصة ذات التاريخ الصراع مع الصين للمبادرة الصينية بنفس العين، بل اعتبرت جزءاً من خطة صينية لمد نفوذها على خطوط المواصلات البحرية في بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، وهو ما تجسد في الموقف الهندي الذي فصلنا فيه في نقطة سابقة من هذه الدراسة.

يبقى التعاون الدولي لمواجهة القرصنة البحرية مرهوناً بانعدام الثقة بين الدول ذات المصالح في المضيق، وتضارب الرؤى بين الدول المشاطئة الثلاث للمضيق وبقية الدول الأخرى، فبينما تبدي تلك الدول استعدادها لمساعدة الدول الثلاث في القيام بأعباء تأمين الملاحة في مضيق ملقا، نجد أنها تتحجج بعامل السيادة لئلا أية مبادرة خارجية، والأسوأ أنه حتى هذه الدول الثلاث لم تتوصل بعد لمستوى من التنسيق الأمني يجعلها في حجم مسؤوليتها المتمثلة في ضمان الأمن البحري في المنطقة.

برز الإرهاب البحري "Maritime Terrorism" كأحد التهديدات الخطيرة للملاحة البحرية عالمياً وخاصة في قارة آسيا، فقد أعلنت شركة "لويديز" (Lloyd's) البريطانية سنة 2005، أن الكثير من المضائق ستكون ساحة "مخاطر عالية محسوسة" أو تنذر بخطر وقوع حرب، نتيجة المخاوف من عمل إرهابي مصدره الأراضي الإندونيسية، ومع تداعيات أحداث 11 سبتمبر 2001، عملت الولايات المتحدة على توسيع خطتها الأمنية لتمس المسطحات المائية وخطوط المواصلات البحرية بما فيها المضائق، مادام

1- Joyce Dela Pena, *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*, *Stanford Journal of International Relations*, Vol. X, No. 2, Spring 2009. P. 5.



جزء كبير من تجارتها وإمداداتها الطاقوية يمر عبرها، وعندما جاءت محاولاتها مع الدول المشاطئة للمضيق بالفشل، توجهت إلى الهند لتجعل منها شريكا ومرافقا لأهدافها ذات القيمة العالية، خصوصا وأن ضفاف المضيق تعج بنشاط جماعات مسلحة وجماعات ذات نزعات انفصالية.<sup>(1)</sup>

لا يقل الخطر البيئي قيمة عن التهديدات الأخرى خصوصا بالنسبة للدول الثلاث المشاطئة للمضيق، والتي تولي اهتماما كبيرا لسلامة الحياة البحرية عبر المضيق والتي تشكل مصدر عيش ملايين من مواطنيها، كما أن أي تسرب للنفط من الناقلات المارة عبر المضيق، ستضر بالحياة البحرية هناك، كما ستتسبب في غلق المضيق وتعطيل الملاحة فيه بسبب عمليات التنظيف، ناهيك عن المخلفات التي ترميها السفن هناك، ففي سنة 2000 قدرت المخلفات المرمية في مياه المضيق بـ 888 ألف طنا، من بينها 150 ألف طنا من المياه الممزوجة بالنفط المتسربة من جوف السفن، و18 طنا من النفايات الصلبة، و720 ألف طنا من مياه الصرف، وهو ما يشكل عبئا كبيرا على الدول الثلاث المشاطئة للمضيق، وعلى الحياة البحرية هناك.<sup>(2)</sup>

### الخاتمة:

يأتي مضيق ملقا في صلب الاهتمامات الإستراتيجية لكثير من القوى الإقليمية والدولية، نظرا لما يلعبه من دور في حركة التجارة العالمية، ولاسيما نقل الإمدادات الطاقوية النفطية والغازية، القادمة من الشرق الأوسط وإفريقيا نحو الاقتصاديات المتقدمة وسريعة النمو في القارة الآسيوية، وعلى رأسها اقتصاديات الصين واليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، كما يعتبر محل اهتمام للولايات المتحدة الأمريكية التي تعطي فيها المصالح الإستراتيجية سلم مصالحها في المنطقة، مع سعيها للحفاظ على تفوقها العسكري هناك، واحتواء القوة الصينية الصاعدة، وكذلك الهند التي تعمل على مد نفوذها إلى حركة الملاحة في المضيق، أو التموضع على مدخله بفضل مشروع مقر القيادة البحرية في بحر أندمان وجزر نيكوبار.

1- مارتن ميرفي، مرجع سابق. ص 14.

2- Hans-Dieter Evers, *The Strategic Importance of the Straits of Malacca*, Nusantara Academic Publications, Bonn, May 2016, p. 13.

تتضارب إستراتيجيات القوى الدولية المهمة بالمنطقة، فمن إستراتيجية عقد اللؤلؤ، ومبادرة الحزام والطريق الصينيتين، إلى مشاريع تطوير القوة البحرية الهندية وإقامة مراكز متقدمة على مداخل المضيق، إضافة إلى التواجد العسكري الأمريكي الكثيف، وتحول العقيدة الإستراتيجية الأمريكية من الغرب نحو الشرق، ومن الشرق الأوسط إلى آسيا المحيط الهادي، تماشياً مع متطلبات المرحلة الراهنة في العلاقات الدولية.

رغم حيوية مضيق ملقا، إلا أن هنالك تشتتاً في الجهود الدولية لتأمين الملاحة فيه، والتي تتهددها أخطار القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن، والإرهاب البحري، وتزايد حدة التنافس الإستراتيجي بين القوى ذات المصالح هناك، والانعكاسات الإيكولوجية للتلوث الحاصل في مياه المضيق، وليس هنالك لحد الآن جهداً دولياً موحداً وفعالاً لتحديد هذه المخاطر، إذ يبدو أن تضارب مصالح الدول الثلاث المشاطئة له، وهواجسها الخاصة بالسيادة وحماية البيئة هناك، لا تتوافق كثيراً مع توجهات قوى أخرى تعتمد على المضيق مثل اليابان والصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية، وهذه الدول بدورها لها تصوراتها المتضاربة بشأن المضيق الذي يبقى نقطة اختناق عالمية ذات حساسية عالية.

### قائمة المراجع:

المراجع العربية:

الكتب:

1-مارتن ميرفي، الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 2014.

مصادر الإنترنت:

1- عبد الرحمان المنصوري. "الملفات الساخنة في العلاقات الصينية اليابانية". من سلسلة تقارير الجزيرة، مركز الجزيرة للدراسات، 6 فيفري 2013. في:

"http://studies.aljazeera.net/issues/2013/02/20132610105032411.htm".

2- علي حسين باكير، "تحولات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: "ملقا" نموذجاً"، مركز الجزيرة للدراسات، 9 جوان 2014، في:

http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2014/06/201468182026313365.html

3- "أين يقع مضيق ملقا؟"، عن موقع المرسل، 3 فيفري 2017، في:

"https://www.almsal.com/post/446546"

- 4- "أنابيب النفط والغاز الصينية تطيح بأمن المسلمين في ميانمار"، صحيفة النبأ، 18 أكتوبر 2017، في:  
<http://alnabaneews.com/تقرير-أنابيب-النفط-والغاز-الصينية-تطي>
- 5- "خط الغاز بين الصين وميانمار يدخل الخدمة بكامل طاقته"، 2013/10/20، في:  
<http://www.rna-press.com/ar/news/24222.html>

المراجع الإنجليزية:

#### Books:

- 1- William T. Tow (ed). Security Politics in the Asia-Pacific: A Regional–Global Nexus?Cambridge University Press, London, 2009.

#### Reports:

- 1- Bernard D. Cole. Sea lanes and pipelines : energy security in Asia. Praeger Security International, London, 2008.
- 2- Christopher J Pehrson, String of pearls: meeting the challenge of China's rising power across The Asian littoral. Report of the strategic studies institute. USA. July 2006.
- 3- Felipe Umaña, **Transnational Security Threats in the Straits of Malacca**, The Fund for Peace Report Publication, Washington, D.C. 2012.
- 4- Hans-Dieter Evers and Solvay Gerke, "**The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development**", ZEF Working paper series, .Center for Development Research, University of Bonn, 2007.
- 5- Harnit Kang. "**Maritime issues in South China sea**". IPCS Special report 76, New Delhi, June 2009.
- 6- Heather Gilmartin, **EU-U.S.-China: Cooperation in the Malacca Straits**, Hamburg University, November 2008.
- 7- Ingolf Kiesow ,China quest for energy: Impact upon foreign and security policy. Defense analysis report, Swedish defense research defense agency, Stockholm, November 2004.

#### Periodicals:

- 1- Joyce Dela Pena, **Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns**, *Stanford Journal of International Relations*, Vol. X, No. 2, Spring 2009.
- 2- Tarique Niazi, "The ecology of strategic interests: China's quest for energy security from The Indian Ocean to the South China sea to The Caspian sea basin". *The China and Eurasia forum quarterly*, Volume 4, N° 4, November 2006.
- 3- Yu Zhong, "**The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative**", *Journal of Policy Science*, Vol.10, 2016.
- 4- Zhang Xuegang. "**Southeast Asia and Energy: Gateway to Stability**". *China Security*, Vol 3, No 2 spring 2007.

**Theses:**

- 1- Stephen J. Ruscheinski, **China's energy security and The South China Sea**. A thesis presented to the faculty of the U.S army command and general staff college in partial fulfillment of the requirements for the degree "Master of military art and science: general studies". University of Illinois at Urbana-Champaign, Illinois, 2002.

**Web Sites:**

- 1- Ian Storey, "**The South China Sea: The Theatre for Emerging Strategic Competition?**". Paper Presented at "Security Environment in the East Asian Seas", Ocean Policy Research Foundation, Tokyo, 16-17 February 2011. In: "[http://blog.canpan.info/oprf/img/858/dr.storey\\_presentation.pdf](http://blog.canpan.info/oprf/img/858/dr.storey_presentation.pdf)".
- 2- Lim Min Zhang, **More piracy, robbery cases in Malacca and Singapore straits in 2017, as in rest of Asia**, The straits Times, January 16, 2018. At: "<https://www.straitstimes.com/singapore/more-piracy-robbery-cases-in-malacca-and-singapore-straits-in-2017-as-in-rest-of-asia>".
- 3- MokhzaniZubir. "**The strategic value of the Strait of Malacca**". In: "<http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>".
- 4- Singh, Teshu. **South China Sea: Emerging Security Architecture** IPCS Special Report, n° 132, Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, August 2012. In "<http://www.ics.org/special-report/china/south-china-sea-emerging-security-architecture-132.html>".
- 5- XiaoboQu, and Qiang Meng, "**The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis**", Singapore, 2012. At: "<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1366554511001104>".
- 6- **The strait of Malacca: A historical shipping metropolis**. At: "<https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-whith-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis>".
- 7- **Problems, Policies, and Prospects for Diplomatic Accommodation**. 24 Dec 1998. In: "<http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/cbmapspratly.pdf>".

## مكانة المضائق والممرات البحرية في مشروع الحزام والطريق الصيني

د. حسين قوادة

جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي

### مقدمة:

بعد تبنيها لسياسة الإصلاحات منذ عهد "دنغ شياوبينغ"، ارتبطت تنمية الصين واستمراريتها بوجود علاقات وطيدة وتعاونية ببقية العالم، سواء في جوارها الجغرافي أو في مناطق أبعد، فالصين بحاجة للعالم الخارجي لتوفير احتياجاتها من المواد الطاقوية والمعدنية، ولجلب الاستثمارات الأجنبية، ولإيجاد أسواق لتصريف منتجاتها، مادام التصدير يشكل عماد اقتصادها.

خلال المؤتمر السنوي لمنتدى بواو الآسيوي 6 - 8 أبريل 2013، أكد الرئيس "شي جين بينغ" Xi Jin ping تمسك الصين بمبدأ بناء شراكة حسن الجوار مع جيرانها لتوطيد الصداقة مع البلدان المجاورة وتعميق التعاون والمنفعة المتبادلة، والسعي إلى تمكين التنمية في الصين لصالح البلدان المجاورة، وفي أوائل سبتمبر 2013، عندما زار الرئيس شي جين بينغ كازاخستان، طرح مبادرة بناء "حزام طريق الحرير الاقتصادي"، واقترح كذلك مبادرة بناء "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" أثناء زيارته لإندونيسيا. تم تطوير الإستراتيجيتين الكبيرتين "الحزام والطريق" في عام 2013، وبعد التخطيط الكامل والدقيق في عام 2014 تم الدخول في مرحلة الترويج والبناء الشاملين.

وفي 28 مارس 2015، أصدرت كل من وزارة الشؤون الخارجية ووزارة التجارة في الصين رؤية مشتركة حول الإجراءات المقترحة الموضحة في بناء حزام طريق الحرير المشترك بشكل مشترك وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، والتي تؤكد أن المبنى المشترك لـ "الحزام والطريق" يهدف إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية، وتخصيص الموارد بكفاءة عالية والتكامل العميق للأسواق، علاوة على تشجيع البلدان على طول الحزام والطريق لتحقيق تنسيق السياسات الاقتصادية والقيام بتعاون إقليمي أوسع وأكثر عمقا

وفق معايير عالية، بالاشتراك مع إنشاء بنية تعاون اقتصادي إقليمي مفتوحة وشاملة ومتوازنة تعود بالنفع على الجميع. وتشمل تغطية المبادرة بشكل أساسي قارتي آسيا وأوروبا، ومع ذلك سيتم إدراج قارتي أوقيانوسيا وإفريقيا في المستقبل أيضاً. تدعو المبادرة إلى دمج المنطقة في منطقة اقتصادية متماسكة من خلال تعزيز البنية التحتية وزيادة التبادلات الثقافية وتوسيع التجارة.

سيكون التركيز في هذا البحث على الشق البحري لمبادرة الحزام والطريق، أو ما يعرف بطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، وما يرتبط به من مضائق وممرات بحرية حيوية على طول هذا الطريق، حيث يكتسي أهمية إستراتيجية للمبادلات التجارية الصينية مع مختلف القارات، وبالتالي أثارت مسألة تعزيز الصين لهذا الطريق البحري نقاشات ساخنة حول إمكاناتها لتحويل المشهد الجيوسياسي العالمي. كما بدأ الكثير من الدارسين في التفكير في الآثار السياسية والاقتصادية لمشروع طريق الحرير البحري على الاقتصاد الصيني، والنظام الجيوسياسي والجيواقتصادي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وجنوب آسيا وكل المناطق التي يشملها المشروع. وبالتالي ستمحور الإشكالية حول مدى حيوية المضائق والممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية؟

ولمعالجة هذه الإشكالية سيتم التركيز على تحليل الطبيعة الجيوسياسية للمشروع لارتباطه بممرات ومضائق بحرية حيوية، مع تسليط الضوء على أهميتها الجيوسياسية للصين، علاوة على إظهار إمكانات الأدوات التحليلية الأكاديمية للمنظور الجيوبوليتيكي في فهم طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين.

### أولاً- خلفية تاريخية لطريق الحرير القديم

تعتبر تسمية "طريق الحرير" تسمية حديثة، لأن طريق الحرير لم يكن امتداداً مترابطاً للطريق، بل كان عبارة عن شبكة من المسارات المتغيرة وغير المميزة إلى حد كبير، ويمثل طرق القوافل عبر مناطق جبلية وصحراوية شاسعة وصعبة للغاية، فإلى جانب التوابل والمعادن الثمينة والسلع الجلدية وقبل كل شيء الورق الذي تم اختراعه بالفعل في الصين في القرن الثاني قبل الميلاد، كان الحرير مجرد واحدة من

العديد من السلع المتداولة على هذه المسارات. لذلك ليس من المستغرب أن التجار والشعوب الذين عاشوا على طول "طريق الحرير" لم يستخدموا هذا الاسم بأنفسهم، ومن المرجح أنهم كانوا أكثر عرضة للتحدث عن "الطريق إلى سمرقند" أو عن الطرق "الشمالية" أو "الجنوبية" حول صحراء تاكلامكان Taklamakandesert<sup>1</sup>.

تمت صياغة مصطلح "طريق الحرير" لأول مرة من قبل البارون فرديناند فون ريشتهوفن Ferdinand von Richthofen في عام 1877م، باعتباره عالماً جغرافياً ألمانياً بارزاً مكث في الصين بين عامي 1868م و 1872. حيث قام بإجراء دراسات جيولوجية وجغرافية واقتصادية وثقافية، وحسب ريتشثوفن، يشير الاسم إلى الطرق التي تم من خلالها نقل الحرير الصيني من إمبراطورية هان (من 206 قبل الميلاد إلى 220 بعد الميلاد) إلى آسيا الوسطى. حيث أشار إلى طرق التجارة التي تمر عبر آسيا الوسطى وربط أوروبا بدول جنوب وشرق آسيا بما في ذلك الصين والهند ودول منطقة البحر الأبيض المتوسط. كما ذكر أيضاً إلى أنه لا يوجد طريق حرير واحد وأن طريق الحرير يشكل شبكة من الطرق التجارية العابرة للقارات.<sup>2</sup> وأكد على الأهمية التاريخية والثقافية للتجارة على طول هذه الطرق والتي نفهمها اليوم على أنها طريق الحرير.

كان مفهوم "فون ريتشثوفن" لطرق الحرير غامضاً من حيث تحديد نطاق جغرافي دقيق لكيفية انتقال السلع والأفكار والناس بين آسيا وأوروبا وإفريقيا، وشرح كيفية ارتباط المحيط الهادئ وبحر الصين الجنوبي بالبحر الأبيض المتوسط، ثم في النهاية المحيط الأطلسي. في الواقع، يمكن أن يكون المعنى الفضفاض المقصود بطرق الحرير مضيئاً أيضاً، ولاسيما أنها لم تكن "طرقاً بالمعنى الحديث للكلمة أو لأنها تحجب الفرق بين التجارة البعيدة وقصيرة المسافة، أو حتى لأن العديد من البضائع والسلع الأساسية الأخرى إلى جانب الحرير تم تداولها أيضاً، وفي بعض الحالات بأحجام أكبر من المنسوجات باهظة الثمن.

1-Stephan Barisitz, *Central Asia and the Silk Road: Economic Rise and Decline over Several Millennia*, Singapore: Springer Nature, 2017, p 10.

2-Huping Shang, *The Belt and Road Initiative: Key Concepts*, Beijing/Singapore : Peking University Press/Springer Nature Pte Ltd, 2019, p 50.

تُعد طريق الحرير في الحقيقة، بمثابة مصطلح يصف الطرق التي نسجت بها سويًا العلاقات بين الشعوب والثقافات والقارات، وبذلك يساعدنا في فهم الطريقة التي تنتشر بها الأديان واللغات في الماضي بشكل أفضل، مع إظهار كيفية انتشار وتنافس الأفكار حول الطعام والأزياء والفضن واستلهاها من بعضها البعض. تساعد الطرق الحريرية على توضيح مركزية التحكم في الموارد والتجارة البعيدة المدى، وبالتالي شرح السياقات والدوافع للبعثات عبر الصحاري والمحيطات التي ساعدت في صعود وظهور الإمبراطوريات.

يمتد طريق الحرير الأوسط (قلب طريق الحرير) من إيران الشرقية - مع بلدة مرو في الغرب - إلى غوببدير سيرت وبلدة دونهوانغ في الشرق، ومن الجنوب إلى كشمير وبيشاور، وهكذا ربطت ثلاث مناطق ثقافية آسيوية مهمة: إيران، الهند والصين. ومن بلدة مرو عبر أوكسوس (اليوم أمودارجا) وعبر بخارى الفرغانة (الممتد بين أوزبكستان وطاجيكستان وقرغيزستان) إلى سمرقند، ومن سمرقند كان طريق الحرير يمتد على طول نهر Jaxartes إلى أنديجون، ويمتد فوق جبال تيان شان وينتهي في كاشجار في حوض تاريم. كان لا بد من تخطي صحراء Taklamakan في حوض Tarim في الشمال أو الجنوب، إلى الجنوب، كما كانت هناك رحلات عبر خوتان وقرقان وقاكيليك حتى وصلوا إلى دونهوانغ، منذ القرن الخامس وما بعده كان الطريق الشمالي مفضلاً: من Kaschgar عبر Aksu و Karashar و Korla إلى Loulan وبالتالي الوصول أيضاً إلى Dunhuang.



## خريطة رقم (01) طريق الحرير القديم



**Source:** Qingqing Liu, "Impact of the Modern Silk Road in International Logistics", Bachelor's thesis, JAMK University of Applied Sciences, Finland, January 2019, p 6.

كانت "أرض سيبنستروم Siebenstrom land" (تقع اليوم بين كازاخستان وقرغيزستان وشينجيانغ) متصلة أيضاً بطريق الحرير عبر ممرات المشاة. وللتبادل التجاري مع الهند، كان على المرء عبور الجبال العالية: من مرو Merw عبر باكتر Baktra (بلخ Balch حالياً بأفغانستان) إلى ممر شيبير (الممر الجبلي بين باكستان اليوم وأفغانستان)، وهندوكوش إلى مقاطعة غاندهارا بشمال غرب الهند.

قاد طريق الحرير الشرقي الذي يتبع طريق الحرير الأوسط إلى مدن الصين الهامة: من دونهوانغ عبر أنكسي (قوتشو حالياً) عبر قانسو أو ممر هيكسي عبر Wuwei و Jiayuguan إلى لانتشو، ثم عبر تيانشوي وباوجي إلى تشانغ آن، ومن هناك المرور من الشمال الشرقي إلى بكين ومن الشرق إلى نانكينغ.

يمر طريق الحرير الغربي من طريق الحرير الأوسط في اتجاه غربي حتى الموانئ البحرية على البحر الأبيض المتوسط: من مرو عبر مشهد وطهران وبغداد إلى تدمر. من هناك، تم الوصول إلى الشمال

الغربي عبر حلب وأنطاكية وتايروس إلى القسطنطينية، أو الجنوب الغربي عبر دمشق وغزة إلى القاهرة والإسكندرية. يمثل السير على طريق الحرير القديم إلى حد ما، تحدياً لحدود الإمكانيات البشرية، لأنه يجب عليهم التغلب على أنواع مختلفة من سوء الأحوال الجوية والبيئات الطبيعية المقفرة مثل الجفاف ونقص المياه وارتفاع درجة الحرارة والعواصف الرملية والثلوج و البرودة القاسية.<sup>1</sup>

زادت الأنشطة التجارية للصين في المحيط الهندي بشكل رئيسي خلال عهد تانغ Tang (618-907م) وسلالة سونغ Sung Dynasty (960-1279م)، ووصلت إلى ذروتها خلال عهد أسرة يوان Dynasty Yüan (1271-1368م)، في الوقت الذي تزايدت فيه القوة الاقتصادية والسياسية للمغول، خصوصا مع سقوط سلالة سونغ المتدهورة، وبعد خمسين سنة من الحروب أصبح المغول أمراء الشرق. وتم خوض المعركة الحاسمة بعد عام من وصول "ماركو بولو" إلى الصين، مؤرخة لبعود سلالة المغول التي هددت في لحظة حرجة للغاية باجتياح العالم بأسره.<sup>2</sup>

يمكن وصف القرن الثامن إلى الثاني عشر الميلادي بفترة من التشرذم، حيث واجهت إمبراطوريات وقبائل بدوية مختلفة على التوالي معظم كيانات الدولة الحالية القائمة خلال فترة وجيزة، واستبدلت بعضها البعض، مما كان له آثار سلبية على التجارة المستقرة على طول طريق الحرير. لكن حدث هناك تغيير دراماتيكي عندما قام جنكيز خان (1162-1227) بتوحيد القبائل المختلفة لسكان السهوب المنغولية، التي قامت بتشكيل وبناء إمبراطورية في فترة قصيرة، وبسبب اتساع رقعتها الهائلة جعلت التجارة على طول طريق الحرير آمنة للغاية لنحو 100 عام.

لقد أوجد طريق الحرير القديم روابط كبيرة بين الشرق والغرب، واستفادت مختلف الحضارات من بعضها البعض من خلال طرق التجارة. لكن لسوء الحظ، ففي عام 1453م نهضت الإمبراطورية العثمانية في

1- Manuel Komr off, **The Travels of Marco Polo**, New York : W. W. Norton & Company, 2002, p 6.

2- Yiwei Wang, "The Belt and Road Initiative: Mutual Connectivity of the World", in : Nazrul Islam (Edit), **Silk Road to Belt Road : Reinventing the Past and Shaping the Future**, Singapore : Springer Nature, 2019, p xvii.

تركيا، واحتلت اسطنبول (بيزنطة)، ثم أغلقت طريق الحرير القديم، في حين كان هناك تراجع وتدهور للإمبراطورية المغولية في ظل تسارع العديد من الأحداث الأخرى. وفي ظل احتياج الأوروبيون إلى التوابل والأدوية من آسيا، ومن الهند، وعدم تمكنهم من الحصول عليها من القارة الآسيوية، توجهوا لاكتشاف البحار واستعمار العالم.<sup>1</sup>

### ثانياً. مشروع الحزام والطريق والتصور الجديد لطريق الحرير

اقترح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" خلال زيارته الرسمية لكازاخستان في 7 سبتمبر 2013، القيام بمشروع مشترك عظيم بين الصين والدول الأوراسية سمي بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير، ويتمثل الهدف الشامل للاضطلاع بهذا الحزام الاقتصادي في إنشاء اتصال بري من جنوب شرق آسيا عبر الصين إلى أوروبا الغربية من خلال بناء الطرق والطرق السريعة والسكك الحديدية وشبكة تكنولوجيا المعلومات. علاوة على ذلك، قدم الرئيس "شي جين بينغ" اقتراحاً آخر في 3 أكتوبر من نفس العام خلال زيارته الرسمية لإندونيسيا في خطاب أمام البرلمان الأندونيسي مفاده أن الصين والدول المعنية يجب عليها بناء طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين لربط الصين بدول الآسيان، دول جنوب آسيا وإفريقيا وأوروبا.<sup>2</sup> وبالتالي ظهرت فكرة "حزام واحد، طريق واحد" بعد ذلك كنتيجة لاقتراح الرئيس "شي جين بينغ" أعلاه.

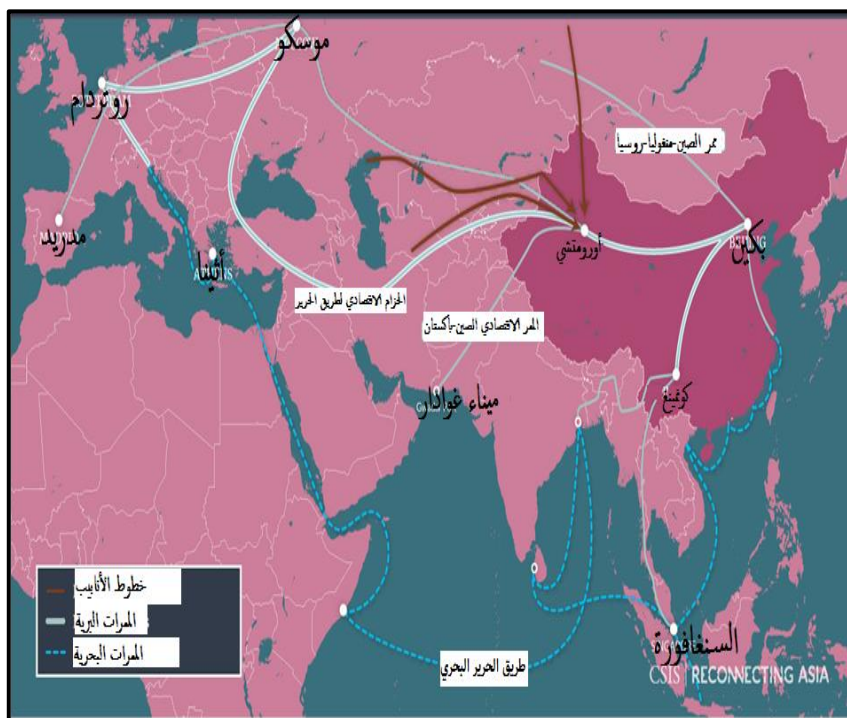
تعد مبادرة الحزام والطريق من الناحية النظرية بمثابة نسخة موسعة ومجددة من طريق الحرير التاريخي (طريق نقل وتجارة السلع والخدمات عبر أوراسيا). حيث كان أحد المسارات الرئيسية للتفاعل الثقافي والتبادل بين مختلف الحضارات، بما في ذلك العرب، والصين، وآسيا الوسطى، والهند، وغيرهم من الأوروبيين. مع النية المعلنة للرئيس الصيني "شي جين بينغ" لبناء طريق الحرير البحري وطريق الحرير

1-Dragana Mitrovic, "China's Belt and Road Initiative: Connecting and transforming initiative", in: Yu Cheng and all (Edits), **The Belt & Road Initiative in the global arena: Chinese and European perspectives**. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018, p 17.

2- Yu Cheng, "Public Opinions on the Belt and Road Initiative: A Cross-Cultural Study", in: Yu Cheng and all (Edits), Op.cit, p 3.

البري لربط أكثر من 60 دولة، فظهرت فكرة "طريق واحد، حزام واحد". ويشير الحزام إلى حزام طريق الحرير الاقتصادي، الذي يمتد عبر أوراسيا ويعكس مسار طريق الحرير القديم الذي يربط الصين وأوروبا، وهو طريق مفضل للتبادل.<sup>1</sup> أما الطريق، فيمثل طريق الحرير البحري الذي يعود إلى القرن الحادي والعشرين، والذي يربط الصين بالبحر الأبيض المتوسط ويصل إلى شرق إفريقيا والمحيط الهندي، والذي يربط الصين في النهاية بأكثر من 60 دولة ضمن شبكة واسعة ومتراصة.

### خريطة رقم (02) مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الجديد)



**Source:** Harsh V. Pant, "China's Maritime Silk Road Initiative : Economic Drivers And Challenges", in : Nicholas Szechenyi (Edit), *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Washington : Center for Strategic & International Studies, 2018, p 20.

1-The State Council (PRC), "Action plan on the Belt and Road Initiative", *Beijing*, 28 March 2015, see : <http://greater-europe.org/archives/5056>(accessed 26/01/2020).

كان الهدف هو إحياء طريق الحرير القديم من خلال بناء الموانئ والطرق والسكك الحديدية والبنية التحتية الأخرى وتعزيز التفاعل بين الشعوب من خلال تنفيذ خمسة مبادئ للتعايش السلمي: الاحترام المتبادل لسيادة كل الأطراف، وعدم الاعتداء المتبادل، وعدم التدخل المتبادل في الشؤون الداخلية للآخرين والمساواة والمنفعة المتبادلة والتعايش السلمي.<sup>1</sup>

نصت الوثيقة الرسمية الصينية بعنوان "أولويات التعاون"، على خمسة أبعاد للتواصل في إطار مبادرة الحزام والطريق،\* وتنسيق السياسات، وربط المنشآت، والتجارة دون عوائق، والتكامل المالي، والسندات بين الأفراد.<sup>2</sup> أما في بعض الأدبيات السائدة، يُنظر إلى مبادرة الحزام والطريق على أنها تجسيد للرؤية الجيوستراتيجية والطموح الجيوسياسي للقيادة الصينية الحالية في تشكيل مستقبل العالم والصراع على القوة والموارد.<sup>3</sup>

ينقسم في هذا الصدد الباحثون إلى اتجاهين: أحدهما يمثل الرؤية الصينية المستتبطة من كلمة الرئيس "شي جين بينغ" التي ألقاها في حفل افتتاح منتدى الحزام والطريق الأول في بكين في 14 مايو 2017، حيث أشار إلى أن مبادرة الحزام والطريق مستوحاة من "روح طريق الحرير" التي تعد "تراثاً عظيماً للحضارة الإنسانية"، وتجسد روح "السلام والتعاون والانفتاح والشمولية والتعلم المتبادل والمنفعة المتبادلة"،<sup>4</sup> وحسب الرئيس شي، فإن مبادرة الحزام والطريق هي طريق السلام والازدهار والانفتاح والابتكار وربط الحضارات المختلفة

\* تم استبدال مصطلح "حزام واحد وطريق واحد" بـ "مبادرة الحزام والطريق" أو BRI باختصار منذ عام 2016 في الوثائق الرسمية الصينية.

2- The State Council (PRC), Op.cit.

3- Lee Jones and Jinghan Zeng, "Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis", **Third World Quarterly**, Vol.40, Issue.8, 2019, p 1429.

4-Xi Jinping, "keynote speech at the opening ceremony of the Belt and Road Forum (BRF) for International Cooperation in Beijing", Xinhua net, Beijing, 14 May 2017, see :[http://www.xinhuanet.com/english/201705/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/201705/14/c_136282982.htm)

والتبادلات الثقافية والشعبية"<sup>1</sup> فوق المنظور الصيني السائد، تهدف مبادرة الحزام والطرق إلى إنشاء ممرات اقتصادية وتعاون ثقافي مع نتائج مربحة لجميع البلدان المشاركة. يشير هذا الاتجاه إلى أن الصين تنوي تطوير نظام جديد للنظام الاقتصادي من خلال مبادرة الحزام والطريق مع البلدان المشاركة، ويعتبر عدد كبير منهم دول غير ساحلية تستفيد بشكل كبير من الاستثمارات الصينية.

أما الاتجاه الثاني فتهيمن عليه الأدبيات الغربية ممثلة في الباحثين الغربيين المنتمين للنظام العالمي الأوربي-الأمريكي. وهذا الاتجاه أكثر قلقاً بشأن الرؤية الجيوسياسية للصين في ظل مبادرة الحزام والطريق، ويدعي أن الصين تنوي إنشاء شكل جديد من الهيمنة الاقتصادية السياسية على الدول المشاركة وهناك عدد قليل منهم يعتبرون مبادرة الحزام والطريق ماثلة لإنشاء شركة الهند الشرقية "East India Company" من قبل الصين في القرن الحادي والعشرين عبر المنطقة الأوراسية والأفرو-آسيوية.

### ثالثاً. أهمية المضائق والممرات البحرية في مشروع الحزام والطريق الصيني:

لمعرفة أهمية المضائق والممرات البحرية في مشروع الحزام والطريق، لا بد من فهم ما تسعى الصين لتحقيقه من خلال إقامة الطريق البحري، وبالتالي يمكن إيجاز أهمية سيطرة الصين على المضائق والممرات البحرية فيما يلي:

1- تطوير الاقتصاد الأزرق: أصبحت المحيطات- باعتبارها الأنظمة البيئية الأكبر والأكثر أهمية على الأرض- نقطة محورية جديدة في الخطاب العالمي بشأن النمو والتنمية المستدامة، وقد حظيت باهتمام كبير من جانب الصين التي أعطت الأولوية لجلب الموارد الساحلية والمحيطية إلى خطة متكاملة أوسع للتنمية الاقتصادية الوطنية، وتشجيع الصناعة البحرية على لعب دور أكبر في الاقتصاد<sup>2</sup>، ففي 2012، نما الاقتصاد الأزرق الصيني بمعدل 7.5% سنوياً، ومثل ما

1- Ibid.

2-The Economist Intelligence Unit, "The Blue Economy: Growth, Opportunity and a Sustainable Ocean Economy", **briefing paper**, The Economist: London, 2015, p 10.

يقرب من 10% من الناتج المحلي الإجمالي للصين في 2008، كما تطمح الصين لتوسيع هذا الرقم إلى 15% من الناتج المحلي الإجمالي بحلول عام 2035.<sup>1</sup>

علاوة على ذلك، تعتبر التجارة البحرية المحرك الرئيسي للحفاظ على الاقتصاد الوطني الصيني، لأن ما يقارب 90% من إجمالي حجم وقيمة التجارة الدولية الصينية عن طريق البحر خصوصاً عبر الطريق البحري من المحيط الهندي عبر جنوب شرق آسيا.<sup>2</sup> فمن خلال "الشراكات الزرقاء" Blue Partnerships على طول الطريق البحري، يمكن للصين تصدير قدراتها الصناعية الزائدة إلى الأسواق الخارجية وتعزيز مصادر جديدة للنمو لاقتصادها الوطني والمحلي، وبعضها مرتبط بمنافذ نمو ناشئة في الاقتصاد الأزرق. إذ بدأت في السعي للحصول على ملكية الموانئ البحرية الأجنبية عبر قنوات النقل الإستراتيجية من خلال اتفاقيات استخدام الأراضي بين الشركات الوطنية الصينية والسلطات المحلية، والتي يوجد الكثير منها في منطقة المحيط الهندي على غرار غوادر في باكستان، وكياوكيبو في ميانمار وغيرها من الموانئ، فمن الواضح أن الصين تسعى إلى دمج البنية التحتية الأرضية والبحرية على طول الحزام والطريق في شبكة الإنتاج والتجارة الضخمة التي يمكن أن تخلق التآزر بين الاقتصاد التقليدي والاقتصاد الأزرق.

2- تعزيز الأمن الغذائي الصيني: يسعى الاقتصاد الصيني إلى التخفيف من المخاطر التي تهدد سلاسل الإمداد. لأن إمكانية العزلة الاقتصادية أو الدبلوماسية، مثل تلك التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية على الصين في الخمسينيات ومرة أخرى في التسعينيات، قد أخذت على محمل الجد من قبل الحكومة الصينية،<sup>3</sup> إذ أصبحت الصين ملتزمة

1 - Xinhua, China Focus: China's maritime economy expands by 7.5 pct in recent five years, XinhuaNet, 21 Jan 2018, see :

[http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c\\_136913316.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c_136913316.htm)(accessed 15/02/2020).

2 - Royal Institute of International Affairs, "The future of sea lane security between the Middle East and Southeast Asia", **US Project Meeting summary**, Chatham House, 23–24 June 2015, p 5.

3 - Aaron L. Friedberg, "Globalisation and Chinese Grand Strategy", **Survival**, vol.60, no.1, February–March 2018, p.p 10–11.



للاغاية في سعيها لتعزيز قدرتها على الصمود والمرونة الجيو-اقتصادية للتهديدات التي يمكن أن تؤثر على الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي وبالتالي أمن النظام.<sup>1</sup> لأن النزاعات التجارية والتعريفية الأخيرة مع إدارة الرئيس الأمريكي "دونالد ترامب" تعزز هذا الطرح المنطقي.

تنطبق الحاجة إلى تحسين المرونة على الأمن الغذائي في الصين. فمع تعداد سكاني يبلغ 1.4 مليار نسمة، يعد الأمن الغذائي هو مفتاح الاستقرار المحلي. إذ هناك طلب متزايد من الصين على الأغذية المستوردة عن طريق البر والبحر، كما أن واردات الأغذية الصينية زادت من 3.2% في عام 2006 إلى 6.3% في عام 2016، وفي عام 2017 مرت 43% من واردات الأغذية الأساسية الصينية عبر مضيق ملقا و39% عبر قناة بنما. وكلاهما عبارة عن نقاط اختناق، أو قنوات ضيقة على طول الممرات البحرية العالمية المستخدمة على نطاق واسع، تحت حماية ومراقبة البحرية الأمريكية، فالصين لديها قدرة بحرية ووجود محدودين في هذه المياه،<sup>2</sup> وبالتالي تواجه مخاطر جيوسياسية في بعض المضائق والممرات البحرية لنقل الإمدادات الزراعية إلى سكانها.

3- تعزيز الأمن الطاقوي الصيني: تجاوزت الصين الولايات المتحدة الأمريكية في عام 2017، كأكبر مستورد للنفط الخام في العالم. وبحلول عام 2035، ستحتاج الصين إلى استيراد ما يقرب من 80% من نفطها لتلبية الطلب، مقارنةً بـ 64% في عام 2016. وتعتمد الصين اعتماداً كبيراً على واردات النفط من الشرق الأوسط وإفريقيا. تمر جميع طرق عبورها عبر منطقة المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي، و80% من هذه الواردات المنقولة بحراً تمر عبر مضيق

1- Christer Ljungwall and Viking Bohman, "Mending vulnerabilities to isolation: how Chinese power grows out of the development of the Belt and Road Initiative", **RUSI Journal**, vol. 162, no.5, 2017, p.p 26–33.

2 -Rob Bailey and Laura Wellesley, "Chokeypoints and Vulnerabilities in Global Food Trade", **Chatham House Report**, London: Royal Institute for International Affairs, 2017, p.p 16-17.



ملقا.<sup>1</sup> ونتيجة لذلك، تشعر الصين بقلق عميق إزاء اعتمادها على مضائق جنوب شرق آسيا، والتي يعتبر مضيق ملقا من أبرزها بين جميع المضائق حول شبه جزيرة الملايو، وتنامت المخاوف الصينية خصوصا بعد زيادة الوجود البحري الأمريكي حول مضائق جنوب شرق آسيا. وإمكانية اعتراض البحرية الأمريكية لعبور إمدادات الطاقة، وبالتالي التأثير على الأمن الطاقوي الصيني، لذلك يعتبر الإمداد الثابت من أماكن توفير الطاقة وأمن نقل الطاقة أمراً مهماً لضمان سلامة استيراد الطاقة.<sup>2</sup>

مع ذلك، فإن جدوى واستدامة إستراتيجية الحصار أمر قابل للنقاش. إذ باستثناء أزمة السويس في عام 1956، فإن هشاشة الدولة والنزاعات المسلحة لا تكاد تسفر عن نقاط اختناق مسدودة. علاوة على ذلك فإن تكاليف فرض قيود على وصول الصين إلى مضائق جنوب شرق آسيا لن تؤثر فقط على الاقتصاد الصيني فقط، ولكن ستضر أيضاً بالمصالح الاقتصادية للولايات المتحدة وحلفائها.<sup>3</sup> في الواقع أشار أحد كبار المحللين إلى أنه منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، نادراً ما كانت هناك اعتراضات على العبور التجاري في منطقة المحيط الهندي أو بحر الصين الجنوبي، لأن مثل هذا العبور يميل إلى أن يكون في صالح عدة أطراف.<sup>4</sup> ومع ذلك، وبهدف التحضير للأسوأ وتخفيف مصادر الضعف تبذل الصين جهوداً لتطوير خطوط أنابيب الغاز والنفط بين الصين وميانمار، والتي تمتد من ميناء كيوكيو إلى كونمينغ بهدف تقليل اعتماد الصين الشديد على مضائق جنوب شرق آسيا.

1 - Energy Information Administration, "China surpassed the United States as the world's largest crude oil importer in 2017", Today in Energy, 31 December 2018, see : <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=37821> (accessed 15/02/2020).

2 -Lirong Wang, "Sea lanes and Chinese national energy security", **Journal of Coastal Research**, Special issue, no73., Winter 2015, p 572.

3- Rory Medcalf, "A US naval blockade of China", The Diplomat, 13 Mar. 2013, see : <https://thediplomat.com/2013/03/a-u-s-naval-blockade-of-china/> (accessed 15/02/2020).

4- Richard Ghiasy And All, **The 21st Century Maritime Silk Road : Security Implications And Ways Forward For The European Union**, Stockholm : Stockholm International Peace Research Institute(SIPRI), 2018, p 8.

4- تنوع وتأمين خطوط الاتصالات البحرية: يعتبر تقليل الاعتماد على البحرية الأمريكية عن طريق تأمين الطرق الحالية عبر خطة إنشاء بدائل عبر الطريق والحزام أمراً بالغ الأهمية بالنسبة للصين. هذا الأمر مهم ليس فقط بسبب الإمكانيات المذكورة أعلاه للحظر عند المضائق والممرات البحرية، ولكن أيضاً على المستويين الهيكلي والطويل الأجل. لذلك فإن الهدف الرئيسي الآخر للطريق البحري هو تمهيد الطريق أمام الصين لتأمين خطوط الاتصال البحرية وهي الطرق البحرية الرئيسية بين الموانئ المستخدمة في التجارة واللوجستيات والقوات البحرية. ويترجم ذلك إلى ضمان الوصول الاستراتيجي للصين أو دون عوائق إلى الطرق البحرية الدولية الحيوية. لا يمكن المبالغة في أهمية الوصول إلى مجموعة متنوعة وأمنة من خطوط الاتصال البحرية، لأن هذا يحدد المدى الإقليمي والقدرات المادية للصين وهو جزء لا يتجزأ من تحقيق إمكانياتها السياسية والاقتصادية والعسكرية.<sup>1</sup>

تحتاج القوات البحرية الصينية إلى سلاسل لوجستية موثوقة لإعادة تزويد الغذاء والوقود والأسلحة عبر خطوط الاتصال البحرية، والتي بدورها يمكن استخدامها لتأمين خطوط الاتصال البحرية. فيما يتعلق بدور الطريق البحري، فإن هذا يتطلب بناء البنية التحتية اللوجستية في المواقع الإستراتيجية في الدول الرئيسية. على سبيل المثال، يمكن لميناء غوادار - الذي يقع على بعد 400 كيلومتر من نقطة اختناق محتملة أخرى متمثلة في مضيق هرمز - أن يلعب دوراً هاماً في مساعدة القوات البحرية الصينية على مراقبة خطوط الاتصال البحرية في بحر العرب والخليج الفارسي، أو على الأقل الوصول إلى مرافق الموانئ الحرجة. لأنه يقع عند تقاطع طرق الشحن البحري وتجارة النفط. وهذا يعني أنه سيربط ثلاث مناطق: جنوب آسيا وغرب آسيا وآسيا الوسطى. كما سيوفر للصين إمكانية الوصول المباشر إلى منطقة المحيط الهندي عبر

1- Rajeev Ranjan Chaturvedy, "The 21st century Maritime Silk Road, Observer Research Foundation", 10 Feb. 2017, see : <https://www.orfonline.org/research/the-21st-century-maritime-silk-road/>(accessed 15/02/2020).

بحر العرب. وستكون باكستان أيضاً في موقع استراتيجي وذات أهمية جيوسياسية كبيرة في المنطقة.<sup>1</sup>

مقابل ذلك، فإن استئجار الصين للميناء والقاعدة العسكرية في أوبوك (جيبوتي) ستمكن البحرية الصينية من استعراض القوة حول القرن الإفريقي. وبالتالي سيحتاج تأمين مناطق خطوط الاتصال البحرية الصينية التي تمر عبر المحيط الهادئ والمحيط الهندي لإبراز قوة البحرية الصينية في المحيطين.

5- الحفاظ على السيادة الإقليمية: يمكن النظر إلى الطريق البحري على أنه محاولة القوة الناعمة الصينية لحل النزاعات البحرية والقضائية في بحر الصين الجنوبي مع أربعة دول مدعية في جنوب شرق آسيا. إذ أصبحت المطالبات البحرية الصينية فيبحر الصين الجنوبي، وبحر الصين الشرقي في هذا الشأن تجسيدا للمصالح الأساسية، لذلك تحاول الصين كسر التحالف الدولي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية في بحر الصين الشرقي وبحر الصين الجنوبي.

تحاول الصين بناء الثقة وتحسين العلاقات الثنائية مع الدول عبر الطريق البحري، وفق منظور مفاده أنه يمكن للمصالح الاقتصادية المشتركة تحسين التعاون السياسي والأمني بين البلدان، لذلك جادل الأكاديميون الصينيون بأن نزاعات بحر الصين الجنوبي يجب ألا تؤثر على التعاون الاقتصادي والعلاقات طويلة الأجل بين أصحاب المطالبات. فالصين لها تاريخ طويل في استخدام الوسائل الاقتصادية لتحقيق الأهداف السياسية، وفي الوضع الحالي حيث تجاوزت قوتها الاقتصادية قوتها العسكرية والدبلوماسية، يقدم الاقتصاد مرة أخرى للحكومة الصينية أداة لتعزيز أهدافها.<sup>2</sup>

1 - Don McLain Gill, "The Geopolitics of the China-Pakistan Economic Corridor(CPEC) and its Security Implications for India", **The Korean Journal of International Studies**, Vol.17, No. 3, December 2019, p 341.

2-Richard Q. Turcsányi, **Chinese Assertiveness in the South China Sea : Power Sources, Domestic Politics, and Reactive Foreign Policy**, Cham (Switzerland) : Springer International Publishing AG, 2018, p 111.

يمكن للصين من خلال الطريق البحري الذي يتضمن تحسين علاقات الصين بالمناطق التي تتواجد بها ممرات ومضائق بحرية، تعزيز نفوذها الاقتصادي والسياسي، وإظهار قوتها البحرية فيبحر الصين الجنوبي. وعلى المدى المتوسط إلى المدى الطويل، يمكن أن يقوض ذلك حرية الملاحة البحرية والتأثير الاقتصادي للولايات المتحدة وحلفائها، ويمكن الصين من حل النزاعات مع المدعين ثنائياً في لحظات مواتية.

5- تعزيز القدرة الصينية على تشكيل الخطاب الدولي: كجزء من تطلعاتها البحرية، تعزم الصين تشكيل النظام البحري الدولي والإقليمي المستقبلي فيبحر الصين الجنوبي، ومنطقة المحيط الهندي وخارجها،

6- وتحويله إلى نظام يدعم المصالح الصينية. ولتحقيق هذا الهدف، تسعى الصين إلى زيادة قوة خطابها الدولي عبر الطريق البحري.

تبتت الصين إستراتيجية التقليل من وضع القوة العظمى المطلقة للولايات المتحدة، من خلال الترويج لعالم اقتصادي دولي متعدد الأقطاب.<sup>1</sup> وكل هذه العوامل الحاسمة تجعل توافق بكين، أو النموذج الصيني، جذاباً للدول النامية الأخرى، أو كما يسميها "رامو" بـ: "الجاذبية الفكرية لإجماع بكين".<sup>2</sup>

وبالتالي، فإن "توافق بكين" سيكون نموذجاً تنموياً خاصاً بالصين، الذي ستخضع إستراتيجيته للمحاكاة من قبل البلدان النامية الأخرى على غرار الدول الإفريقية، مع تضمن هذا النموذج الفريد لعنصر مواجهة الهيمنة الغربية، ولذلك فإن الصين ستؤدي لإحداث تأثيرات إيجابية، باعتبار نموذجها يمثل كرد فعل على أفكار "توافق واشنطن" القديمة

1- William Ratliff, "In Search of a Balanced Relationship: China, Latin America, and the United States", *Asian Politics & Policy*, Vol. 1, No. 1, January/March 2009, p 7.

2- Joshua Cooper Ramo, *The Beijing Consensus*, London: Foreign Policy Centre, 2004, p 27.

حول التنمية. كما سيكون النمو الاقتصادي الصيني بمثابة نقطة جذب واستقطاب للدول الأخرى لتتماشى مع المصلحة الاقتصادية الصينية.<sup>1</sup>

تسعى الصين على هذا النحو، إلى تحدي المركزية الغربية وتزويد الجنوب العالمي ببدايل تستند إلى نموذج التنمية الصيني، الذي يختلف عن إجماع واشنطن. ويلعب الطريق البحري (المضائق والممرات البحرية) دوراً مهماً في هذا السياق لأنه يخفف من تكوين المصالح الأمنية المشتركة والتحالفات الإستراتيجية وتحسين العلاقات الأمنية.

#### رابعاً. تحديات الممرات والمضائق البحرية لطريق الحرير البحري الصيني:

تتداخل مختلف التهديدات الأمنية التقليدية وغير التقليدية مع بعضها البعض، في مواجهة الوضع الدولي المعقد والمتقلب، مما يجعل طريق الحرير البحري محور اللعبة الدولية بين العديد من القوى العالمية. إذ تتفاقم الصراعات الدولية من أجل الممرات البحرية، مما يشكل تهديداً لأمن النقل البحري الصيني لمختلف المنتجات والسلع بما فيها موارد الطاقة. وفي هذا السياق اتخذت عدة فواعل مثل اليابان والهند، وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية الوسائل السياسية والاقتصادية والعسكرية والدبلوماسية لتعزيز تواجدها في بعض المضائق الحيوية لطريق الحرير البحري والسيطرة عليها استراتيجياً. هذه العوامل وغيرها ساهمت في تكريس الهيمنة التاريخية على منطقة المحيط الهندي من قبل عدد من القوى البحرية خارج المنطقة، مع الإقصاء الفعلي من المنطقة للقوى البرية الأورو-آسيوية الكبرى مثل الصين.<sup>2</sup>

اتخذت الولايات المتحدة الأمريكية سلسلة من التدابير للسيطرة على الممرات الإستراتيجية، على غرار الحفاظ على استمرار قوة البحرية الأمريكية، وإنشاء قاعدة عسكرية في الخارج بغرض السيطرة

1- حسين قوادة، "تأثير موارد الطاقة على الدور الصيني في القارة الإفريقية لفترة ما بعد الحرب الباردة"، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم السياسية، تخصص علاقات دولية (غير منشورة)، جامعة باثقة، 2018-2019، ص 205.

2 - David Brewster, "The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean", in : Jean-Marc F. Blanchard(Edit), **China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia : A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise**, Singapore : *Palgrave Macmillan*, 2018, p 55.

الإستراتيجية على الفضاء البحري الحيوي والممرات البحرية. بالإضافة إلى التركيز على دور الجزر الإستراتيجية وكبح تطور البلدان الأخرى عن طريق الممرات البحرية الإستراتيجية، علاوة على ذلك، قامت بدمج بعض الدول ذات الصلة بالممرات البحرية الإستراتيجية في نظامها الأمني، وإنشاء آلية للتعاون العسكري والأمني البحري مع الولايات المتحدة كقوة رائدة، في محاولة لتوسيع أذرعها العسكرية وتأثيراتها على الفضاء البحري والممرات الحيوية التي تنطوي على تحقيق المصلحة الوطنية. كما تلجأ الولايات المتحدة الأمريكية إلى الحصول على الحق الرئيسي في مكافحة الإرهاب والسيطرة على الممرات الإستراتيجية الحيوية عن طريق ردع القراصنة والإرهاب البحري.

تهتم اليابان كذلك بأمن الممرات البحرية، إذ تولي قوات الدفاع الذاتي البحري أولوية لحماية الأمن البحري. لطالما كانت اليابان تدافع عن مضيق ملقا باعتباره شريان الحياة بالنسبة لها، مما يجعل أذرعها العسكرية تمتد إلى مضيق ملقا من خلال التعديل المستمر للإستراتيجية العسكرية. فبعد أحداث 11 سبتمبر 2001 انتهزت اليابان الفرصة لتقويض قوات الدفاع الذاتي اليابانية رسمياً لإرسال السفن الحربية إلى المحيط الهندي. علاوة على ذلك، توظف اليابان قضية ردع القراصنة كذريعة لتواجدها العسكري في مضيق ملقا والمحيط الهندي بكل الوسائل، مما يشكل تهديداً قوياً للبلدان الأخرى خصوصاً الصين.

أما بالنسبة للهند فإنها دائماً ما تتسم بطابع التعقيد البحري. فبعد التسعينيات، كثفت من تنفيذ "إستراتيجية مراقبة المحيط الهندي" و "الإستراتيجية البحرية الشرقية من أجل حرمان العدو من استغلال فرص المحيط من جهة، وحماية حقوقه الخاصة في استخدام البحر من ناحية أخرى. وطرحت فكرة استحداث البحرية الهندية لردع القوات البحرية الأخرى التي تدخل المحيط الهندي، كما أنها سارعت لبناء قاعدة بجزر الدمام ونيكوبار، وأنشأت قاعدة خارج المدخل الشمالي الغربي لمضيق ملقا. بالإضافة إلى ذلك، استمرت الدول الساحلية على طول الممرات البحرية في تعزيز التشريعات المحلية، وتعزيز السيطرة على القنوات والممرات البحرية المجاورة، واستخدامها كسلاح في الحروب الدولية. كل هذه الإجراءات كان لها تأثيرات مؤكدة على الممرات البحرية

لطريق الحرير الجديد، وتشكل تهديداً خطيراً لأمن الصين في مجال النقل البحري.

زاد تدهور الوضع السياسي للدول الساحلية على طول الممر البحري نتيجة لعدم اليقين بخصوص النقل البحري للسلع الصينية. إذ تعد الاضطرابات الإقليمية والصراعات بين البلدان الساحلية أو داخلها من العوامل المؤثرة على أمن الممرات البحرية. فيما يتعلق ببحر الصين الجنوبي، ففي ظل النزاعات الخطيرة بين الصين ودول رابطة جنوب شرق آسيا، فقد تستخدم بلدان ASEAN مضيق ملقا بمثابة تهديد، في حالة ما إذا تدهورت السلامة البيئية لبحر الصين الجنوبي واتخذت الصين موقفاً صارماً، مما قد يؤدي بماليزيا واندونيسيا لسد المضيق.

أما بالنسبة للمحيط الهندي، فنظراً لتجلي أهميته الجيو- إستراتيجية بشكل رئيسي في المياه الشمالية، فإن استقرار شبه القارة الهندية يرتبط ارتباطاً مباشراً بأمن الممرات البحرية. ومع ذلك، ظلت الهند وباكستان، باعتبارهما أهم دولتين مختلفتين في شبه القارة الهندية منذ أكثر من نصف قرن، وما زال التناقض والصراع بينهما في ظل عدم وجود مؤشرات لحل الصراع في المستقبل المنظور. فخلال كل أزمة أو مواجهة عسكرية بينهما تتعرض سلامة الممرات البحرية في المحيط الهندي للتهديد والتدمير بشكل كبير. في الواقع، فإن مبادرة طريق الحرير البحري الصينية، التي تتضمن بناء مسارات بحرية جديدة عبر المحيط الهندي والروابط البرية ذات الصلة، لديها القدرة على تغيير التوازن البحري للمحيط الهندي والطبيعة الإستراتيجية للمنطقة بأكملها.<sup>1</sup>

وفيما يتعلق بالشرق الأوسط حيث يقع مضيق هرمز، فإن الوضع المضطرب والحروب والصراعات المتكررة في المنطقة، في ظل انتشار الإرهاب من قبل الجماعات المتطرفة، الأمر الذي جعل أمن الممر البحري لمضيق هرمز في المحيط الهندي يواجه تحديات كبيرة. بما أن طريق الحرير البحري الصيني نحو البحر الأحمر يجب أن يمر عبر مضيق هرمز، فإنه من الأهمية بمكان بالنسبة للصين، وغرب آسيا، وإفريقيا أن يضطلع بالتجارة البحرية. وفي الوقت نفسه، يجب أيضاً المرور عبره

1-Ibidem.

لوصول إلى طريق النفط الرئيسي في الصين (طرق الشرق الأوسط)، باعتبار أن حوالي 40% من إجمالي واردات الصين من النفط تمر عبر هذه القناة. لذلك، يعد مضيق هرمز أحد أهم قنوات الطاقة الصينية.<sup>1</sup>

علاوة على ذلك، تشكل قضايا الأمن غير التقليدية، مثل القرصنة والإرهاب البحري، تهديدات متزايدة للممرات البحرية لطريق الحرير الصيني، فبعد الحرب الباردة أصبحت العوامل الأمنية غير التقليدية بارزة وشهدت حوادث القرصنة العالمية تنامياً سريعاً، وأظهر الإرهاب البحري اتجاهات وتطورات جديدة، مما يشكل تهديداً خطيراً لأمن الممرات الدولية للنقل البحري والاستراتيجي. في الوقت الحاضر، تعد القرصنة والإرهاب البحري أكبر تهديدات أمنية واقعية وغير تقليدية للنقل البحري الصيني. فوفقاً للخبراء، يتركز القراصنة حالياً في خمسة مناطق بحرية هي: على طول ساحل غرب إفريقيا، حول شبه جزيرة الصومال، البحر الأحمر وخليج عدن، خليج البنغال ومنطقة جنوب شرق آسيا بأكملها. تعتبر هذه المناطق بمثابة السبيل الوحيد للنقل البحري الصيني. فعلى مدى السنوات القليلة الماضية، كانت السفن الصينية تصادف بشكل متكرر القراصنة والإرهاب البحري وعانت من خسائر فادحة. ووفقاً للتقارير، تأمرت بعض مجموعات القراصنة مع الإرهابيين للانخراط في أنشطة إجرامية بحرية معاً، مما أدى إلى تأثير كبير على الاقتصاد العالمي من خلال مهاجمة السفن وناقلات النفط الصينية.

أظهرت بعض البيانات اتجاهات متزايدة لتوتيرة ومستوى العنف المرتبط بهجمات القرصنة البحرية، مما تسبب في أضرار خطيرة وتأثيرات كبيرة على مر السنين. إذ تعرضت نحو 20% من السفن الصينية التي كانت في طريقها إلى خليج عدن عام 2008 إلى 1265 هجوماً، بما في ذلك اختطاف ناقلة مسجلة في هونغ كونغ،<sup>2</sup> مما يجعل الشحن البحري للطاقة والسلع الصينية يواجه معضلة أمنية شديدة.

1 -Chongwei Zheng and all, **21st Century Maritime Silk Road: A Peaceful Way Forward**, Singapore : Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018, p 94.

2-Sharon Otterman And Mark Mcdonaldnov, "Hijacked Supertanker Anchors Off Somalia", The New York Times, November 18, 2008, see : <https://www.nytimes.com/2008/11/19/world/africa/19pirate.html> (accessed 19/02/2020).



وفقا للمكتب البحري الدولي، بلغت هجمات القراصنة ذروتها في عام 2011 لما نفذوا 237 هجوما قبالة السواحل الصومالية، وأخذهم لمئات الرهائن، كما قامت سفينة تابعة للبحرية الصينية مدعمة بطائرة هيلكوبتر تابعة للبحرية الهندية بإحباط هجوم شنه قراصنة صوماليون على سفينة تجارية في أبريل 2017.<sup>1</sup> لقد منحت هذه المشاركة خبرة بحرية مفيدة لجيش التحرير الشعبي الصيني في المناطق البعيدة عن سواحلها، كما أنها أتاحت لها فرصة لإظهار وإبراز قوتها في منطقة مهمة لتجاريتها.

يبدو أن الصين ليس لديها خطط في الوقت الحالي لتوسيع نفوذها البحري إلى الساحل الشرقي لإفريقيا، ولكن من المؤكد تقريبا أنها مهمة بحماية الممرات البحرية التي تجلب النفط من السودان وحول خليج غرب إفريقيا. كما انضمت الصين مؤخراً إلى الجهود الدولية لمكافحة القرصنة الصومالية في خليج عدن، وهي تسعى إلى وضع ما يسمى بـ "إستراتيجية عقد اللؤلؤ" string of pearls strategy في المحيط الهندي التي ستؤدي في النهاية إلى الساحل الشرقي لإفريقيا،<sup>2</sup> من أجل إيجاد ممر اقتصادي أزرق يربط الصين بكل من المحيط الهندي وإفريقيا والبحر المتوسط.<sup>3</sup>

### الختام:

استطعنا من خلال هذا البحث، أن نستكشف بوضوح ما تريده الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق خصوصا الشق البحري للمبادرة. باعتبار أن هذا المشروع ملتزم بقيادة مرحلة جديدة من العولمة الصينية البديلة. إذ تراهن الصين على تحقيق مصالحها لكنها تحاول أيضاً تلبية مصالح الآخرين خصوصا الدول الواقعة على طول الطريق البحري والتي تتضمن ممرات ومضايق حيوية لطرق النقل البحري الصينية.

1-Aditya Kalra, "India, China navies stop suspected Somali pirate attack on merchant vessel", Reuters/World News, April 9, 2017, see :

<https://www.reuters.com/article/us-somalia-piracy/india-china-navies-stop-suspected-somali-pirate-attack-on-merchant-vessel-idUSKBN17B09F>  
(accessed 19/02/2020).

2- Robert D. Kaplan, "Center Stage for the Twenty-First Century : Power Plays in the Indian Ocean", **Foreign Affairs**, Vol.88, issue 2, March/April 2009, p.p 16-32.

3-Alice Ekman, "China in the mediterranean: an emerging presence", **Notes from the IFRI**, paris : French Institute of International Relations (IFRI), February 2018, p 10.

مما لا شك فيه، أن نجاح سيطرة الصين على أهم المضائق والممرات البحرية الحيوية لطريق الحرير الجديد يمكن أن يحقق مكانة لها، ويزيد من قوتها الاقتصادية وبالتالي تنامي تأثيرها السياسي على الساحة الإقليمية والدولية، وبذلك ستكون الصين قادرة على تعزيز موقعها كقوة إقليمية ليس فقط في شرق آسيا، ولكن في جميع أنحاء آسيا وإفريقيا وحتى أوروبا، مما يعزز مكانتها كفاعل عالمي رئيسي.

مع ذلك، فإن هناك تحديات عديدة تواجه الصين لتحقيق نجاحها في بسط نفوذها على المضائق والممرات البحرية التي تنطوي على بؤر توتر واضطرابات إقليمية وعالمية، خصوصا من قبل القوى الكبرى على غرار الولايات المتحدة الأمريكية، أوروبا الغربية، واليابان وبعض الدول المجاورة المعادية، هذه العوامل من شأنها عرقلة تنفيذ مبادرة الحزام والطريق خصوصا الشق البحري منها.

على هذا الأساس، من مصلحة الصين حل مشكلة النزاعات الإقليمية على المدى المتوسط خصوصا تلك المرتبطة بالجزر والممرات البحرية، إذا كانت تريد إنجاح وتأمين مشروع طريق الحرير البحري، والحفاظ على نمو اقتصادي مستدام. كما أنها لا يجب أن تهمل قضايا الأمن الداخلي والخارجي. لأن الحفاظ على السلام الاجتماعي في الداخل وبناء علاقات متميزة مع مختلف دول العالم التي يشملها المشروع تعتبر ضرورية جدا في هذا الصدد. لذلك، فإن هذه المبادرة هي انعكاس لقدرة الصين على تحديد مبادئها ومعايير سياستها الخارجية في التعاون الدولي مع الاعتراف بأنها مشروعة في نظر البلدان الأخرى.

### قائمة المراجع:

أولا: المراجع باللغة العربية

1- أطروحات جامعية:

- قوادرة حسين، "تأثير موارد الطاقة على الدور الصيني في القارة الإفريقية لفترة ما بعد الحرب الباردة"، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم السياسية، تخصص علاقات دولية (غير منشورة)، جامعة بلاتنة، 2018-2019.

ثانيا: المراجع باللغة الانجليزية

1- الكتيب:

1-Barisitz Stephan, *Central Asia and the Silk Road: Economic Rise and Decline over Several Millennia*, Singapore: Springer Nature, 2017.

- 2- Brewster David, "The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean", in : Blanchard Jean-Marc.F (Edit), **China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia : A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise**, Singapore : *Palgrave Macmillan*, 2018.
- 3-Ghiasy Richard And All, **The 21st Century Maritime Silk Road : Security Implications And Ways Forward For The European Union**, *Stockholm : Stockholm International Peace Research Institute(SIPRI)*, 2018.
- 4- Hansen Valerie, **The Silk Road : A New History**, New York : Oxford University Press, 2012.
- 5- Komroff Manuel, **The Travels of Marco Polo**, New York : W. W. Norton & Company, 2002.
- 6- Mitrovic Dragana, "China's Belt and Road Initiative: Connecting and transforming initiative", in : Cheng Yu and all (Edits), **The Belt & Road Initiative in the global arena: Chinese and European perspectives**. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.
- 7-Ramo Joshua Cooper, **The Beijing Consensus**, London: Foreign Policy Centre, 2004.
- 8-Shang Huping, **The Belt and Road Initiative: Key Concepts**, Beijing/Singapore : Peking University Press/Springer Nature Pte Ltd, 2019.
- 9- Turcsányi Richard. Q, **Chinese Assertiveness in the South China Sea : Power Sources, Domestic Politics, and Reactive Foreign Policy**, Cham (Switzerland) : Springer International Publishing AG, 2018.
- 10- Wang Yiwei, "The Belt and Road Initiative: Mutual Connectivity of the World", in : Nazrul Islam (Edit), **Silk Road to Belt Road : Reinventing the Past and Shaping the Future**, Singapore : Springer Nature, 2019.
- 11- Zheng Chongwei and all, **21st Century Maritime Silk Road: A Peaceful Way Forward**, Singapore : Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018.

## 2- المقالات:

- 1- Friedberg Aaron. L, "Globalisation and Chinese Grand Strategy", **Survival**, vol.60, no.1, February–March 2018.
- 2- Gill Don McLain, "The Geopolitics of the China-Pakistan Economic Corridor(CPEC) and its Security Implications for India", **The Korean Journal of International Studies**, Vol.17, No. 3, December 2019, p 341.
- 3- Jones Lee and Zeng Jinghan, "Understanding China's 'Belt and Road Initiative':beyond 'grand strategy'to a state transformation analysis", **Third World Quarterly**, Vol.40, Issue.8, 2019, p 1429.
- 4- Kaplan Robert. D, "Center Stage for the Twenty-First Century : Power Plays in the Indian Ocean", **Foreign Affairs**, Vol.88, issue 2, March/April 2009.
- 5- Ljungwall Christer and Bohman Viking, "Mending vulnerabilities to isolation: how Chinese power grows out of the development of the Belt and Road Initiative", **RUSI Journal**, vol. 162, no.5, 2017.
- 6- Ratliff William, "In Search of a Balanced Relationship: China, Latin America, and the United States", **Asian Politics & Policy**, Vol. 1, No. 1, January/March 2009.
- 7- Wang Lirong, "Sea lanes and Chinese national energy security", **Journal of Coastal Research**, Special issue, no73., Winter 2015.

## 3- التسقارير:

- 1-Bailey Rob and Wellesley Laura , "Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade", **Chatham House Report**, London : Royal Institute for International Affairs, 2017.

## 4- الأوراق البحثية:

- 1- Ekman Alice, "China in the mediterranean: an emerging presence", **Notes from the IFRI**, paris : French Institute of International Relations (IFRI), February 2018.
- 2- Royal Institute of International Affairs, "The future of sea lane security between the Middle East and Southeast Asia", **US Project Meeting summary**, Chatham House, 23–24 June 2015.
- 3- The Economist Intelligence Unit, "The Blue Economy: Growth, Opportunity and a Sustainable Ocean Economy", **briefing paper**, The Economist: London, 2015.

## 5- المواقع الإلكترونية:

- 1- Chaturvedy Rajeev Ranjan, "The 21<sup>st</sup> century Maritime Silk Road, Observer ResearchFoundation", 10 Feb. 2017, see : <https://www.orfonline.org/research/the-21st-century-maritime-silk-road/>(accessed 15/02/2020).
- 2- Energy Information Administration, "China surpassed the United States as the world's largest crude oil importer in 2017", Today in Energy, 31 December 2018, see : <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=37821>(accessed 15/02/2020).
- 3- Jinping Xi, "key note speech at the opening ceremony of the Belt and Road Forum (BRF) for International Cooperation in Beijing", Xinhuanet, Beijing, 14 May 2017, see : [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm)
- 4- Kalra Aditya , "India, China navies stop suspected Somali pirate attack on merchant vessel", Reuters/World News, April 9, 2017, see : <https://www.reuters.com/article/us-somalia-piracy/india-china-navies-stop-suspected-somali-pirate-attack-on-merchant-vessel-idUSKBN17B09F> (accessed 19/02/2020).
- 5- Medcalf Rory , "A US naval blockade of China", The Diplomat, 13 Mar. 2013, see : <https://thediplomat.com/2013/03/a-u-s-naval-blockade-of-china/>(accessed 15/02/2020).
- 6-Otterman Sharon And Mcdonaldnov Mark, "Hijacked Supertanker Anchors Off Somalia", The New York Times, November 18, 2008, see : <https://www.nytimes.com/2008/11/19/world/africa/19pirate.html>.(accessed 19/02/2020).
- 8- The State Council (PRC), "Action plan on the Belt and Road Initiative", *Bejing*, 28 March 2015, see : <http://greater-europe.org/archives/5056>(accessed 26/01/2020).
- 9- Xinhua News Agency, "Full text of Xi Jinping's speech at opening ceremony of Boao Forum", china.org.cn, April 10, 2013, see: [http://www.china.org.cn/business/Boao\\_Forum\\_2013-04/10/content\\_28501562.htm](http://www.china.org.cn/business/Boao_Forum_2013/2013-04/10/content_28501562.htm)(accessed 26/01/2020).
- 9- Xinhua, China Focus: China's maritime economy expands by 7.5 pct in recent five years, XinhuaNet, 21 Jan 2018, see : [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c\\_136913316.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/21/c_136913316.htm)(accessed 15/02/2020).

## مضيق جبل طارق .. أهمية في الملاحة وصراع على السيادة

أ. سعيدة بن رقرق

جامعة باتنة 01

## مقدمة:

تعتبر المضائق البحرية من المواضيع المهمة في العلاقات الدولية وهذا راجع للأهمية الاقتصادية والتجارية الكبيرة التي تتمتع بها، إذ تمثل المنفذ أو الممر الوحيد لجميع الطرق البحرية التي تيسر وتسهل حركة التنقل من مكان لآخر، بالإضافة إلى توفيرها للوقت والجهد والمال ، ويوجد في العالم 66 مضيقاً وممرًا مائياً، يحظى العالم العربي بنصيب وافر من أهم هذه المضائق والممرات المائية الدولية، ذات الأهمية الإستراتيجية والتي زادت أهميتها لاحقاً بعد اكتشاف النفط زيادة حرية التجارة الدولية، منها مضيق هرمز ، وباب المندب، وقناة السويس، ومضيق جبل طارق؛ هذا الأخير الذي يعتبر من أهم المضائق البحرية؛ لموقعة الجيوبوليتيكي الرابط بين القارتين الأوربية والإفريقية وكذلك يصل البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي، ويجتمع حول المضيق ثلاث دول متداخلة ومتراصة ، بحكم الجوار الجغرافي نجد المغرب وإسبانيا وبريطانيا بحكم التاريخ الاستعماري للمنطقة. ولدراسة هذا الموضوع نطرح الإشكالية التالية: ما مدى تأثير الأهمية الجيوبوليتيكية لمضيق جبل طارق على الصراع الدولي حوله سواء للسيادة عليه أو لكسب وضع إستراتيجي متفوق ضمن مساره البحري؟

## أولاً- جغرافية المضيق:

يعرف جبل طارق بأنه شبه جزيرة على شكل جبل حيث يمتد هذا الإقليم في عرض البحر الأبيض المتوسط، في موقع يقابل مدينة سبتة المغربية التي تحتلها إسبانيا؛ وقد كانت هذه الصخرة محور صراعات وحروب كثيرة عبر التاريخ، وهي تحمل اسم القائد الإسلامي المغربي طارق بن زياد الذي كان على رأس جيش الدولة الأموية عبر البحر المتوسط ليحقق فتوحات في ضفته الشمالية، وشبه الجزيرة على شكل

جبل لهذا عرفت بالصخرة أو جبل طارق بمساحة إجمالية لا تتجاوز سبعة كيلومترات مربعة.<sup>1</sup>

الإقليم عبارة عن شبه جزيرة ضيقة تمتد جنوباً من السواحل الغربية لإسبانيا ويصله بها برزخ يبلغ طوله 6.1 كم تقريباً، يقابل مضيق جبل طارق على الجانب الآخر من الخليج ميناء الجزيرة الخضراء الإسباني غرباً على مسافة 8 كم وتبعد عنه قارة إفريقيا بمسافة 32 كم جنوباً، ووفقاً لما ترده الدول القائمة على الإدارة في جبل طارق، فإن مساحته تبلغ 5.8 كيلومتر، أما إسبانيا التي تطالب بالسيادة على إقليم جبل طارق فتقول أن مساحته 4.8 كيلومتر مربع، ولا تزال المسائل المتعلقة بالبرزخ والمياه الإقليمية الواقعة قبالة سواحل جبل طارق محل نزاع.<sup>2</sup>

يعرّف مضيق جبل طارق بأنه ممر مائي يبلغ طوله أربعين ميلاً على امتداد الطرف الغربي للبحر الأبيض المتوسط. كما أنه يسلط الضوء على سلسلة من الثنائيات التاريخية المشتركة، يفصل إسبانيا عن المغرب، بالإضافة إلى الحدود الشمالية الجنوبية يوجد هذا الفضاء الجغرافي السياسي أيضاً على الممرات بين الشرق والغرب. ويشكل تقاطعاً في طريق بحري رئيسي، وأصبح عالمياً في عام 1869 مع دعوى افتتاح قناة في الطرف المقابل للبحر المتوسط وهي قناة السويس التي ربطت البحر الأحمر بالمتوسط.<sup>3</sup> يربط مضيق جبل طارق المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، ويبلغ طوله حوالي 60 كلم وعرضه بين 14 و44 كلم، مضيق جبل طارق هو الرابط الطبيعي الوحيد بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط وهو واحد من أكثر الممرات المائية ازدحاماً في العالم، حوالي 300 سفينة تعبر المضيق كل يوم، ما يعني سفينة واحدة كل 5 دقائق<sup>4</sup>، كما يمثل أحد أهم المضائق المائية في العالم، يقع بمحاذاة الأراضي الإسبانية، ويتمتع بحكم ذاتي ويتبع للتاج البريطاني. سمي قديماً بأعمدة

1- جبل طارق. هل يجدد حروب الممالك الثلاث، تقارير مركز الجزيرة، 27 مارس 2019، من الموقع:

<https://doc.aljazeera.net/>

2- جبل طارق، ورقة عمل من إعداد الأمانة العامة للأمم المتحدة، من الموقع > [www.undocs.org](http://www.undocs.org)

2016 > AC.109 > pdf، ص3.

3- Sasha.D park, the strait of Gibraltar and the making of the modern hispani-African Borderland, Stanford university press, stanford , california , 2019 , p4 .

4- Strait of Gibraltar - Origin and

significance on : <https://www.firmm.org/en/strait-of-gibraltar>

هرقل، ويحمل حاليا اسم القائد الإسلامي طارق بن زياد الذي عبره في بداية الفتوحات الإسلامية لإسبانيا عام 711 م.<sup>1</sup>

يقع مضيق جبل طارق بين الجهة الشمالية الغربية للقارة الإفريقية وأقصى الجهة الجنوبية لشبه الجزيرة الإيبيرية (إسبانيا)، ويمتد على شكل قناة بطول يصل إلى 58 كم، ويضيق حتى يصل إلى 14 كم بين كل من المغرب وإسبانيا، أما أقصى الجهة الغربية من المضيق فيبلغ عرضها 44 كلم، وتمتد بين سبارتل في الجهة الجنوبية ورأس الطرف الأخر في الجهة الشمالية، ويمتد أقصى الجهة الشرقية بعرض 23 كم بين صخرة جبل طارق في الجهة الشمالية وجبل موسى وجبل هاكو في الجهة الجنوبية، ويتخذ المضيق شكل قوس بعمق يصل أقصاه إلى 365 مترا، ويتمركز بين جبال الأطلس الواقعة في شمال القارة الإفريقية والهضبة العليا الواقعة في إسبانيا.<sup>2</sup>

بالإضافة إلى موقعه الاستراتيجي يتميز بجماله الطبيعي. وهذا الموقع الجيوبوليتيكي للمضيق الرابط بين القارات والبحار والمحيطات، أكسبه أهمية متنامية في حركة الاقتصاد والتجارة الدولية على مر التاريخ وهذا ما سنوضحه في المحور الموالي.

1- جبل طارق عقدة جديدة بمسار البريكست، موسوعة الجزيرة على الموقع:

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/citiesandregions/2014/12/3/> تمت زيارة

الموقع يوم 20.02.2020

2- جوزيف زينون، مضيق جبل طارق، من الموقع <http://josephzeitoun.com/2018/08/>

تم تصفح الموقع يوم 21.02.2020 على الساعة 23:52

## خريطة رقم (01) مضيق جبل طارق



المصدر: <https://www.google.com/search?q=>

## ثانياً. جبل طارق عبر التاريخ:

بدأ التاريخ المسجل لجبل طارق في عام 950 قبل الميلاد حيث جاء الفينيقيون وسكنوا بالقرب منه وأقاموا مستوطنات لهم، ثم بعد ذلك سكنه الرومان والقرطاجيون الذين عملوا على تمجيد الإله هرقل في أضرحة قاموا ببنائها على صخرة جبل طارق، وكانوا يسمونها "مونس كالبي" والتي تعني "الجبل الأجوف" وتعتبر من إحدى "أعمدة هرقل"، ثم استولت عليه الإمبراطورية الرومانية.<sup>1</sup>

لقد احتل مضيق جبل طارق أهمية كبيرة في حركة التجارة على مر التاريخ؛ حيث شكل نقطة عبور لكافة الشعوب التي مارست الملاحة البحرية بالحوض الغربي للمتوسط، فقد أولى الفينيقيون أهمية كبرى للمنطقة، بحيث عملوا على توسيع نطاق ملاحتهم المتوسطية لتشمل غرب

<http://josephzeitoun.com/2018/08/23:5221.02.2020>

1- جوزيف زيتون، مضيق جبل طارق، الموقع من



المتوسط، على الرغم من صعوبة المغامرة بالنظر إلى غموض المنطقة، كما سعوا للوصول إلى ما بعد أعمدة هرقل، حيث المحيط الأطلسي الذي شكل آنذاك عالما مجهولا وقد اعتمد الفينيقيون في تحقيق أهدافهم الملاحية على طريقة "المساحلة" التي ربطتهم مع العديد من المراكز التجارية، كما هو الحال بالنسبة لقرطاج التي أضحت منذ القرن الثامن ق.م قوة تجارية بالمتوسط، تسيطر على مضيق جبل طارق بفضتيه الشمالية والجنوبية حيث أسست عدة مراكز تجارية، غير أن الهيمنة القرطاجية لم تستمر طويلا، فمنذ القرن الثالث ق.م دخلت قرطاج مرحلة تراجع، وذلك تحت ضربات القوة القادمة الجديدة والتمثلة في الرومان، الذين وضعوا المضيق ضمن أولويات أهدافهم التوسعية<sup>1</sup>، بعد انهزام الدولة الرومانية واستيلاء المسلمين عليه، لم يبق فيه أي نوع من العمران، وإنما ازدهر كموقع عسكري حيث تم تشييد القلاع والحصون عليه في عهد السلطان عبد المؤمن<sup>2</sup>، وقد تمكن المسلمون من فتح جبل طارق سنة 711م على يد القائد طارق بن زياد، مستغلين ضعف الإمبراطورية البيزنطية، ومن جبل طارق، انطلق المسلمون لفتح المناطق الجنوبية لإسبانيا، وتمكنوا من الوصول إلى غاية طليطلة التي أصبحت عاصمة لهم بالأندلس سنة 713م.

لقد أدرك المسلمون بدورهم الأهمية الإستراتيجية لجبل طارق في السيطرة على المضيق ومراقبته، لذا سارعوا إلى بناء حصن منيع به لمراقبة مختلف التحركات البحرية والبرية بغرب المتوسط، خاصة منها المسيحية الهادفة إلى استرجاع الأندلس، ومضيق جبل طارق وذلك في إطار ما سمي ب"حروب الاسترداد".

ركز المسيحيون أثناء حروب الاسترداد بشكل كبير على جبل طارق الذي تمت محاصرته سنة 1303، غير أن هذا الحصار انتهى بالفشل، ليعود بعد ذلك المسيحيون إلى محاصرة الجبل من جديد سنة 1315، لكن دون نتيجة تذكر.

1- عبد الرزاق العساوي، جبل طارق والاستراتيجية البحرية البريطانية، الحوار المتمدن-العدد: 5618 -

http://www.ahewar.org/de.art.? تم التحصل عليه من الموقع 03:47 - 23 / 8 / 2017

20.02.2020.تم تصفح الموقع يوم 569727&t=0

2- المرجع نفسه -

ثم تجددت محاولات الحصار المسيحي سنة 1333م، بحيث ضرب المسيحيون حصارا شديدا على صخرة جبل طارق استغرق مدة أربعة أشهر، غير أن المسلمين واجهوا بقوة، مستفيدين من خصوصيات المنطقة الطبيعية. وأمام هذا الصمود الكبير للمسلمين قام المسيحيون برفع الحصار، وتوقيع معاهدة السلم مع أمير غرناطة وسلطان المغرب.<sup>1</sup>

استمرت الرغبة المسيحية في السيطرة على جبل طارق إلى حدود 1462م، عندما نجح المسيحيون في اقتحام المنطقة وضم جبل طارق. وانتهت حروب الاسترداد التي خاضها المسيحيون ضد الوجود الإسلامي في الأندلس بسيطرة مملكة قشتالة على جبل طارق في بداية القرن الرابع عشر.<sup>2</sup>

إن سقوط جبل طارق كان مقدمة لانتقال الإيبان إلى مرحلة استهداف السواحل الشمالية للمغرب في إطار حربهم الشاملة على المسلمين، وهو ما أدى إلى احتلال مدينة مليلية عام 1496، وتبعها تسليم مدينة سبتة من طرف البرتغاليين للإيبان سنة 1580.<sup>3</sup> وأصبح وبذلك جبل طارق رمز مجد إسبانيا، وأسطورة تاريخها ونضالها الطويل ضد الوجود الإسلامي، وقاعدة انطلاقها في سبيل تحقيق وحدتها.

لقد عمل الإيبان، مباشرة بعد استرجاعهم لصخرة جبل طارق، على إنشاء مدينة صغيرة تعتمد على التجارة، بهدف ترسيخ الوجود الإيباني بالمنطقة، فضلا عن خلق حركية تجارية نشيطة تمكن إسبانيا من مراقبة مضيق جبل طارق.

غير أن الإيبان وجدوا أنفسهم أمام مشاكل جمّة، في مقدمتها المشاكل الإدارية المرتبطة بطبيعة الحكم الإيباني خلال فترة "حروب الاسترداد"، وقد نتج عن ذلك دخول جبل طارق لفترة صراع سياسي نتيجة التنازع بين عدة أسر من أجل حكم الصخرة بحكم أهميتها

1- المرجع نفسه

2- جبل طارق.. هل يجدد حروب الممالك الثلاث، تقارير مركز الجزيرة، 27 مارس 2019، من

الموقع: <https://doc.aljazeera.net/>

3- Gerry O'Reilly, GIBRALTAR: SOVEREIGNTY DISPUTES AND TERRITORIAL WATERS, *IBRU Boundary and Security Bulletin Spring 1999*, p72

الإستراتيجية.<sup>1</sup>، إلى جانب ذلك واجه الإسبان مشاكل عسكرية، تتمثل في صعوبة ضبط المضيق عسكريا، وذلك نتيجة فقدان الإسبان السيطرة على الضفة الجنوبية لمضيق جبل طارق الذي أضحى خلال هذه الفترة حدا سياسيا ودينيا، بحيث انقطعت العلاقات بين الضفتين وسيطرت الاعتبارات الدينية على الحركة التجارية.<sup>2</sup>

مما زاد أمور الإسبان تعقيدا هو ظهور المنافسة الانجليزية في البحر الأبيض المتوسط، والتي ظهرت بوادرها مع تولي هنري السابع حكم إنجلترا سنة 1485م. فقد عمل هذا الملك على تدعيم موارد بلاده الاقتصادية من خلال تشجيع تجاره على اقتحام البحر الأبيض المتوسط، ففي سنة 1446م قامت سفينة إنجليزية بنقل الصوف والحجاج إلى الأراضي المقدسة. ثم توالى بعد ذلك الرحلات الإنجليزية عبر المتوسط، لتتوج سنة 1467م بتأسيس جمعية "التجار المغامرين" ببريستول Bristol، كان هدفها الأساسي التجارة عبر البحر الأبيض المتوسط.<sup>3</sup>

أمام هذه الضغوط، لم يعد الإسبان قادرين على مراقبة مضيق جبل طارق، على الرغم من تواجدهم بأهم نقاطه الإستراتيجية، بحيث اكتفوا بأساليب محدودة كالتجسس، وقد ساهم ذلك في تكريس الاتجاه العام للسياسة الإسبانية التي ارتبطت بالبر أكثر من البحر، على عكس الإنجليز الذين اقتحموا البحر... وهذا ما يجسد الإستراتيجية البحرية البريطانية باعتبارها قوة جيوبوليتيكية بحرية قديمة ومتجددة.

### ثالثا. أهمية المضيق الإستراتيجية وفي حركة التجارة العالمية:

تكمن الأهمية الإستراتيجية لإقليم جبل طارق المتنازع عليه حاليا بين إسبانيا وبريطانيا، أساسا في موقعه المطل على المضيق البحري الفاصل بين القارتين الأوروبية والأفريقية، والبحرين المتوسط والأطلسي، أي أنه يربط في الوقت نفسه بين الشرق والغرب، وبين الشمال والجنوب.

1- Ibid.p72.

2- جوزيف زيتون، مرجع سابق.

3- Darío Bernal Casasola, Le Cercle du Détroit, une région géohistorique sur la longue durée,at :[https://www.researchgate.net/publication/309592369\\_Le\\_Cercle\\_du\\_Detroit\\_Une\\_region\\_geohistorique\\_sur\\_la\\_longue\\_duree](https://www.researchgate.net/publication/309592369_Le_Cercle_du_Detroit_Une_region_geohistorique_sur_la_longue_duree)

إذ يمثل جبل طارق عنق الزجاجة في حركة المرور العالمية، وهو أحد الممرات الإجبارية للطريق البحري بين الشرق والغرب، الذي يربط أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا وإفريقيا، كما أنه يجسد واقع الاقتصاد البحري المعولم الذي يستمر في النمو، فقد أصبح هذا المضيق مختبرا لإعادة هيكلة الشبكات البحرية، يعزز وصول ميناء طنجة مقابل الجزيرة الخضراء وإفريقيا عند نقطة التقاء البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الأطلسي.<sup>1</sup>

ومع عبور النفط العربي الذي يمر من منطقة الخليج عبر قناة السويس، ومن ثمة إلى مضيق جبل طارق وصولا للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية، أصبح المضيق يعرف بأنه رقعة الشطرنج البحرية المعاصرة كما أنه أحدث تغييرات بنوية في عولمة النقل البحري، فبالإضافة للحركة البحرية للسفن في المضيق، أصبح يشكل مكانا لركن السفن البحرية الكبرى، وإعادة تزويدها بالوقود، كما أنه موقع لتخزين الحاويات وإعادة توزيعها على نطاق دولي، وليس ببعيد أن يصبح المضيق منطقة توقف اضطراري للسفن على الطريق السريع البحري بين الشرق والغرب، كما أنه الفضاء الأساسي لحركة التجارة الكثيفة بين أوروبا وآسيا، سواء من ناحية نقل المواد الطاقوية أو المنتجات الصناعية، أو الحركة البشرية المتزايدة بين أوروبا وإفريقيا، وهذا للترابط التاريخي بين شعوب القارتين، كل هذا يرفع مضيق جبل طارق إلى مصاف مضيق "باس دي كاليه" أو مضيق "دوفر" كما يسميه الإنجليز بين فرنسا وإنجلترا، ومضيق ملقا، ومن حيث كثافة الحركة البحرية الدولية حيث يمر من خلال المضيق ما يزيد عن 100 ألف سفينة سنويا.<sup>2</sup>

زادت أهمية مضيق جبل طارق مع ازدياد حركة التجارة العالمية وحرص الدول الكبرى على حماية مصالحها الإستراتيجية، وتتجلى أهمية المضيق في كون استعمار المغرب من طرف كل من فرنسا وإسبانيا في

1- Nora MAREĬ, Le détroit de Gibraltar, des réseaux mondiaux aux enjeux locaux de développement  
Global networks, local development: challenges on the Strait of Gibraltar,  
Géotransports Transport et développement des territoires, n°1-2,2013,p206

2- Nora MAREĬ .Op. Cit. p 2, 3.

بداية القرن العشرين لم يكن كافيا، حيث فُرض على مدينة طنجة المطلة على المضيق وضع قانوني خاص جعلها منطقة دولية،<sup>1</sup> من أجل تحقيق مصالح إستراتيجية في المنطقة تتعلق بحرية الملاحة وحركة التجارة.

إن جود قناة السويس في الطرف الآخر من البحر الأبيض المتوسط، شكل قيمة مضافة لمضيق جبل طارق، من حيث مساعدته في زيادة وظائف وحركية السفن التجارية بالمضيق التي تطورت على مرحلتين:

أولا- ظهر الطريق المباشر بين أمريكا الشمالية وآسيا عبر مضيق جبل طارق في عام 1985 بدخول خطوط منتظمة لسفن الحاويات التي يتم استدعاؤها حول العالم، وتنتشر هذه السفن بشكل مستمر في كل الاتجاهات بين آسيا وأمريكا الشمالية - آسيا وأوروبا، عبر قنوات السويس وبنما.

ثانيا- مع تطور التحالفات الضخمة بين ملاك السفن (مماثلة لتلك المسجلة في قطاع النقل الجوي) ظهرت ما يسمى سفن over panamax (أكبر في الحجم من أقفال قناة بنما) ، بسعة وحدة من 5000 إلى 6000 حاوية مكافئة (سفن الجيل الخامس)، ثم من 7000 إلى 8000 حاوية مكافئة (سفن الجيل السادس)، وهذا ما أدى إلى إنشاء خطوط جديدة منذ بداية التسعينات، حيث نجحت موانئ الساحل الشرقي للولايات المتحدة (ولا سيما نيويورك) في إقناع مالكي السفن بضمان الخدمات المنتظمة لسفن الحاويات إلى جنوب شرق آسيا عبر مضيق جبل طارق وقناة السويس،<sup>2</sup> لهذا أصبح مضيق جبل طارق عنق الزجاجة في حركة المرور العالمية، وهو واحد من الممرات الإلزامية لطريق البحر بين الشرق والغرب الذي يربط أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا التي تجسد واقع الاقتصاد البحري المعولم الذي يتزايد باستمرار.<sup>3</sup>

2- جبل طارق. هل يجدد حروب الممالك الثلاث، تقارير مركز الجزيرة، 27 مارس 2019، من الموقع:

<sup>1</sup><https://doc.aljazeera.net/>

2- Ibid,p207 .

3- Nora MAREÏ,Le détroit de Gibraltar,des réseaux mondiaux aux enjeux locaux de développement

,Géotransports 2013, n° 1-2, p206 .

هذا ما جعل المضيق جبل يمتاز بكثافة حركة الملاحة فيه، إذ تمر عبره أكثر من 100 سفينة سنويا، أي بمعدل أكثر من 250 سفينة يوميا، باستثناء القوارب الصغيرة والغواصات، كما يمر عبره 5% من تجارة البترول العالمية، وتُشكل ناقلات البترول ثلث السفن التي تعبر المضيق، بما يعادل نحو 18 ألف ناقلة في السنة، كما تعبره يوميا قوارب نقل الركاب بين طنجة المغربية ومدن الساحل الأوروبي<sup>1</sup>. أي أنه يسيطر على ما يقارب سدس التجارة العالمية<sup>2</sup>.

تفيد إحصائيات الملاحة العالمية، أن مضيق جبل طارق هو ثاني أكثر خطوط الشحن البحري ازدحاما في العالم بعد خط "القفال الإنجليزي"، حيث يتجاوز عدد السفن المارة عبره في سنوات معينة رقم 110 آلاف سفينة قادمة من جنوب شرق آسيا، والصين، والشرق الأوسط، وإفريقيا، والولايات المتحدة الأمريكية، والساحل الأوروبي من المحيط الأطلسي، وتجدر الإشارة إلى أن منطقة حيوية مثل الاتحاد الأوروبي تعتمد بشكل كبير على المعبر المائي للمضيق في حياتها الاقتصادية، لأن نصف تجارتها العالمية، وثلث وارداتها من النفط والغاز، و80% من السلع والغاز المستهلك، كلها تمر على 100 كم من الطريق البحري، وحوالي نصف الغاز الذي تحتاجه الأسواق الإسبانية، وقسم كبير من النفط، يعتمد على مصافي التكرير المطلة على المضيق، وأهمها مصفاة "سان روكي" الأكبر في البلاد، والواقعة على ضفاف خليج "الجيسيراس"<sup>(3)</sup>.

ومن الناحية السياحية، استقبل المضيق سنة 2018 سفينة سياحية عملاقة قدر عددها بـ 254 سفينة، حملت ما مجموعه أكثر من 400

1- أحمد علو، نقاط الاختناق العالمية، مجلة الجيش، العدد 328 - أكتوبر 2012، من الموقع: <https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content:2020/06/10> تم تصفح الموقع يوم 2020/06/10.

2- جبل طارق .. عقدة جديدة بمسار البريكست، مركز الروابط للبحوث والدراسات الإستراتيجية، تم الحصول عليه من الموقع: <https://rawabetcenter.com/archives/43902>، تم تصفح الموقع يوم

2020/06/08

3- Jesus Roorigues, *Safeguarding The Strait of Gibraltar*, EL Pais in English, 20 Mars 2015. At: <https://english.elpais.com/elpais/2015/03/11/inenglish/1426084296-703572.html>

ألف سائح، بارتفاع قدره 0.5% مقارنة بسنة 2017، مما سمح بضخ 16.7 مليون جنية إسترليني للاقتصاد المحلي للمنطقة سنة 2018، وتعتبر الموانئ القريبة لمضيق جبل طارق مثل ميناءي "كاديز" و"مالاكا" الأكثر استقطابا للسفن السياحية، ويستقبل ميناء جبل طارق سفنا سياحية من بريطانيا ودول الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها، وفي الفترة ما بين جانفي وجويلية من سنة 2019، رست أكثر 92 سفينة سياحية في موانئ المضيق، حاملة معها أكثر من 147 ألف سائح.<sup>1</sup>

تتركز في جنبات المضيق عدد من القواعد العسكرية، إذ تمتلك الولايات المتحدة الأمريكية تمتلك منذ 1960 قاعدة عسكرية قريبة من المضيق، هي قاعدة "روتا" التي تعتبر بوابة عبور الأساطيل العسكرية الأمريكية نحو البحر الأبيض المتوسط قادمة من المحيط الأطلسي،<sup>2</sup> فبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ومن وجهة نظر جيواستراتيجية، فإن إنشاء خدمات الخطوط المنتظمة الجديدة هذه إلى آسيا من الساحل الشرقي لديه أهمية كبيرة في تحرير التدفقات والتجارية للاقتصاد العالمي.<sup>3</sup>

وهناك حضور عسكري قوي في المضيق، يتقدمه التواجد البريطاني والأمريكي، حيث تزور السفن الحربية البريطانية والأمريكية مضيق جبل طارق ومنطقة روتا "Rota"، كما تقوم الطائرات العسكرية والأمريكية والإسبانية بدوريات خارج قاعدة "مورون" (Moron) الجوية، بينما قامت البحرية البريطانية والأسطول الأمريكي بوضع معدات عسكرية عملية عبر المنطقة، كما يتواجد أيضا مركز عمليات بقرب منطقة "طريفة" (Tarifa)، قادر على رصد أهداف بحرية من على بعد 20 كم، كما تتواجد منصات

1- Soraya Fernandez, **Gibraltar: A unique destination and a benchmark in cruise ship tourism**, August 2019, At:

<https://www.reashextra.com/gibraltar-a-unique-destination-and-a-benchmark-in-cruise-ship-tourism/>

2- Nora MAREĬ .Op. Cit. p. 206.

3- Jean-Claude Lasserre, **Le Pas-de-Calais et le détroit de Gibraltar Quels enjeux géopolitiques ?**, An article of the journal *Études internationales* Volume 34, Issue 2, juin 2003. p. 195–212

صواريخ باتريوت في "سان روكي" (San Roque)، بإمكانها تحديد هوية أهداف على بعد أكثر من 150 كم، كما تمتلك المغرب على الجهة المقابلة للمضيق قاعدتها البحرية الخاصة بها في "قصر الصغير"، ترسو فيها سفنها البحرية أوروبية الصنع، وفي العقد الذي تلا بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، وضعت الولايات المتحدة المضيق في صلب عمليات حلف الناتو لمحاربة الإرهاب.. ولحماية عبور تعزيزاتها العسكرية المكلفة بعمليات في إفريقيا وآسيا والشرق الأوسط لأنها تمر عبر المضيق بالضرورة، ويملك البنتاغون حاليا إذنا من الحكومة الإسبانية بإبقاء 3000 آلاف من جنود البحرية الأمريكية (المارينز)، في قاعدة "مورون"، ومن هناك بإمكانهم الانتقال لأي منطقة من إفريقيا تستشعر فيها واشنطن وجود تهديد لمصالحها.<sup>(1)</sup>

أما بالنسبة للدول الأوروبية، فيكتسب جبل طارق أهمية كبيرة، وبخاصة تلك التي لا تمتلك موانئ على البحر المتوسط، مثل بريطانيا التي كانت خلال سيطرتها على قناة السويس قادرة على مضايقة دول البحر المتوسط بإغلاق القناة ومضيق جبل طارق، وبرزت مؤخرا أزمة حقيقية بين بريطانيا وإسبانيا، بسبب مضيق جبل طارق، بعد تهديدات بريطانيا بإمكانية التدخل العسكري لإحكام سيطرتها على المضيق، خاصة بعد بدء لندن إجراءات الخروج من الاتحاد الأوروبي بموجب اتفاقية "بريكست".<sup>2</sup>

وباعتبارها الدولة الأوروبية المطلة مباشرة على المضيق وتتنازع على سيادته مع بريطانيا، تعاني إسبانيا من هواجس حساسة بالنسبة لأمنها القومي، فإلى جانب تمركز قواعد عسكرية بريطانية وأمريكية هناك على حدودها الجنوبية، يعتبر المضيق معبرا وموطنا للعديد من الأنشطة غير الشرعية، خاصة الاتجار بالمخدرات والأسلحة والبشر، وارتباطاتها الممكنة بنشاطات إرهابية، ومجاورتها للمغرب التي تعد ثاني أكبر منتج عالمي للأفيون، ومعظمه يدخل أوروبا عبر

1- Jesus Roorrigues. Op. Cit.

2- المضايق المائية.. قتال موقوتة في مفاصل العالم، من الموقع: <https://alkhaleejonline.ne> تم، تصفح الموقع يوم 2020/06/06.



إسبانيا، باستعمال القوارب السريعة وسفن الصيد أو الحاويات أو جوا. (1)

في ظل إستراتيجيتها العالمية التي جسدها خصوصا من خلال مشروع الحزام والطريق أو طريق الحرير الجديد، وضعت الصين مضيق جبل طارق في بؤرة اهتمامها، نظرا لما له من حيوية في رؤيتها المستقبلية لتوسيع وتأمين طريقها البحري، ونسج علاقات وطيدة مع الدول المشاطئة له، لضمان دخول آمن وسلس للأسواق الأوروبية والإفريقية والمحيط الأطلسي.

اختارت الصين أن يكون المغرب نقطة الارتكاز في سعيها لتحقيق الأهداف سابقة الذكر، لأنها توفر لها إطلالة عميقة على المضيق، وفرصة للانطلاق في ثلاثة فضاءات هي، البحر الأبيض المتوسط، والمحيط الأطلسي، وغرب إفريقيا، بما يحمله هذا الموقع من منافع اقتصادية جمة، فاخترت الصين موقعا إستراتيجيا قرب مدخل جبل طارق لإنشاء مدينة صناعية صينية في ماي 2016، بتكلفة 10 مليارات دولار، وعلى مساحة 2000 هكتار، أين ينتقل آلاف الصينيين للعمل والعيش هناك.. ويأتي تسلل الصين لمضيق جبل طارق عبر البوابة المغربية، لحجز موقع متقدم على المضيق، يتيح لها التواجد في مدخل البحر الأبيض المتوسط من جهة المحيط الأطلسي بما يحمله من أهمية بالغة، (2) وبدأت السفن العسكرية الصينية تزور المنطقة بانتظام، لا سيما بعد المناورات العسكرية التي أجرتها مع روسيا بداية صيف سنة 2018 في المنطقة. (3)

وعلى ذكر روسيا التي كان لها ولا يزال لها هوس جيوبوليتيكي بالوصول للمياه الدافئة، فقد كان للاتحاد السوفياتي

1- Jesus Roorrigues. Op. Cit.

2- إسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، عن موقع إضاءات، 14 ماي 2017، في:

<https://www.ida2at.com/belt-and-road-china-and-the-game-of-controlling-the-world/>

3- حسين مجدوبي، "الحلف الأطلسي ينهي مناورات في مضيق جبل طارق لمواجهة السفن والغواصات الروسية والصينية"، القدس العربي، 22 أكتوبر 2013، في:

<https://www.alquds.co.uk/%D8%A7%D9%84%D8%AD%D9%84%D9%81>

حضورا لافتا في مختلف البحار والمحيطات، إلا أن انهياره أدى لانحسار ذلك التواجد تدريجيا، ولكن وريثته روسيا بدأت مخططا جديدا لتحقيق تواجد عسكري بحري في مختلف بحار العالم، بما في ذلك البحر الأبيض المتوسط، والمنطقة التي تشمل شمال المحيط الأطلسي في مضيق جبل طارق.. وهو ما تجسد عمليا سنة 2013، بتواجد السفينة البحرية العسكرية الروسية العملاقة "بيوتور فليكي بيدرو الأكبر" في غرب المتوسط قبالة السواحل الجنوبية الشرقية لمنطقة الأندلس الإسبانية، والمياه الإقليمية لمنطقتي الحسيمة والناظور شمال شرق السواحل المغربية، وهي سفينة ذات بعد استراتيجي وتعمل بالطاقة النووية وتحمل صواريخ نووية.. وأجرت تلك السفينة مناورات حربية متعددة متعلقة بمواجهة هجمات بالطيران، وصد هجمات سفن بحرية وأخرى للغواصات.(1)

لم يكن الاهتمام الصيني بالمضيق والحضور العسكري الروسي هناك، ليمر دون أن يثير ردود فعل غربية تجاهه، وهذا ما تجسد في إجراء حلف شمال الأطلسي لمناورات عسكرية في أكتوبر 2019، تستهدف ضمان أمن الملاحة، والرد على الأزمات في مضيق جبل طارق والواجهة الشرقية الإسبانية حتى المياه المغربية، وكرد فعل على تزايد الاهتمام الروسي والصيني بغرب المتوسط وخاصة بمضيق جبل طارق الإستراتيجي.. ويرى الخبراء أن تلك المناورات هي خطوة أولى في اتجاه تمهيد الحلف لتواجد دائم له في المنطقة عن طريق تأسيس ما تسمى بـ "قوة الحلف الأطلسي للتدخل السريع".(2)

وكانت روسيا قد قررت منذ سنة 2012 تكثيف تواجدها في البحر الأبيض المتوسط، وهذا لا يتعلق فقط بتداعيات الأزمة السورية فحسب، بل بإستراتيجية عامة لتوزيع روسيا لنفوذها، حيث يعتبر مضيق جبل طارق حيويا لروسيا، خاصة في ظل تبلور معالم طريق

1- حسين مجدوبي، "مرابطة أكبر سفينة حربية روسية قبالة السواحل المغربية الإسبانية في مضيق جبل طارق"، القدس العربي، 3 نوفمبر 2013. في:

<https://www.alquds.co.uk/%D9%85%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D8%B8>

2- حسين مجدوبي، "الحلف الأطلسي ينهي مناورات في مضيق جبل طارق لمواجهة السفن والغواصات الروسية والصينية". مرجع سابق.

تجاري جديد يمر عبر الشواطئ الشمالية لروسيا بالقرب من القطب الشمالي نحو أوروبا وباقي العالم، وينتظر مهنة أن يعوض قناة السويس، كما أن تواجدها هناك، معناه التواجد قريبا من القاعدة الأمريكية "روتا" في الأراضي الجنوبية الإسبانية، التي تحتضن نظام دفاعي صاروخي "باتريوت" الذي تعتبره روسيا مهددا لأمنها، في حين تؤكد الولايات المتحدة أنه يستهدف إيران أساسا. (1)

#### رابعاً. الصراع على السيادة البحرية على المضيق:

"لا يمكن أن نناقش مسألة السيادة، بإمكانهم (الإسبان) طرح الموضوع، لكننا لن نقوم بأكثر من الإنصات"، إن قراءة بسيطة لهذه المقولة لرئيسة الوزراء البريطانية السابقة "مارغريت تاتشر"، تبين مدى تشبث البريطانيين بمسألة السيادة على صخرة جبل طارق ومن ثمة المضيق لإدراك البريطانيين الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية والحضارية لهذا الممر المائي بمساحة كيلومترات معدودة.

لقد شكلت صخرة جبل طارق قضية جد مصيرية بالنسبة للبريطانيين، ويتضح هذا من خلال تشبثهم وإصرارهم و تضحياتهم في سبيل الحفاظ على هذه القاعدة البحرية، مما يؤكد الأهمية الجيوبوليتيكية لجبل طارق في إطار السياسة البريطانية المتوسطة. والأكد أن بريطانيا كان بإمكانها تجنب العديد من الخسائر البشرية والمالية بتنازلها عن جبل طارق، غير أن الخبرة البحرية البريطانية باعتبارها قوة جيوبوليتيكية بحرية حسب نظريات الجيوبوليتيكا فرضت عليها ضرورة التشبث بالصخرة ومن خلالها المضيق مهما كانت التحديات لأن تحقيق ذلك كفيل بتحقيق الإستراتيجية البريطانية البحرية البعيدة المدى.<sup>2</sup>

لقد كان جبل طارق همزة وصل بين بريطانيا والبحر المتوسط، بحيث فرضت عليها ظروفها الجغرافية الابتعاد عن مركز الأحداث

1- حسين مجدوبي، "مرابطة أكبر سفينة حربية روسية قبالة السواحل المغربية الإسبانية في مضيق جبل طارق"، مرجع سابق.

2- عبد الرزاق العساوي، جبل طارق والإستراتيجية البحرية البريطانية، من الموقع <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=569727&r=0> تم تصفح الموقع يوم 20.02.2020

والوقائع العالمية في البحر المتوسط، تاركة المبادرة لقوى أخرى، فكانت السيطرة للعثمانيين والأسبان، لذا اعتبر البريطانيون سيطرتهم على جبل طارق سنة 1704 بمثابة حدث تاريخي من شأنه تشكيل منعطف في تاريخ البحر المتوسط؛ إذ أصبحت بريطانيا منذ ذلك الحين عضوا مشاركا في ملكية البحر المتوسط، وفي سنة 1713 تنازلت إسبانيا عن السيادة على جبل طارق بموجب معاهدة أو تريخت سنة 1713 مع المياه الإقليمية المرتبطة بالسيادة على هذه الأراضي، وتزعم إسبانيا من جانبها أنه بموجب المادة 15 من المعاهدة تم تنازل إسبانيا لبريطانيا العظمى على مدينة جبل طارق وقلعته ومينائه وحصنه ودفاعاته.<sup>1</sup>

### خريطة رقم (02) الوجود البريطاني في مضيق جبل طارق



<https://doc.aljazeera.net/المصدر/>

لم تعد السفن البريطانية ملزمة بشق المتوسط شرقا وغربا للوصول إلى الأعداء قصد تدميرهم والعودة للوطن الأم وهذا ما يستنزف

1- جبل طارق، ورقة عمل من إعداد الأمانة العامة للأمم المتحدة، من الموقع > www.undocs.org pdf > AC.109 > 2016

طاقاتها البشرية والمادية، بل أصبح بإمكانها فعل ذلك بالرسو في قاعدة بحرية في بوابة البحر المتوسط وبخصائص جغرافية متميزة.<sup>1</sup>

لقد باشرت بريطانيا بعد احتلال جبل طارق على وضع حامية عسكرية قارة هناك، وذلك لضمان مراقبة جيدة لأوضاع البحر المتوسط، حيث أصبح جبل طارق قاعدة أساسية لانطلاق أغلب العمليات البحرية البريطانية لمواجهة المنافسين والخصوم، كما حدث إبان الحملة الفرنسية على مصر سنة 1798 فضلا عن كونه قاعدة صيانة وتموين لهذه العمليات. إن البريطانيين كانوا يدركون البعد الجيوستراتيجي لصخرة جبل طارق وللمضيق، وهذا ما ساعدهم في تحقيق سياستهم المتوسطة بعيدة المدى، فقد اعتبر البريطانيون جبل طارق ورقة ضغط على منافسيهم في المنطقة خاصة الإسبان والفرنسيين على الرغم من عبء ميزانيتها على بريطانيا.<sup>2</sup>

استمرت الصراعات بين إسبانيا والمملكة المتحدة حول المضيق رغم الاتفاقيات الثنائية حول سيادة الإقليم والمياه الإقليمية التابعة، ففي سنة 1997 نشأت صراعات بين إسبانيا والمملكة المتحدة بسبب عدم احترام سفن الصيد الإسبانية للمياه الإقليمية الخاصة بمقاطعة جبل طارق التابعة للتاج البريطاني، والإجراءات التي اتخذتها السلطات البريطانية للتصدي لهذه السياسات الإسبانية سواء ما تعلق بالحدود بين إسبانيا وجبل طارق أو بصيد الأسماك في المياه الإقليمية. وإصدار بطاقات الهوية في المنطقة التي تتمتع بحكم ذاتي مند،<sup>3</sup> 1981 والصراعات البريطانية الإسبانية على منطقة جبل طارق نابعة من الأهمية الإستراتيجية المتنامية للمضيق، وما يضيفه للبحرية البريطانية أو المداخل الاقتصادية للسفن البحرية، كما يمثل نقطة مراقبة على غاية من الحساسية في منطقة المتوسط الجنوبي، وليس للإقليم في حد ذاته الذي يتميز بطبيعة صخرية.

ما يلاحظ في التعامل مع ملف منطقة المضيق هو تغييب جل التقارير الإعلامية والتحليلات المرتبطة بهذا الملف الحساس الدور المغربي في

1-Gerry O'reilly, Gibraltar: Sovereignty Disputes And Territorial Waters, op, cit, p71.

2- Darío Bernal Casasola, op, cit.

3- Gerry O'Reilly, op, cit, p67 .

مسألة السيادة على صخرة جبل طارق، والتي تهم ثلاث دول تربطها علاقة جغرافية، وتاريخية وأمنية بالمضيق وليس فقط إسبانيا وبريطانيا.

### جدول رقم (1): سيادة جبل طارق بين إسبانيا وبريطانيا

عام 1985	عام 1981	نهاية القرن 19	1713
تراجعت بريطانيا عن التزاماتها الدفاعية وغادرت معظم القوات البريطانية جبل طارق وأصبح جبل طارق يتمتع بالحكم الذاتي	بريطانيا تقيم مناطق حكم ذاتي في ما بقى من مستعمراتها	أنشأت بريطانيا قاعدة بحرية لحماية مصالحة في المتوسط	إسبانيا تتخلى لبريطانيا عن إقليم جبل طارق بموجب معاهدة أوتريخت

من إعداد الباحثة بناء على معطيات مأخوذة من: <https://doc.aljazeera.net/>

تراقب المملكة المغربية الواقعة على بعد أقل من 14 كيلومترا من الصخرة المتمتعة بالحكم الذاتي، أي تغيير لوضعية الإقليم بفتح ملف مطالبها الخاصة باسترجاع سيادتها على مدينتي سبتة ومليلية الواقعتين شمال المغرب والمحتلتين من طرف إسبانيا منذ قرون.<sup>1</sup>

وفي عز المواجهة الدبلوماسية الحامية التي دارت بين إسبانيا وبريطانيا على خلفية التحضير لاتفاق البريكست، سارعت أصوات بريطانية إلى إثارة تناقض الموقف الإسباني حين تطالب بالسيادة على جبل طارق بمبرر اتصاله جغرافيا بأراضيها بينما ترفض الإنصات لمطالب المغرب بخصوص مدينتي سبتة ومليلية المحتلتين، حيث عادت صحيفة "غارديان" البريطانية إلى التذكير بموقف قديم يعود إلى الثمانينيات يربط بين فتح ملف جبل طارق وبين وضع المدينتين المغربيتين المحتلتين.<sup>2</sup>

ظلت السلطات المغربية تقدمه أمام شعبها لتفسير سكوتها عن استرجاع المدينتين المستعمرتين، كان ومنذ أكثر من ثلاثين عاما هو انتظار تفاهم المملكتين الإسبانية والبريطانية على صخرة جبل طارق،

1- جبل طارق. هل يجدد حروب الممالك الثلاث، مرجع سابق  
2- المرجع نفسه

وذلك لكون انتقال السيادة على هذه الأخيرة من لندن إلى مدريد يعني حتمية استرجاع المغرب لمدينتيه المستعمرتين.<sup>1</sup>

إن نزاعات السيادة الإقليمية في مضيق جبل طارق هي إرث الترتيبات الجيوسياسية التاريخي على اعتبار مضيق جبل طارق هو المدخل الطبيعي الوحيد شبه المغلق للبحر المتوسط أنه بطول 58 كلم و عرض يصل إلى 12.5 كلم، ولتحقيق الاستقرار والتنمية في منطقة المضيق، فأى قرار دائم من إسبانيا وبريطانيا يجب أن يأخذ بعين الاعتبار النزاع الإقليمي المغربي الإسباني على الشاطئ الجنوبي للمضيق، والموقع المهم للمغرب في منطقة المضيق الاستراتيجي، فكل من بريطانيا وإسبانيا تطالبان بالسيادة فوق سبتة ومليلية، إذ تعتبر إسبانيا أن مطالبها شرعية لأسباب تتعلق بأمنها القومي، وأن غالبية السكان من الإسبانين، أما المغرب في حاجج في الأمم المتحدة بمبدأ إنهاء الاستعمار، وبأن القواعد الإسبانية هناك تهدد الأمن المغربي.<sup>2</sup>

### الخاتمة:

يعتبر مضيق جبل طارق على غاية من الأهمية الجيوبوليتيكية للقوى الفاعلة في منطقة المتوسط على مر الفترات التاريخية؛ وهذا للمكانة المتزايدة للممرات البحرية والمضايق في التفاعلات الدولية، وما يثيره الموضوع من صراعات على السيادة الإقليمية للمياه و بدراستنا لهذا الموضوع توصلنا للنتائج التي نوردتها كما يلي:

- طالما مثلت الجغرافيا متغيرا لا يمكن تحييده في العلاقات الدولية، رغم إدعاءات الطروحات العولمية بتراجع الأهمية الجغرافية وأقول أهمية المواقع في ظل الثورة العلمية والتكنولوجية والاقتصاد الرقمي، إلا أن الصراعات القديمة المتجددة حول المناطق الجيوبوليتيكية في العالم تحاجج بقوة على أهمية الجغرافيا في العلاقات الدولية، و منها جغرافيا الممرات البحرية و المضايق التي كثيرا ما احتدم الصراع بين القوى الدولية حول السيادة عليها.
- صخرة جبل طارق كانت مجالا حيويا ومنطقة صراع بين القوى الكبرى على مر التاريخ من الفينيقيين إلى الرومان والمسلمين

1- Gerry O'Reilly,op,cit,p68

2- Ibid, p68.

والمسيحيين، وصولاً إلى القوى الحديثة والصراع الإسباني البريطاني على المضيق ومن ثمة المنطقة المتاخمة له.

- أهمية مضيق جبل طارق كانت نتيجة تفاعل التاريخ والجغرافيا في رقعة جغرافية صغيرة، لكنها همزة وصل بين أرجاء العالم المتباعدة - إذ تربط أوروبا بإفريقيا والمحيط الأطلسي بالبحر الأبيض المتوسط هذا الأخير الذي يعتبر واحد من أهم المسطحات المائية حركية في الملاحة والتجارة الدولية، وتكفي نظرة بسيطة للخريطة الجغرافية لقراءة أهمية موقع مضيق جبل طارق إقليمياً وعالمياً.
- مسألة السيادة على منطقة المضيق تثار في العلاقات الدولية، حسب التغييرات الدولية والحسابات الجيوستراتيجية لبريطانيا وإسبانيا بالدرجة الأولى، ومحاولة المغرب المشاركة في هذا الملف الحساس وإعادة قضية سبتة ومليلية لطاولة المفاوضات الدولية التي تخضع للحكم الإسباني.



## قائمة المراجع:

باللغة العربية:

1- إسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، عن موقع إضاءات، 14 ماي 2017، في:

<https://www.ida2at.com/belt-and-road-china-and-the-game-of-controlling-the-world/>

2- العجولين خالد أحمد الأسمر، جيوسياسة المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز، ألمانيا: المركز العربي الديمقراطي للدراسات الإستراتيجية والسياسيات الاقتصادية، 2018.

3- العيساوي عبد الرزاق، جبل طارق والإستراتيجية البحرية البريطانية، الحوار المتمدن-العدد: 5618 - 23/8/2017 - 03:47 تم التحصل عليه من الموقع

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=569727&r=0><https://www.politics-dz.com/>

4- حسين مجدوبي، "مرايطة اكبر سفينة حربية روسية قبالة السواحل المغربية الإسبانية في مضيق جبل طارق"، القدس العربي، 3 نوفمبر 2013. في:

<https://www.alquds.co.uk/%D9%85%D8%B1%>

5- \_\_\_\_\_، "الحلف الأطلسي ينهي مناورات في مضيق جبل طارق لمواجهة السفن والغواصات الروسية والصينية"، القدس العربي، 22 أكتوبر 2013، في:

<https://www.alquds.co.uk/%D8%A7%D9%84%D8%AD%D9%84%D9%81>

6- جبل طارق.. هل يجدد حروب الممالك الثلاث، تقارير مركز الجزيرة، 27 مارس 2019، من الموقع: <https://doc.aljazeera.net/>

7- جبل طارق، ورقة عمل من إعداد الأمانة العامة للأمم المتحدة، من الموقع > [www.undocs.org](http://www.undocs.org) > 2016 AC.109

8- جوزيف زيتون، مضيق جبل طارق، من الموقع/ <http://josephzeitoun.com/2018/08/>

9- جبل طارق عقدة حديدية بمسار البريكست، موسوعة الجزيرة على الموقع:

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/citiesandregions/2014/12/3/>

10- المضائق المائية.. قتال موقوتة في مفاصل العالم، من الموقع: <https://alkhaleejonline.ne>، تم ، تصفح الموقع يوم 2020/06/06.

11- جبل طارق.. عقدة جديدة بمسار البريكست، مركز الروابط للبحوث و الدراسات الإستراتيجية، تم الحصول عليه من الموقع: <https://rawabetcenter.com/archives/43902>، تم تصفح الموقع يوم 2020/06/08

باللغات الأجنبية:

المراجع الفرنسية:

1- Darío Bernal Casasola, **Le Cercle du Détroit, une région géohistorique sur la longue durée,**

at :[https://www.researchgate.net/publication/309592369\\_Le\\_Cercle\\_du\\_Detroit\\_Une\\_region\\_geohistorique\\_sur\\_la\\_longue\\_duree](https://www.researchgate.net/publication/309592369_Le_Cercle_du_Detroit_Une_region_geohistorique_sur_la_longue_duree)

2- Jean-Claude Lasserre, Le Pas-de-Calais et le détroit de Gibraltar Quels enjeux géopolitiques ?, An article of the journal Études internationales Volume 34, Issue 2, juin 2003, p. 195–212

3- Nora MAREÏ, **Le détroit de Gibraltar, des réseaux mondiaux aux enjeux locaux de développement,** Global networks, local développement : challenges on the Strait of Gibraltar, Géotransports Transport et développement des territoires,n°1-2, 2013.

المراجع الإنجليزية:

1- Gerry O'Reilly, GIBRALTAR: SOVEREIGNTY DISPUTES AND TERRITORIAL WATERS, *IBRU Boundary and Security Bulletin Spring 1999* ©.

2- Jesus Rorigues, **Safeguarding The Strait of Gibraltar,** EL Pais in English, 20 Mars 2015. At:

<https://english.elpais.com/elpais/2015/03/11/inenglish/1426084296-703572.html>

3- Sasha.D park, the strait of Gibraltar and the making of the modern hispani-African Borderland, Stanford university press, stanford, california ,2019 .

4- Soraya Fernandez, **Gibraltar: A unique destination and a beshmark in cruise ship tourism,** August 2019, At:

<https://www.reashextra.com/gibraltar-a-unique-destination-and-a-beshmark-in-cruise-ship-tourism/>

5- Strait of Gibraltar - Origin and significance on : <https://www.firrm.org/en/strait-of-gibraltar>.

## تعقيدات القرصنة البحرية في المحيط الهندي... الخلفيات وجهود المواجهة

د. عبد المالك محزم

جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي

مقدمة:

أدى صعود القرصنة البحرية الحديثة في العديد من مناطق العالم على غرار خليج غينيا وفي المحيط الهندي قبالة سواحل الصومال وغيرها من المناطق، بالإضافة إلى تزايد الجرائم البحرية مثل الاتجار بالبشر، والهجرة غير الشرعية، وكذا الحديث عن القضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية وإدارة الموارد فيها، إلى تزايد اهتمام عدد كبير من الدول والجهات الفاعلة الدولية الأخرى بـ "الأمن البحري" الذي أصبح يتصدر جداول أعمالهم الأمنية، وينعكس كأولوية في العديد من الإستراتيجيات الحكومية وفي آليات الحوكمة العالمية لقضايا الأمن البحري، بما في ذلك أجنادات القوى الكبرى كالولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا والهند، والمنظمات والمؤسسات الدولية كالناتو والاتحاد الأوروبي والاتحاد الإفريقي.

أصبحت القرصنة البحرية، هذه الظاهرة القديمة الجديدة، مصدر قلقٍ رئيسي بالنسبة للجهات الفاعلة الرئيسية في مجال الأمن العالمي، ولدى واضعي السياسات في جميع أنحاء العالم في نهاية القرن 20 وبداية القرن 21، خاصة وأن هجماتها المتفرقة قد أثرت بشكل مباشر على بعض السفن، كما أنها زادت من المخاوف الدولية فيما يتعلق بتأمين طرق الملاحة البحرية، خاصة في منطقة المحيط الهندي الذي يعتبر محيطا مزدحما بطرق الشحن الدولية، بالإضافة إلى احتوائه على أهم وأبرز المضائق والمنافذ البحرية الإستراتيجية التي تؤمن مسارات مختصرة واقتصادية للملاحة الدولية عموما والتجارية بشكل خاص.

تبحث هذه الورقة في التهديدات الأمنية للقرصنة البحرية في منطقة المحيط الهندي، من خلال تتبع الخصوصية الجغرافية والجيوسياسية للمنطقة وخلفياتها، بالإضافة إلى رصد أبعاد ظاهرة القرصنة البحرية القانونية والسياسية، وتهديداتها وانعكاساتها على أمن الملاحة البحرية، كما تفرص الشواغل الدولية والإقليمية المتعلقة بالقرصنة، بما تتضمنه من دراسة للهيكل والآليات القانونية التي تحكم

البحر، والجهود الدولية لمكافحتها، وبعض النظم القانونية والمؤسسية التي رصدت في سبيل مواجهة ظاهرة القرصنة البحرية والحد منها.

### أولاً-المحيط الهندي..الجغرافيا والأهمية الجيوسياسية

إن الموقع الجغرافي للمحيط الهندي يضيف تاريخياً طابعاً مميزاً وبعداً جيواستراتيجياً على المنطقة ككل، والتي لا تزال حتى الوقت الحاضر محل أخذ وجذب بين دول المنطقة، وكذا بين القوى العالمية،<sup>1</sup> وتتأكد هذه الأهمية للمحيط الهندي عند النظر في التقاليد الجيوسياسية التي تهتم بالتنظير للقوة البحرية، خاصة عند "الفريد ماهان" الذي يعتقد بأن القوة البحرية هي قوة تجارية بالدرجة الأولى، فالبحر مهم للتجارة التي تعد الأداة الأولى للسياسة، وعلى الأعمال العسكرية أن تقتصر على تأمين الشروط الأفضل لإقامة الحضارة التجارية الكونية، وعليه فمن يسيطر على المحيط الهندي يسيطر على آسيا، لأنه مفتاح البحار السبعة في القرن الحادي والعشرين، وسيتم تحديد مصير العالم في هذه المياه.<sup>2</sup>

2- **جغرافية المحيط الهندي:** يمتد المحيط الهندي على مساحة تزيد عن 68.5 مليون كيلومتر مربع، محاطة بكتل من اليابسة على ثلاث جهات، ففي عام 2000 قررت المنظمة الهيدروغرافية الدولية اعتبار المحيط الجنوبي خامس محيط في العالم، الذي يمتد من ساحل أنتاركتيكا (القارة القطبية الجنوبية) شمالاً إلى 60 درجة خط العرض، مما يقلل من حجم المحيط الهندي، الذي لا يزال مع ذلك ثالث أكبر محيطات العالم الخمسة، يعد المحيط الهندي كياناً جغرافياً منفصلاً مقارنة بالمحيطات الأخرى في العالم، الأمر الذي جعل عملية تحديد الحدود الدقيقة له مصدر خلاف طويل الأمد للخبراء الهيدروولوجيين.

3- من الإجماع العام للخبراء في مجال الحدود البحرية، تحدد معالم وحدود المحيط الهندي بالنقاط التالية:

1- Vijay Sakhuja&KailNarula,Maritime Safety and Securty in The Indian Ocean,(Indian: national maritme foundation 2016).p1

2-دوغين ألكسندر، ترجمة: عماد حاتم، أسس الجيوبولتيكا: مستقبل روسيا الجيوبولتيكي، (بيروت: دار الكتاب الجديد المتحدة، ط2004، 1)، ص95.

- خط العرض 60 درجة مئوية (أقصى شمال المحيط الجنوبي) .
- رأس الرجاء الصالح (أقصى جنوب القارة الأفريقية).
- قناة السويس.
- أقصى الشمال من الخليج الفارسي.
- مضيق ملقا.
- من مضيق سنغافورة إلى الحدود الشرقية لبحر تيمور (بما في ذلك جاوا وبحر فلوريس وباندا الذي يقع داخل المياه الأرخيلية لإندونيسيا).
- الساحل الغربي من جزيرة تسمانيا الأسترالية.<sup>1</sup>

يضم المحيط الهندي بين ضفافه نحو ثلث سكان العالم، يتوزعون على ثلاث قارات، هي آسيا وأفريقيا و أوقيانوسيا، على أن ثقل هذا المحيط يبقى ثقلا آسيويا بالدرجة الأولى، كما يعتبر شريان نقل للطاقة، ويربط المحيط الهادي بالمحيط الأطلسي، ويصل آسيا وإفريقيا وأستراليا بعضها ببعض، وتتألف منطقة المحيط الهندي من 29 دولة ساحلية و 6 دول جزرية\*، وتشكل منطقة المحيط من أربعة تجمعات فرعية أو أربعة كتل جغرافية، تتسم كل منها بدرجة من التقارب في المؤشرات الاجتماعية للدول، تطل على شرق المحيط دول جنوب شرق آسيا، وتحديدًا ميانمار، وتايلاند، وماليزيا، وسنغافورة، وإندونيسيا، حيث مضيق ملقا والممرات الإستراتيجية الممتدة حتى بحر فلورز، نزولا إلى منطقة الغرب الأسترالي، حيث يحتضن المحيط الهندي بعض أهم مدن أستراليا وموانئها في الغرب والجنوب، وفي الشمال الشرقي للمحيط، تقع كل من بنغلادش والهند وباكستان وسريلانكا والمالديف، وتقع في الشمال الغربي للمحيط منطقة الخليج العربي واليمن، وتمثل منطقة شرق إفريقيا الذراع الغربية للمحيط.<sup>2</sup>

خلافاً لمناطق المحيط الثلاث الشرق والشمال الشرقي والشمال الغربي، فإن مصطلح غرب المحيط الهندي يبدو مصطلحا إشكالياً إلى حد كبير، ومن هنا غالباً ما نجد خلطاً في التوصيف بين غرب المحيط

1-CiaraO'Loughlinand Leighton G. Luke , "Critical Issues in the Indian Ocean Regionto2020".(stratigicanalysispaper,13 September 2010),p1

\* الدول الجزرية هي: جزر القمر، مدغشقر، المالديف، موريشوس، سيشل، سيريلانكا.  
2- عبد الجليل زيد المرهون، " القرصنة البحرية في المحيط الهندي وتأثيراتها في الأمن الإقليمي في منطقة الخليج العربي: 2011" (رؤى إستراتيجية، ديسمبر 2012)، ص 78

وجنوبه أو جنوبه الغربي، فالمنطقة الممتدة بين جيوتي شمالا ورأس الرجاء الصالح جنوبا، هي في التوصيف الجغرافي المباشر للذراع الغربية للمحيط، بيد أن الامتداد الأفقي لجنوب المحيط يستمر حتى جنوب الساحل الغربي لأستراليا، هذا بالنسبة إلى أقصى الجنوب، أما في أعالي المنطقة ضمن الجنوب نفسه، فثمة جزر عديدة منتشرة في المسافة الشاسعة الفاصلة بين سومطرة الإندونيسية شرقا و زنجبار غربا، وبصفة عامة يمكننا القول أننا بصدد مجموعة من الجزر والدول المتباعدة نسبيا، يتم ضمها على نحو مجمل تحت مسمى "جنوب غرب المحيط الهندي"<sup>1</sup>.

### خريطة رقم (01) الموقع الجغرافي للمحيط الهندي



Source: <http://www.sfari.com/forums/sfari88/travel60913>

2- الأهمية الجيوسياسية للمحيط الهندي: من وجهة نظر جيوسياسية يحتوي المحيط الهندي على احتياطات طاقة معتبرة ويسهل حركتها، إذ تمر به ثلثي شحنات النفط في العالم، كما يمثل المحيط شريان حياة للتجارة والاقتصاد الدوليين، حيث يربط بين طرق التجارة ويتحكم في الممرات البحرية الرئيسية.

1- عبد الجليل زيد المرهون، مرجع سابق، ص 79

يوضح تاريخ المحيط الهندي الحديث عن الديناميات الجيوسياسية في المنطقة، فبعد الحرب العالمية الثانية، وإنهاء الاستعمار أي نهاية الهيمنة البريطانية في المحيط الهندي، تصاعد التنافس بين القوى العظمى عليه بسبب الأهمية الإستراتيجية للمنطقة، حيث تركت التجربة التاريخية المشتركة للإمبريالية الأوروبية شعوراً بالهوية المشتركة، وبدا من المنطقي أن تعيد بلدان حافة "المحيط الهندي" \*IOR اكتشاف المجتمع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي الساحلي الماضي، من خلال مجموعة تعاونية تركز على المحيط كجامع إقليمي وتكون بمثابة جسر بين إفريقيا وآسيا وأستراليا.<sup>1</sup>

كانت الأهمية الجيوسياسية للمحيط الهندي منحصرة نسبياً في أواخر الأربعينيات من القرن الماضي، بسبب انخفاض أسعار النفط (كان سعر البرميل الواحد أقل من دولارين)، وبسبب حكم الأنظمة العنصرية للبيض\* في أنجولا والموزمبيق وزيمبابوي وجنوب إفريقيا، وكون الوحدات البريطانية لا تزال في الخليج الفارسي (كما كانت بشكل متقطع لمدة 150 عاماً).

ومع ذلك، في مطلع الخمسينيات دفعت التطورات الحاصلة في المنطقة بالمحيط الهندي إلى تصدر المشهد الدولي، وكان أبرزها انسحاب بريطانيا من قناة السويس، واندلاع الحرب الهندية الباكستانية، زيادة القوتان العظيمتان من نشاطهما البحري في المنطقة، كما حصلت آخر دولة مستعمرة في الجزيرة على الاستقلال، حدثت أزمة نفط في عام 1973، تصاعد الصراع العنصري في جنوب إفريقيا، وحدثت الثورة في إيران، وغزا الاتحاد السوفيتي أفغانستان، وشهدت العقود التالية حروبا مدمرة بين إريتريا وإثيوبيا قبالة البحر الأحمر، وتداعيات الدولة الصومالية الفاشلة، ومستويات انعدام الأمن المتزايدة في اليمن قبالة خليج عدن، كانت كل تلك الأحداث بمثابة المحفزات لنمط عدم الاستقرار السائد، والذي يضمن أن يظل المحيط الهندي نقطة محورية مهمة في الشؤون العالمية.<sup>2</sup>

\*Ocean Ri Indian (IOR): يقصد بها دول حافة المحيط الهندي، وهي الدول التي لها منافذ بحرية على المحيط الهندي.

- 1- Frank Van Rooyen, "Africa and the Geopolitics of the Indian Ocean", (saiia occasional papern 78, February 2011), p7
- 2-FrankVan Rooyen, Op Cit, p 7-8

أظهرت في ديسمبر من عام 2004، قوة دمار كبير وحدة المحيط الهندي، عندما وقع تسونامي هائل قبالة ساحل سومطرة على طول دول "حافة المحيط الهندي"، مما أدى إلى مقتل وجرح الآلاف وتدمير المجتمعات وسبل العيش، وكانت آثاره محسوسة في دول عديدة من سريلانكا وإندونيسيا في الغرب إلى الصومال في الشرق، وصولاً إلى جنوب إفريقيا في الجنوب الشرقي من المحيط الهندي، تضم دول "حافة المحيط الهندي" ما يقرب من ملياري شخص، وبالتالي هي بمثابة سوق ضخم، غني بالمعادن الثمينة وغيرها من الموارد الطبيعية الإستراتيجية، والموارد البحرية القيمة - من مصائد الأسماك إلى المواد الخام والطاقة للصناعات-، كما تتمتع بوفرة وتنوع الأراضي الصالحة للزراعة، وكذلك الموارد البشرية والقدرات التكنولوجية.<sup>1</sup>

أصبحت العديد من دول "حافة المحيط الهندي" قادرة على المنافسة عالمياً وأنمت عن قدرات جديدة، والتي يمكن تسخيرها بشكل مشترك من خلال جهود التعاون الإقليمي، ومع ذلك، لم تطور كل هذه القدرات إيجابياً، حيث تشير تقارير الشؤون الخارجية إلى أن "منطقة المحيط الهندي الكبرى" تشمل قوس الإسلام بأكمله، ومن المعلوم أن المناطق الغربية للمحيط الهندي تشمل على دول غير مستقرة تمثل تهديداً للدول الغربية، خاصة في الصومال واليمن وإيران وباكستان - وتشكل شبكة من التجارة الديناميكية، وكذلك شبكة من الإرهاب العالمي وتهريب المخدرات، والقرصنة البحرية.

يحتوي المحيط الهندي على عدد معتبر من نقاط الاختناق البحرية في العالم، مما يعني أنه في مثل هذه النقاط توجد فرصة لإغلاق أو على الأقل تقييد تدفق حركة المرور أو مسارات الرحلات البحرية التي تنقلها المحيطات، والتي تعتبر ضرورية لرفاه أي دولة أو مجموعة من الدول، وتشمل هذه الطرق رأس الرجاء الصالح، وقناة موزمبيق وباب

المنذب في خليج عدن ومضيق هرمز ومضيق ملقا ولومبوك ومضيق سوندا، والمحيط الهندي مرتبط بشكل صناعي بالبحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس والبحر الأحمر، كما أن خطوط الاتصالات البحرية التي

1- idem

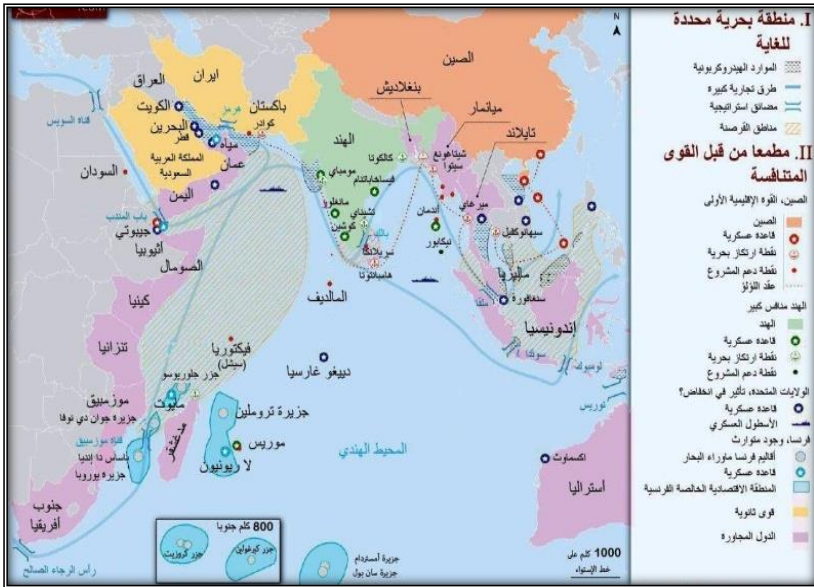


يتضمنها (Sealines of communication :SLOC) تمثل طرقا سريعة للمحيطات التي تضمن حركة المرور البحرية الواسعة وتدفقات الطاقة.<sup>1</sup>

أضحت المنطقة مع تزايد الطلب على الطاقة من طرف الدول المتقدمة والنامية، ودول حافة المحيط الهندي أضحت المنطقة جد حساسة للقضايا الأمنية ولأهمية نقاط الاختناق وخطوط الاتصالات البحرية، التي أصبحت تقع في طليعة التفكير الإستراتيجي للعديد من القوى الكبرى، وبشكل خاص بين الصين والهند.

نظرا لأهميته الجيوستراتيجية السابقة، فقد أعادت هذه المنطقة استقطاب الدول الكبرى حولها، حيث تسعى كل واحدة منها لفرض نفوذها على المنطقة وعلى تفاعلاتها، فنجد للولايات المتحدة، التي تملك أساطيل عسكرية في جميع أنحاء العالم، لها تأثيرا كبيرا في هذه المنطقة الجغرافية بشكل خاص، كما تمثل جزيرة "دييغو غارسيا" أهم نقطة ارتكاز لها في المحيط، وبالطبع لا تتمتع الولايات المتحدة بتغطية هذه المنطقة الشاسعة لوحدها، بل تتشارك معها في ذلك كل من الهند والصين وبريطانيا وفرنسا.

### الخريطة رقم ( 02 ) الأهمية الجيوسياسية لمنطقة المحيط الهندي:



المصدر: <https://www.addiyarcomcarloscharlesnet.com/article/1682562-%D9%87%>

تسعى قوى مثل الهند والصين والولايات المتحدة وفرنسا إلى حماية مصالحها التجارية والحفاظ على الاستقرار في هذه المنطقة، وعلى سبيل المثال، أصبحت الهند تدريجياً جزءاً أساسياً من العلاقات الدولية، كما تسعى لمواجهة الصين على وجه الخصوص، التي تستثمر في المحيط الهندي، حيث تعزز الحصون البحرية لتحقيق ذلك، مما يجعلها مركز قوة العالم، وهي تسعى كذلك لإرساء حامله طائرات ثانية. من جانبها، تتمتع فرنسا بحضور دائم في المحيط الهندي، وهو ما يبينه وجود أراض لها وراء البحار وإرساء قواعدها العسكرية في جيبوتي وأبو ظبي، فضلاً عن اتفاقياتها في مجال الدفاع مع جزر القمر ومدغشقر وسيشيل وموريشيوس والإمارات العربية المتحدة والهند.<sup>1</sup>

تتفجر في ظل هذا الاستقطاب الدولي حول منطقة المحيط الهندي قضية القرصنة البحرية، التي فرضت نفسها على كل القوى الدولية الفاعلة في المنطقة، لتعمق من تعقيد المنطقة التي تتسم بالتداخل الكبير بين مكوناته المختلفة.

### ثانياً. القرصنة البحرية في المحيط الهندي.. التهديدات والتداعيات

لقد فجرت عمليات القرصنة قضايا عديدة، وفتحت ملفات مغلقة، وولفت الأنظار إلى أمور وزوايا كانت غائبة عن كثيرين من الناس، وأول ما فجرت عمليات القرصنة هو ماهية القرصنة وأهدافهم وتوجهاتهم، ولعل ازدياد العمليات ازدياداً ملحوظاً، ومدى التقدم التقني والعسكري الذي يبديه القرصنة، يجعلنا نتساءل عن الجهة التي تمويلهم وتدريبهم، والمصلحة التي تعود عليهم من هذا الدعم.

أدت زيادة السفن التجارية، وتطور تكنولوجيا الاتصالات، وحركة دوريات الحراسة في معظم الطرق البحرية الرئيسية، وتصنيف القرصنة البحرية عملاً من أعمال الاعتداء، إلى حدوث تراجع كبير في حجمها في القرن التاسع عشر، ولم تعد تمثل خطراً حقيقياً على الملاحة البحرية. ولكنها عادت في أواخر القرن 20 وبداية القرن 21، في إطار بعض الأعمال

1- Thomas Marrier D'unienville, L'océan Indien, nouveau centre du monde?, la revue géopolitique, 3 février 2019. [https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm\\_source=sendinblue&accessed=on:12/02/2020](https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm_source=sendinblue&accessed=on:12/02/2020)

الفردية للنهب البحري، وتطورت عمليات اختطاف السفن لتأخذ شكلا جديدا من أشكال القرصنة البحرية، وخاصة في منطقة القرن الإفريقي، والتي ظهرت عام 2008 بكثافة أمام السواحل الصومالية وفي خليج عدن، ما جعلها تمثل تهديدا للاقتصاد العالمي، هذه التهديدات، التي وصفت بأنها "فوضى في البحر" كانت ناتجة عن البحار غير المضمونة أو غير المحكومة، حيث يمكن لعصابات الجريمة العابرة للحدود الوطنية، والانتهازيين التجاريين والمتاجرين بالبشر والملوثين أن يتنقلوا بصورة غير مكلفة نسبيا وغير مألوفة، ولتزامنها مع ازدهار ظاهرة الإرهاب في المنطقة وعلى نطاق العالم.<sup>1</sup>

تتركز أعمال القرصنة في منطقة المحيط الهندي - على سبيل المثال لا الحصر - في مياه خليج عدن وجنوب البحر الأحمر والكثير من بحر العرب والغرب من المحيط الهندي الغربي على طول الساحل الشرقي لإفريقيا حتى جنوب مدغشقر وبقدر ما من الشرق بجانب أرخبيل سيشيل.<sup>2</sup>

1. القرصنة في غرب المحيط الهندي: سببت أعمال القرصنة المتزايدة، المنتشرة قبالة سواحل الصومال وفي المياه الدولية للبحر الأحمر وأمام خليج عدن، ضد السفن التجارية المارة، حالة من الإرباك والتداعيات الخطيرة على أمن البحر الأحمر، وعلى استمراره ممرا آمنا للتجارة، وكذلك للمصالح الإستراتيجية للدول المطلة عليه، أو تلك التي تعتمد عليه اعتمادا رئيسيا في تجارتها الدولية.

شهدت السنوات ما بين 2008-2012 تزايدا مطردا في عدد حوادث القرصنة المبلغ عنها في غرب المحيط الهندي عامة، وبحر العرب على وجه التحديد، لاسيما المياه المحاذية لشواطئ الصومال، حيث وصل عدد الهجمات الفعلية ومحاولات الهجوم على السفن إلى 445 هجمة عام 2010، وهي أحدث ذروة في عدد هجمات القراصنة منذ عام 2003. كما احتجز القراصنة في نفس العام 1181 فردا من أفراد طواقم السفن كرهائن، وهو رقم قياسي، منذ أن بدأ المكتب البحري الدولي في مراقبة القرصنة عام 1981.<sup>1</sup>

1-Frank Van Rooyen, Op cit, p9

2-Ciara O'Loughlinand Leighton G. Luke, Op, Cit, p7

1- عبد الجليل زيد المرهون، مرجع سابق، ص ص 81-82.

يعتبر إقليم "بونت لاند"، الصومالي، المركز الأساسي لانطلاق عمليات القرصنة في بحر العرب ومناطق أخرى في المحيط الهندي، ويعتقد أن عصابات الجريمة في "بونت لاند" ليست متورطة في القرصنة فقط، بل في نشاطات من قبيل تهريب البشر أيضا.<sup>1</sup> وقد قامت جماعات مسلحة من الإقليم، لاسيما من "بوصاصو"، وأقاليم صومالية أخرى بخطف ما لا يقل عن 40 سفينة بالقرب من السواحل الصومالية، وبحلول عام 2008 كان القراصنة يحتجزون ما لا يقل عن 15 سفينة ومئات البحارة، ويطالبون بمبالغ كبيرة كفدية للإفراج عنهم،<sup>2</sup> وفي عام 2009، تزايدت عمليات القرصنة البحرية واتسع نطاقها، ولم يعد قاصرا على خليج عدن، على الرغم من الدوريات البحرية الدولية، وتعهدات سلطة إقليم "البونت لاند" المتكررة بمحاكمة القراصنة.<sup>3</sup>

كما وسع القراصنة الصوماليون نطاق عملياتهم في المحيط الهندي، وسجلت هجمات بالقرب من "جزر سيشل" على بعد مئات الكيلومترات جنوب الصومال، وهناك هجمات وقعت قرب الهند، وفي قناة موزمبيق، ما وضع المحيط الهندي بأسره في حالة خطر كبير.

الملاحظ أنه ومنذ عام 2011، بدأت عمليات القرصنة تتراجع بشكل ملحوظ، فوفقا للمكتب الدولي للملاحة البحرية، فإن عدد هجمات القراصنة التي أبلغ عنها على الصعيد العالمي تراجع في الأشهر الستة الأولى من عام 2012 إلى 177 حادثا، مقابل 266 حادثا في الفترة المماثلة من عام 2011، كما لم يشهد النصف الأول من عام 2012 سوى 69 حادثا للقراصنة في بحر العرب، مقابل 163 حادثا في الفترة المماثلة من عام 2011، واحتجز القراصنة 1026 رهينة في عام 2011.<sup>1</sup>

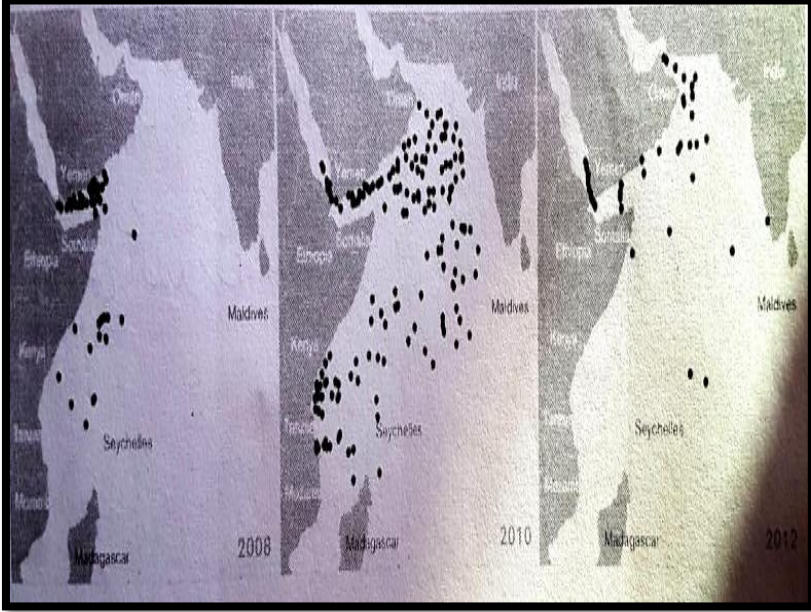
1- Crisis Group,"Somalia: The Trouble with Puntland "(Crisis Group Africa Briefing N°64, 12 August 2009),p1

2- مهند عبد الواحد الندوي، الاتحاد الإفريقي وتسوية المنازعات، دراسة حالة الصومال، (العربي للنشر والتوزيع، 2015)، ص 113

3- تقرير منظمة العفو الدولية لعام 2010، حالة حقوق الإنسان في العالم، ص 221.

1- Jonathan Saul, Efforts to tackle Somali piracy pay off - watchdog: <https://www.reuters.com/article/shipping-piracy/efforts-to-tackle-somali-piracy-pay-off-watchdog-idUSL6E8IGE0H20120716.JULY 16, 2012>. accessed on 6/02/2020

خريطة رقم (03) تبين المحاولات والهجمات الفعلية للقراصنة في  
المحيط الهندي وخليج عدن من 2008 إلى 2012



Source: Adjoa

Anyimadu, "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean" ( ChathamHouseJuly 2013) ,p5

دفعَت عمليات القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن تجاه تدويل الأمن في البحر الأحمر، ذلك أن العديد من الدول الكبرى عكفت على إرسال وحدات من قواتها البحرية لحماية سفنها من هجمات القراصنة، ما أدى إلى تصاعد المخاوف لدى الدول العربية بشأن تواجد مثل هذه القوات، وما يمكن أن يترتب عليه من تداعيات على سيادتها وأمنها ومصالحها الإستراتيجية.

تقتصر تهديدات القرصنة البحرية على طرق الملاحة المارة عبر خليج عدن إلى قناة السويس فحسب، وإنما تشمل أيضا الطريق المار عبر الخليج العربي، رأس الرجاء الصالح، والذي لجأت إليه دول مجلس التعاون الخليجي لنقل النفط إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، حيث أصبح الإبحار في المياه الدولية حول القارة الإفريقية محفوفًا بالمخاطر، ومن الأدلة على ذلك، فتح قرصنة النار على ناقلة للغاز الطبيعي المسال

قبالة ساحل عمان في 20 يونيو 2012 في مسار تستخدمه في الأساس ناقلات شركة قطر للغاز، التي تنقل الوقود إلى أوروبا.<sup>1</sup>

كما تؤثر القرصنة سلبا على التجارة الدولية، حيث تؤدي إلى ارتفاع تكاليف تأمين السفن إضافة إلى ارتفاع تكاليف الشحن، علاوة على التكاليف الإضافية التي تتكبدها الدول الموجودة على البحر الأحمر في حال حول مسار السفن إلى رأس الرجاء الصالح، من جهة أخرى، قد تشكل القرصنة البحرية رافدا لدعم الإرهاب، فربما تسعى تنظيمات إرهابية لاستقطاب عناصر القراصنة إلى مزيد من الأعمال الإرهابية. وقد ذكر تقرير نشرته صحيفة "الغارديان" البريطانية أن زيادة أعمال القرصنة التي تجري في خليج عدن قد تؤدي إلى كارثة إنسانية وبيئية في منطقة القرن الإفريقي، وإلى توقف الرحلات التجارية عبر قناة السويس، وقد حذر التقرير أيضا من إمكانية أن يحدث تفاهم بين القراصنة وجماعات إرهابية، وهو ما يمكن أن يؤدي إلى إغراق سفينة في مدخل قناة السويس مثلا، وطالب التقرير بضرورة وجود قوة بحرية دولية في المنطقة بمشاركة أوربية بارزة للتصدي لعمليات القرصنة التي تنطلق من الصومال.

كما لخص التقرير عوامل الجذب نحو القرصنة البحرية، منها المالية والتي ساهمت فيها أصلا الدول الغربية والشركات بتواجدها ومرورها بالمنطقة، كما ذكر عوامل داخلية مرتبطة بحالة الفقر خاصة بعد انهيار صناعة صيد الأسماك في الصومال منذ مطلع التسعينيات، كما تعرضت زراعتها للتراجع والانهيار بسبب الجفاف، الأمر الذي خلق حالة من عدم الاستقرار والعنف وأصبح الموت احتمالا واقعا للغاية، الأمر الذي جعل بعض أفراد هذه الدول يوازنون بين المخاطر بالانخراط في أعمال القرصنة مقابل العائدات الضخمة المحتملة أو البقاء للموت، كما تعكس القرصنة أيضا الاتجاهات السياسية في الصومال، بما في ذلك انهيار آخر حكومة وطنية فعالة في عام 1991، ودخول البلاد في انشقاقات وحروب أهلية داخلية طاحنة.<sup>1</sup>

1- عبد الجليل زيد المرهون، مرجع سابق، ص 82.

1- The gaurdian, Lawless tradition of piracy off the coast of Somalia:

<https://www.theguardian.com/world/2008/nov/18/piracy-somalia-kenya-saudi-arabia>; accessed on 15/02/2020

2. القرصنة في شرق المحيط الهندي: فرضت القرصنة البحرية في شرق المحيط الهندي نفسها على أمن الملاحة البحرية، أين يوجد مضيق ملقا، الذي يشكل همزة الوصل بين المحيطين الهادئ والهندي. حيث تزايدت خطورة عمليات القرصنة في المضيق اعتباراً من مطلع الألفية الثالثة على وجه الخصوص، لدرجة أن اللجنة المشتركة لتسعير أخطار الحرب التابعة لمؤسسة "لويدز" أضافت المنطقة إلى قائمة المناطق المهددة بحروب عام 2005.<sup>1</sup>

يمكن رصد مجموعة من العوامل التي أدت إلى ازديادها حوادث القرصنة في المياه الآسيوية تحديداً، فهناك عامل يتعلق بما تتميز به مياه منطقة جنوب شرق آسيا من احتوائها على آلاف الجزر الصغيرة المتناثرة (مجموع الجزر الإندونيسية والفلبينية وحدها يصل إلى 20 ألف جزيرة) من تلك التي تساعد القراصنة على الرصد والانطلاق والاختباء، الأمر الذي يعقد من مهمة ملاحقتهم. كما يمكن إضافة العامل المتمثل في امتلاك العصابات والحركات الآسيوية المسلحة لأدوات ووسائل حديثة كشبكات الاتصالات الفضائية والرادارات والأسلحة الأوتوماتيكية المتطورة، فضلاً عن القوارب السريعة التي تسير بأضعاف سرعة البواخر العملاقة، كما أن نجاح القراصنة الآسيويين في معظم الحالات في الحصول على فدية مجزية لقاء تحرير طواقم السفن التجارية المختطفة، شجعهم على تكرار عملياتهم على نحو ما فعلته جماعة "أبو سيف" المتطرفة الفلبينية.<sup>2</sup>

لم يكن مستغرباً أن يسجل في الربع الأول من عام 2003 مثلاً نحو 230 حادثة قرصنة في المياه الآسيوية مقارنة بنحو 270 حادثة في عام 2002 كله، وأن يرتفع عدد تلك الحوادث في عام 2003 إلى ثلاثة أضعاف ما كان عليه الحال في عام 1993، وأن تصبح المياه الإندونيسية هي الأخطر على الإطلاق لجهة حوادث القرصنة، تليها مياه مضيق "ملقا"، فالمياه الفلبينية، فالمياه المحاذية لبنگلاديش، ويكفي أن نذكر على هذا الصعيد أن ربع حوادث القرصنة أو 93 حادثة في عام 2004 وقع في

1- عبد الجليل زيد المرهون، مرجع سابق، ص 82.

2- مسعود البرزاني، عن القرصنة في مياه المحيط الهندي، صحيفة الاتحاد: 24 ديسمبر 2006 <www.alittihad.ae>، تم التصفح في 2020/02/11



الأرخبيل الإندونيسي، وأنه من بين 43 ملاحاً مختطفاً في ذلك العام، تم اختطاف 36 منهم في مياه مضيق "ملقا" في عمليات متفرقة، هذا ناهيك عن أن ثلثي إجمالي الخسائر المالية الناجمة عن الأعمال الإجرامية في البحار لعام 2000 مثلاً، والمقدرة بنحو 16 مليار دولار، كانت بسبب عمليات قرصنة حدثت في مياه المحيط الهندي.<sup>1</sup>

ورغم أن عدد الحوادث المشار إليها تراجع نسبياً، كنتيجة للتعاون الأمني والدوريات البحرية المشتركة فيما بين دول منظومة "آسيان" التي تعتمد اقتصادياتها على تجارة التصدير، والتي بدورها تعتمد بنسبة 90 في المائة على النقل البحري، ورغم مساعدات اليابان المعنية كثيراً بأمن مضيق "ملقا" حيث تعبر وارداتها النفطية القادمة من الخليج، ولقيام الولايات المتحدة بتسيير الدوريات في أعالي البحار ضمن جهودها في محاربة الإرهاب، ومع ذلك، من الصعب القول إن القرصنة في مياه المحيط الهندي الشرقية صارت تحت السيطرة تماماً.

### ثالثاً: جهود مواجهة القرصنة البحرية في المحيط الهندي

مع تصاعد وتيرة هجمات القرصنة في المحيط الهندي عموماً، وأمام السواحل الصومالية وخليج عدن بشكل خاص، والتي أصبحت تشكل تهديداً خطيراً للأمن وللإستقرار المصالح الاقتصادية، والإستراتيجية لكافة دول المنطقة عليه، والمتحكمة في منافذه المتعددة، بالإضافة إلى أنها تهدد المصالح التجارية العالمية، وكذا تمثل تهديداً خطيراً لسلامة البيئة البحرية. ظهرت الحاجة إلى تدابير وإجراءات حاسمة على مسارات عدة لاحتواء هذا التهديد وحصر نتائجه السلبية تمهيداً للقضاء عليه، وقد تركزت هذه التدابير والإجراءات في عدة مستويات يأتي في مقدمتها الأمم المتحدة لإضفاء صبغة الشرعية الدولية على مثل هذه التدابير والإجراءات، ثم عمليات التنفيذ الميدانية لتلك الأنشطة وهو ما يطلق عليه الردود العملياتية، إضافة إلى تلك الإسهامات التي تتولاها صناعة النقل البحري للتكامل مع جهود المسارين السابقين عبر دعم الإجراءات الوقائية والدفاعية على السفن التجارية.<sup>1</sup>

1- المرجع نفسه.

1- محمد صفوت الزيات، القرصنة في القرن الإفريقي تنامي التهديدات وحدود المواجهة، (أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط2، 2014)، ص44.



1. الجهود الدولية والإقليمية: بسبب الآثار الخطيرة التي تسببها القرصنة على حركة النقل التجاري، وما تمثله من تهديد للسلم والأمن الدوليين، ظهرت الحاجة الملحة للتدخل الدولي لمواجهة تهديداتها وتداعياتها، والذي يجب أن يستند إلى الشرعية الدولية.

أ- في إطار الأمم المتحدة والقانون الدولي: تعد القرصنة البحرية جريمة دولية بموجب أحكام القانون الدولي العرفي والاتفاقي، وذلك منذ زمن طويل على الرغم من عدم وجود اتفاقية دولية خاصة بمكافحة جريمة القرصنة\* ونتيجة لتزايد هجمات القرصنة مع مطلع الألفية، وخشية المجموعة الدولية من تعقد الظاهرة وارتباطها بالإرهاب الدولي، دفع مجلس الأمن إلى مواجهة الظاهرة بأكثر حدة وبصورة مباشرة وليس في سياق قبالة السواحل الصومالية فقط.

أصدر في هذا الإطار مجلس الأمن قرارات متقاربة وهي: القرار رقم 1814 في 2008/05/15، والقرار رقم 1816 في 2008/07/2، والقرار رقم 1838 في 2008/10/7، وهذه القرارات جميعها صدرت بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي يتيح استخدام القوة في القضايا التي يرى مجلس الأمن أنها تهدد السلم والأمن الدوليين، وتشير مجمل القرارات إلى حجم القلق الدولي من تنامي أعمال القرصنة البحرية وتهديدها لأمن الملاحة الدولية، وزعزعة الاستقرار والتأثير السلبي في التجارة على المستوى الوطني والإقليمي والدولي. وفي إيصال المساعدات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء التابع للأمم المتحدة إلى الصومال. والملاحظ في هذه القرارات مع شجبها وإدانتها لأعمال القرصنة، إلا أنها لم تتطرق إلى موضوع القرصنة بشكل صريح، إذ اقتصر على ذكر حماية القوافل البحرية لبرنامج الغذاء العالمي، ومطالبة الحكومات الاتحادي الانتقالية باتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية السفن المشاركة في

\*كان أول تجريم لأعمال القرصنة البحرية على أساس دولي في اتفاقية جنيف 1958: والتي عرفت بأنها الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، ويتمثل في أعمال العنف أو السلب، بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر". وبعدها توالى التشريعات الدولية التي تتعامل مع القرصنة من منظور القانون الدولي، حيث نجد في هذا الصدد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 التي جاءت لتعالج القصور الحاصل في اتفاقية جنيف، بعدها جاءت اتفاقية روما لقمع الجرائم ضد الملاحة البحرية 1988 حيث وقعت الاتفاقية للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، ودعوة الدول للتعاون من أجل القضاء على القرصنة البحرية كما وضعت أسس الاختصاص القضائي.

نقل المساعدات وإيصالها، كما أنها لم تقدم توصيفا يحدد مسؤولية القرصنة، واكتفت بالنص على أن التحقيق في أمر الأشخاص المسؤولين عن أعمال القرصنة والسطو المسلح ومقاضاتهم، ينبغي أن تتم وفقا لقواعد القانون الدولي.<sup>1</sup>

كما اتخذ مجلس الأمن في نوفمبر القرار رقم 1844، وبعده في 2 ديسمبر القرار رقم 1846 التي جدد فيها تفويضه للدول باستخدام القوة المسلحة ضد القرصنة، ودعا الدول والمنظمات الإقليمية للتعاون في مكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية بما يتماشى والأعراف والقوانين الدولية وباستخدام جميع الوسائل لقمع عمليات القرصنة.<sup>2</sup>

يبدو من هذا العرض المتدرج لقرارات مجلس الأمن بخصوص مسألة القرصنة البحرية، أن هناك حرص واهتمام في المنظمة الدولية الرئيسية المسؤولة عن مراجعة الردود التنفيذية لهذا القرار سواء في المجال العملي العسكري أو في مجال الدوائر المهمة بشؤون النقل البحري الدولي أو ما يعرف عامة بصناعة النقل البحري.<sup>3</sup>

ب- في إطار عمل المنظمة البحرية الدولية (IMO): تضمنت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والموقعة تحت مظلة المنظمة الدولية البحرية، تجريم القرصنة البحرية باعتبارها عملا من هذه الأعمال.

كما عقدت المنظمة عديد الاجتماعات والمؤتمرات التي تندرج في سياق مكافحة القرصنة البحرية، منها الاجتماع الإقليمي الأول في دار السلام بتنزانيا من 14-18 أبريل 2008، مؤتمر المنظمة البحرية في جيبوتي من 26-28 يناير 2009، الذي ناقش مذكرة التفاهم التي أعدتها المنظمة بشأن مكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية، وقد نصت المذكرة على التعاون استنادا إلى اتفاقية قانون البحار وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة، بجانب موضوع الاختصاص القضائي فيما يتعلق

1- مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، (مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011)، ص 247.  
2- مجد صفوت الزيات، مرجع سابق، ص 47.  
3- المرجع السابق، ص ص 48، 49.

بمحاكمة القرصنة وتعقبهم والقبض عليهم، إضافة إلى ما سبق، كون مجلس المنظمة (مجموعة عمل مجلس المنظمة) مؤلفة من 18 دولة وعدد من المنظمات البحرية الأخرى، منها الاتحاد العربي للنقل البحري، لمناقشة الآثار السلبية للقرصنة على النقل البحري.

ج- المؤتمرات الدولية لمكافحة القرصنة: في سياق الجهود الرامية لمكافحة القرصنة دولياً عكفت الأطراف المعنية على عقد عديد المؤتمرات لمناقشة الظاهرة.

عقد مؤتمر إقليمي حول الأمن البحري في كوالالمبور بماليزيا في نوفمبر 2008، طالبت خلاله الشركات البحرية الدولية الأمم المتحدة بفرض حصار بحري على السواحل الصومالية لمنع أعمال القرصنة. وذات الطلب دفعت به جمعية أصحاب البواخر، إلا أنه قوبل بالتحفظ.

إضافة إلى ما سبق، فقد أثارت القرصنة على السواحل الصومالية انشغال الأسرة الدولية، وهو ما ترجمته الاجتماعات والمؤتمرات الدولية، ومنها المؤتمر الدولي بنيروبي في 10 ديسمبر 2008 حول القرصنة البحرية على سواحل الصومال، والذي هدف إلى وضع خارطة طريق لكبح عمليات القرصنة في منطقة المحيط الهندي وخليج عدن، وأيضاً اجتماع مجموعة الاتصال المعنية بالقرصنة في 15 يناير 2009 لبحث القرصنة قبالة سواحل الصومال وتنسيق الجهود الدولية لمكافحتها.

لقد نتج عن الجهود الدولية إصدار بعض المنشورات الإرشادية، فمثلاً أصدرت غرفة الملاحة الدولية (ICS) دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية مواجهتها، وأصدرت مجموعة من شركات الشحن الدولي والمنظمات الدولية المعنية بما في ذلك الاتحاد الأوروبي والناو والمكتب الدولي البحري كتيب أفضل الممارسات الإدارية لردع القرصنة (BMP) كدليل توثيقي للسفن التجارية في مجال الدفاع عن النفس ضد القرصنة، كما توجت الجهود الإقليمية بتوقيع الدول الإفريقية على مدونة سلوك (قانون سلوك إقليمي) في جانفي 2009

بجيبوتي\*، تهدف إلى قمع النهب المسلح للسفن بمحاذاة سواحل الصومال وفي خليج عدن.\*\*

د- مراكز مكافحة القرصنة: تعمل على تلقي البلاغات عن عمليات القرصنة، وبت تقارير منتظمة عنها عبر الأقمار الصناعية، ويمكن الاستفادة من هذه المراكز في تبادل المعلومات أو استدعاء السفن الحربية للمساعدة في حالات حوادث القرصنة. ومن هذه المراكز نجد، مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور (IMB-PRC) أكتوبر 1992، ومركز عمليات التجارة البحرية المملكة المتحدة (UKMTO) 2001، ومركز الأمن البحري للقرن الإفريقي (MSCHOA)، والمكتب البحري لحلف الناتو (NSC)، ومكتب الاتصال البحري التابع لقيادة القوات البحرية الأمريكية بالبحرين (MARLO).

ه- القوات البحرية الدولية: توجد القوات البحرية الدولية في خليج عدن والبحر الأحمر بأربعة تشكيلات بحرية من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والدول الكبرى ودول الاتحاد الأوربي، حيث نجد: قوات المهام المشتركة 150 (CTF-150)، ومقرها الجفير بالبحرين منذ 2002، وقوات التحالف المشتركة ومقرها جيبوتي منذ 2009 (EU NAVFOR)، والقوات البحرية للاتحاد الأوروبي، وعمليات أتلانتا (EUANVFO-Opération Atlanta)، والقوات البحرية الدولية المنفردة، يضاف إلى ما سبق التواجد البحري الأمريكي في مسرح عمليات البحر الأحمر والخليج العربي ممثلاً في الأسطول الخامس والسابع، وكذا تمركز القوات البحرية الأمريكية في المنطقة حماية للمصالح الأمريكية. لكن وفي مقابل هذا الدور النشط للقوات البحرية الدولية، نجد غياباً للدور العربي الفاعل في حماية الممرات البحرية ومواجهة خطر القرصنة بدليل عدم القدرة على تشكيل قوة بحرية عربية.

\* وقعت على هذه المدونة كل من جيبوتي كينيا وإثيوبيا ومدغشقر والمالديف، والسيشل، والصومال، وتنزانيا، واليمن، ثم انضمت لهم 11 دولة أخرى، ليصبح الإجمالي 21 دولة إفريقية.

\*\* للاطلاع على مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن، انظر الموقع:

[www.imo.org](http://www.imo.org) > Security > PIU > Documents

2- الردود العملية: جاءت الاستجابة العملية الدولية متدرجة من حيث الأدوات والأساليب وقواعد الاشتباك، وهو ما يمكن رصده من خلال ما يلي:<sup>1</sup>

- نفذت فرنسا عملية "أليكون" لحراسة سفن برنامج الغذاء العالمي بمشاركة الدنمارك وهولندا وإيطاليا وكندا، ردا على قرصنة السفن المحملة بالغذاء المتجهة إلى الصومال في إطار ذات البرنامج.

- وجهت قوة البحرية المشتركة إحدى قوات الواجب المشتركة التابعة لها، بتركيز جزء من عملياتها لمكافحة القرصنة في خليج عدن، و أنشأت منطقة دوريات أمن بحرية، بعدما تصاعدت عمليات القرصنة منذ 2008.

- أرسل حلف الناتو في 9 أكتوبر 2008 قوة بحرية مقاتلة من 6 دول أعضاء، للمشاركة في مكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية ومرافقة القوافل البحرية لبرنامج الغذاء العالمي والتي استبدلت فيما بعد بعملية الاتحاد الأوروبي في إطار عملية أتلانتا منذ ديسمبر 2008.

- شكل الاتحاد الأوروبي في سبتمبر 2008 خلية تنسيق ملاحى في مجال مكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، ثم أعلن عن إرسال مهمة قوة بحرية في إطار عملية أتلانتا.

- قررت القوة البحرية المشتركة تشكيل قوة واجب بحرية متفرغة هي قوة الواجب المشتركة 151، من أجل مهمة مكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية، وذلك تحت تأثير تصاعد عمليات القرصنة، و تشدد الموقف الأممي الواضح من خلال قرارى مجلس الأمن 1846 و 1851.

- تم نشر سفن حربية لدول أخرى لغرض حماية السفن التجارية العابرة لخليج عدن، وتشمل هذه الدول كلا من روسيا والهند والصين وماليزيا وباكستان وكوريا الجنوبية.

3- صناعة النقل البحري: على صناعة النقل البحري أن تستجيب لتهديدات القرصنة من خلال تطوير الأساليب والوسائل الوقائية والدفاعية لتأمين السفن، ومن بين هذه الأساليب:<sup>1</sup>

1- محمد صفوت الزياد، مرجع سابق، ص ص 49- 52.  
1-المرجع نفسه، ص ص 56- 60

- تسليح أطقم السفن التجارية.
- مناورات التخلص.
- استخدام خراطيم مياه الحريق.
- الأسوار الكهربائية لبدن السفن.
- الأجهزة الصوتية أو المدافع الصوتية.
- أجهزة التتبع والإنذار.
- شركات الأمن الخاصة.
- الوعي بالموقف المحيط.

أخيراً، ولأن ظاهرة القرصنة في المحيط الهندي عموماً مرتبطة بمجموعة من الظروف الأساسية التي تغذيها فإن القضاء عليها مرهون بتغيير هذه الظروف، والحالة الصومالية خير دليل على هذا الوضع. لذلك ومن أجل مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن يجب العمل على مستوى تطوير الجهود المحلية في مكافحة القرصنة في الصومال بالموازاة مع الجهود الدولية والتعاون الدولي، وفي هذا الصدد أكد تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، على الأطر القانونية والسياساتية الوطنية، بناء القدرات، المسائل المتعلقة بالمجتمع المحلي.<sup>1</sup>

#### الخاتمة:

يبدو أن التحول في مركز الجاذبية للسياسة العالمية نحو آسيا، زاد من الاهتمام بالمحيط الهندي، في عالم يتركز على البحر بشكل متزايد، ويتميز بالعولمة والترابط الكبير في حركة التجارة والطاقة عبر المناطق الجغرافية المختلفة. التي أدت أيضاً إلى ظهور العديد من التهديدات والتحديات التقليدية وغير التقليدية في المجال البحري خاصة ظاهرة القرصنة البحرية والتي تحتاج إلى معالجة فعالة تنطلق أولاً من الداخل، أي من خلال معالجة المشكلات السياسية والأمنية والاقتصادية التي تنطلق منها جماعات القرصنة، وثانياً من خلال إيجاد طرق فعالة للتنسيق والتعاون الإقليمي والدولي.

1- قرار مجلس الأمن رقم 859، تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، 12 أكتوبر 2017، ص 3-5.

وعلى الرغم من تراجع عمليات القرصنة في السنوات الأخيرة، نتيجة ازدياد عدد الدول المشاركة في القوات البحرية المختلفة لمحاربة القرصنة، وبالنظر إلى المسافات الشاسعة والامتامية التي يغطيها المحيط الهندي، واستنادا إلى المواقف والاتجاهات الحالية في النظام الدولي؛ كالحروب في اليمن وفي بعض الدول الإفريقية على غرار الصومال، وتنافس القوى العظمى للهيمنة على المحيط الهندي، سوف يصعب من إيجاد حلول جذرية لهذه الظاهرة، كما يصعب التنبؤ بها في المستقبل نتيجة البيئة الديناميكية والمعقدة للغاية، لكن الأمر المؤكد، أنها ستكون ضمن القضايا الحساسة التي لا يمكن للجهات الفاعلة تجاهلها، أو إدراجها ضمن أجنداتهم الأمنية.

في الأخير، يبدو أن ظاهرة القرصنة والاهتمام العالمي المتزايد بمخاوف الأعمال الإرهابية، وكذا الاتجار بالبشر والهجرة غير الشرعية وإمكانية تشابكهم، سيفتح المجال نحو مراجعة الآليات القانونية والمؤسسية للتعامل مع هذه الظواهر المركبة، كما أن ظاهرة القرصنة سلطت الضوء على نقاط عمياء في الدراسات الأمنية، وخاصة فيما يتعلق بالأمن البحري، بما يتضمنه من شواغل غير تقليدية وللهياكل القانونية التي تحكم البحر، والتي تحتاج إلى دراسات تهتم بشكل أكبر بالترابط بين مختلف التهديدات والقضايا، وللأشكال الجديدة للأنظمة والنظم التي تحكم في البحار.

### قائمة المراجع:

#### 1. باللغة العربية:

- دوغين ألكسندر، تر، عماد حاتم، أسس الجيوبولتيكا: مستقبل روسيا الجيوبولتيكي، (بيروت: دار الكتاب الجديد المتحدة، ط1، 2004)
- عبد الجليل زيد المرهون، "القرصنة البحرية في المحيط الهندي وتأثيراتها في الأمن الإقليمي في منطقة الخليج العربي: 2011" (رؤى إستراتيجية، ديسمبر 2012).
- قرار مجلس الأمن رقم 859، تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، 12 أكتوبر 2017
- مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، (مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 2011، 4)
- محمد صفوت الزيات، القرصنة في القرن الإفريقي تنامي التهديدات وحدود المواجهة، (أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط2، 2014).
- مهند عبد الواحد النداوي، الاتحاد الإفريقي وتسوية المنازعات، دراسة حالة الصومال، (العربي للنشر والتوزيع، 2015).
- تقرير منظمة العفو الدولية لعام 2010، حالة حقوق الإنسان في العالم.

- مسعود البرزاني، عن القرصنة في مياه المحيط الهندي، نقلا عن: صحيفة الاتحاد: [www.alittihad.ae](http://www.alittihad.ae) 24 ديسمبر 2006 ، تم التصفح في 2020/02/11 wejhat article

2. باللغة الإنجليزية:

- Adjoa Anyimadu, "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean" ( **Chatham House** July 2013).accessed on.12/02/2020
- Christian Bueger and Timothy Edmunds, "Beyondsea blindness:a new agenda for maritime security studies"? (**International Affairs**93: 6, 2017).
- Ciara O'Loughlin and Leighton G. Luke, "Critical Issues in the Indian Ocean Region to 2020". (**stratigicanalysispaper**, 13 September 2010).
- Crisis Group, "Somalia: The Trouble with Puntland " (**Crisis Group Africa Briefing** N°64, 12 August 2009).
- Frank Van Rooyen, "Africa and the Geopolitics of the Indian Ocean", (**saiia occasional paper** n 78, February 2011).
- Jonathan Saul, **Efforts to tackle Somali piracy pay off - watchdog**: <https://www.reuters.com/article/shipping-piracy/efforts-to-tackle-somali-piracy-pay-off-watchdog-idUSL6E8IGEOH20120716>.JULY 16, 2012. accessed on 6/02/2020.
- The gaurdian, **Lawless tradition of piracy off the coast of Somalia**: <https://www.theguardian.com/world/2008/nov/18/piracy-somalia-kenya-saudi-arabia>; accessed on 15/02/2020.
- Thomas Marrier D'unien ville, **L'océan Indien, nouveau centre du monde?**, la revue géopolitique, 3 février 2019\_ [https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm\\_source=sendinblue&](https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm_source=sendinblue&)
- Thomas Marrier D'unienville, **L'océan Indien, nouveau centre du monde?**, la revue géopolitique, 3 février 2019. [https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm\\_source=sendinblue&accessed on: 12/02/2020](https://www.diploweb.com/L-ocean-Indien-nouveau-centre-du-monde.html?utm_source=sendinblue&accessed on: 12/02/2020).
- Vijay Sakhuja & Kail Narula, **Maritime Safety and Security in The Indian Ocean**, (Indian: national maritime foundation 2016).



## الممرات البحرية الجديدة في القطب الشمالي.. مسرح جديد للصراع الدولي

أ. أسماء بن مشيرح

جامعة مولود معمري- تيزي وزو

## مقدمة:

شهد القطب الشمالي مؤخرا العديد من التغيرات المناخية بسبب الاحتباس الحراري، أهمها ذوبان كتل كبيرة من الجليد أدت إلى انكشاف الغطاء الجليدي عن حقول النفط التي تمثل 22% من البترول و78% من الغاز العالمي، بالإضافة إلى السماح للسفن التجارية بالمرور عبر مضيق بيرينغ الذي سيختصر المسافة التي كانت تقطعها الملاحة البحرية عبر قناة السويس، توضح هذه التغيرات انتقال التنافس من المناطق الجيوستراتيجية في التحليلات الجيوبوليتيكية كالشرق الأوسط وآسيا الوسطى، إلى مناطق بعيدة جغرافيا ولا تتوفر فيها الشروط الجيوبوليتيكية للنفوذ الدولي، كالقطب الشمالي الذي كان إلى وقت قريب منطقة معزولة جغرافيا، ولعل أهم ما سيعطيه أهمية أكبر بعد هذه التغيرات هو بعده عن نقاط التوتر والاختناق التي كانت تمر بها خطوط الطاقة الدولية واعتباره منفذا للهروب منها.

سنحاول في هذه الورقية البحثية إبراز الأهمية الإستراتيجية للقطب الشمالي في ظل التنافس الدولي في مجالات الطاقة والتجارة البحرية، وانتقال الفضاءات الإستراتيجية للتنافس من مناطق تقليدية إلى هذه المنطقة، ما يعبر عن السياسات البراغماتية التي تسير بها الدول لتحقيق مصالحها، فكيف ساهمت الأهمية الجيوستراتيجية للقطب الشمالي وممراته الجديدة في تغيير خارطة الجيوبوليتيكية لصراعات النفوذ الدولي؟

## أولاً- الحدود الجغرافية والقانونية للقطب الشمالي

يعتبر القطب الشمالي منطقة جغرافية جليدية تتغير مساحتها واتساعها من عام لآخر ومن فصل لآخر بسبب التغيرات المناخية، والاحتباس الحراري الذي أدى إلى ذوبان كتل كبيرة من الجليد، هذه

الظروف التي جعلت هذه المنطقة صعبة للعيش،<sup>(1)</sup> جاء اكتشاف القطب الشمالي مع إسهامات كل من " روبرت بيريو ريتشارد بيرد،" وأيضاً علماء العصر الحديث في القطب الشمالي أمثال " روبرت كوريل".<sup>(2)</sup>

يوجد نجم يظهر باتجاه الشمال يسمى بالنجم القطبي وتشير البوصلة دائماً إليه، وهذه النقطة التي تشرق فيها الشمس وتغرب مرة واحدة في السنة، كما تتجه خطوط الطول ودوائر العرض نحو هذه النقطة التي سجلت فيها درجة 5° كأعلى درجة هناك عبر التاريخ. لكن بعد التغيرات المناخية والتقنية والتكنولوجية، أصبح المحيط المتجمد الشمالي ذو أهمية كبيرة جيواستراتيجياً، من ناحية القابلية للملاحة البحرية وفتح ممرات بحرية جديدة.<sup>(3)</sup>

هناك من يحدد هذه المنطقة من خلال وقوعها في خط متوسط درجة الحرارة في شهر جويلية والتي لا تتجاوز 10 درجات مئوية، والحد الشمالي المسمى بخط Treeline، أو من خلال الخط الوهمي للدائرة القطبية الشمالية بدرجة 66.34° شمالاً، وتضم أقصى الثلث الشمالي نحو ألاسكا، وبحر تشوكشي باتجاه الولايات المتحدة الأمريكية، وبحر بيرينغ باتجاه روسيا،<sup>(4)</sup> وحسب هذا التحديد فإن التغيرات المناخية ستضم مناطق أخرى مستقبلاً جنوب الدائرة القطبية الشمالية.

تبلغ مساحة المنطقة القطبية الشمالية حوالي 14.5 مليون كلم<sup>2</sup> هذا ما يعادل حوالي 2.8% من مساحة العالم،<sup>(5)</sup> ثلث هذه المساحة يشغلها البر وثلث يعبر عن مساحة الجرف القاري بعمق 500 متر، والباقي هو البحر المفتوح وبهذا يتكوّن الجزء الأكبر منه من المحيط على عكس القطب الجنوبي. وهو في الحقيقة بحر داخلي متصل بالمحيط عبر

1- خالد فلحوط، الأهمية الإستراتيجية للقطب الشمالي تكشف الستار عن حرب جديدة، صحيفة تشرين، عدد 2019/01/16، نقلاً عن الموقع: <http://tishreen.news.sy/?p=272042>، تاريخ الاطلاع 2020/01/14

2- Rob Huebert, United States Arctic Policy : The Reluctant Arctic Power, The School Of Public Policy, University Of Calgary, Vol 02, Issue 02, May 2009. P. 02.

3- ناجي بوزيان، إستراتيجية الصراع على القطب الشمالي، مجلة الدفاع الوطني اللبناني، العدد 98، أكتوبر 2016، ص 47.

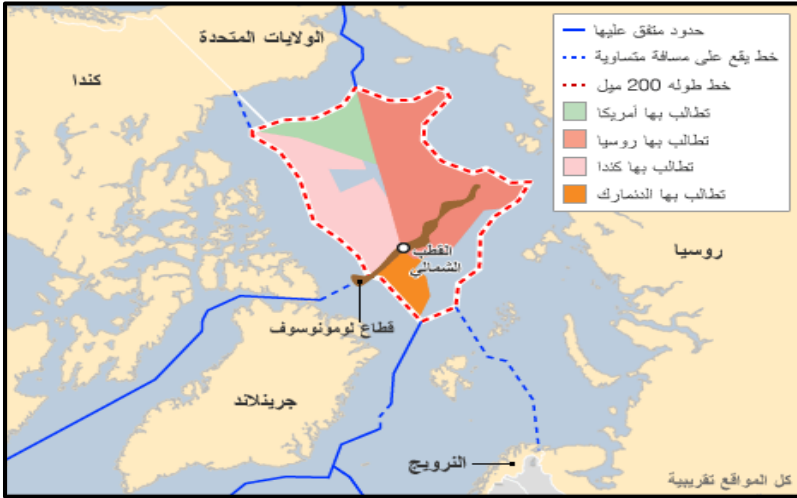
4- Congressional research service, changes in the arctic : background and issues for congress, CRS Report, updated 23/01/2020. p 01.

5- ibidem.

مضيق ببرينغ ومضيق ناريس بين كندا وجرينلاند والمنطقة على محور جرينلاند - سفالبارد - والساحل النرويجي في بحر بارنتس.<sup>(1)</sup>

لكن التعريف الأوسع نطاقاً من الناحية الجغرافية هو الذي يعرفه على أنه الدائرة القطبية الشمالية وحسب مجلس القطب الشمالي AC فإنه يشمل جميع المناطق الواقعة شمال الدائرة القطبية، والدول الثمانية المطلة عليها وهي كندا، الدنمارك، فنلندا، إيسلندا، النرويج، روسيا، الولايات المتحدة الأمريكية والسويد، وهذا التعريف هو التعريف السياسي الذي اتفقت عليه الدول الثمانية،<sup>(2)</sup> توضح الخريطة التالية التقسيم الجغرافي السياسي الذي تطالب به الدول التي لها حدود مع المنطقة القطبية الشمالية.

### خريطة رقم (01) التقسيم الجغرافي الدولي للقطب الشمالي



المصدر: روسيا. مؤتمر لبحث التنافس على الموارد في القطب الشمالي، BBC عربي 22 سبتمبر 2010، نقلاً عن الموقع:

[http://www.bbc.com/arabic/worldnews/2010/09/100922\\_bk\\_arctic\\_summit\\_new](http://www.bbc.com/arabic/worldnews/2010/09/100922_bk_arctic_summit_new)  
تاريخ التصفح: 2020/01/14.

حسب المعاهدات الدولية فإن القطب الشمالي ليس ملكاً لأحد، لكن قانون البحار الصادر عن الأمم المتحدة عام 1982،<sup>(3)</sup> والمتمثل باتفاقية

1- Filip Chrastansky and ZdenekKriz, Economic Potential Of The Arctic Geopolitical Region, Journal Of Political Science, N° 04, 2010. P. 362.

2- Sweden's Ministry for Foreign Affairs, Sweden's Strategy for the Arctic Region, October, 2011. P. 11.

3- United Nations convention on the law of the sea 1982, in :

حقوق الملكية للجرف القاري،<sup>(\*)</sup> أعطى الدول الخمسة حدودا بحرية تمتد إلى 200 ميلا بحريا، دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ عام 1994، بعد أن صادقت عليها 150 دولة، من بينها دولتان فقط لهما حدود مع المنطقة القطبية وهما النرويج وروسيا، في حين تقدمت كندا بطلب إلى اللجنة الخاصة، بينما لا زالت الولايات المتحدة تنتظر دراسة الكونغرس لطلب المصادقة.<sup>(1)</sup>

حسب المادة 77 من هذه الاتفاقية فإن حقوق الدول الساحلية على الجرف القاري تكون كما يلي:<sup>(2)</sup>

- تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.
- إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.
- لا تتوقف حدود الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي أو حكومي، ولا على أي إعلان صريح.
- تتألف الموارد الطبيعية المشار إليها في هذا الجزء من الثروات المعدنية، وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها، بالإضافة إلى الكائنات الحية.
- صدر عام 1996 إعلان أوتاوا الذي أقر بقيام ما يسمى بمجلس القطب الشمالي تشارك فيه الدول الخمسة التي تملك سواحل مع المنطقة وهي روسيا كندا الولايات المتحدة الأمريكية النرويج والدنمارك، بالإضافة إلى ثلاث دول أخرى هي فنلندا وإيسلندا والسويد،

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), 15/01/2020.

<sup>(\*)</sup> يعرف الجرف القاري حسب قانون البحار لعام 1982 كما يلي " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة. أنظر المادة 76، ص 64 من الاتفاقية أعلاه.

1- ناجي بوزبان، مرجع سابق، ص ص 49، 50.  
2- المادة 77، الجزء 06، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ص 66.

بالإضافة إلى 12 دولة أخرى تحمل صفة مراقب،<sup>(1)</sup> مهمة هذا المجلس هي إدارة الشؤون الاقتصادية والبيئية الإقليمية في المنطقة ومقره بالنرويج.

### ثانياً. الممرات البحرية الجديدة في القطب الشمالي بعد التغيرات المناخية

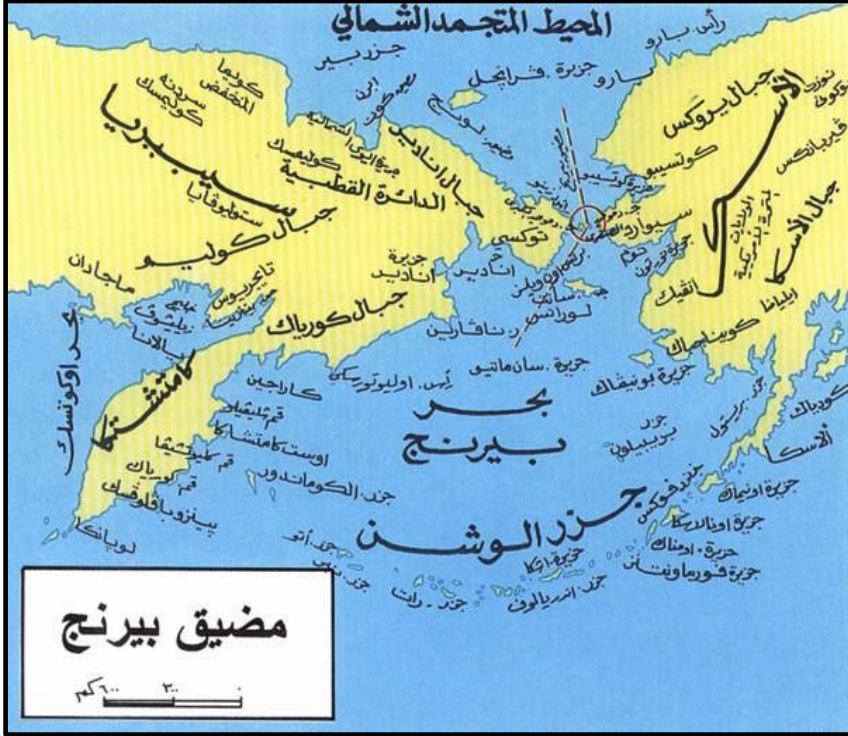
إن تغير المناخ وذوبان الجليد هو الذي جعل القطب الشمالي فضاءً جديداً للتنافس الدولي، فالتغيرات المناخية ساهمت في تغير الأنظمة الأيكولوجية بذوبان كتل كبيرة من الجليد أدت إلى انفتاح ممرات بحرية جديدة في القطب الشمالي، صالحة لحركة السفن التجارة وأيضاً الصيد البحري، بالإضافة إلى توفرها على كميات كبيرة من مواد الطاقة. من أهم هذه الممرات ممر بيزينغ الذي يبلغ اتساعه 85 كلم، وعمقه 50 متراً، ينقسم إلى قناتين عبر جزر ديوميدي Diomede مفتوحة على سواحل كل من روسيا والولايات المتحدة الأمريكية، وتغطيه كتل الجليد من شهر جانفي إلى شهر أفريل،<sup>(2)</sup> يعتبر مضيق بيرينغ البوابة البحرية الوحيدة بين المحيطين المتجمد والهادي، تكثر فيه الجزر، مثل جزر ديوميدي التي تتكون من راثانوف التابعة لروسيا، وديوميدي الصغيرة التابعة للولايات المتحدة.<sup>(3)</sup>

1- ناجي بوزيان، مرجع سابق، ص 50.

2- Rebecca Woodgate, Bering Strait : The Pacific Gateway To The Arctic, University Of Washington, 2015,  
In :[http://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate\\_AONSeattleNov2015\\_17thNov2015.pdf](http://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate_AONSeattleNov2015_17thNov2015.pdf), 20/01/2020.

3- نبذة تعريفية لمضيق بيرينغ، التقدم العلمي للنشر، نقلا عن الموقع:  
[https://www.aspdkw.com/%D9%86%D8%A8%D8%B0%D8%A9-](https://www.aspdkw.com/%D9%86%D8%A8%D8%B0%D8%A9-/)

خريطة رقم 02: الموقع الجغرافي لمضيق بيرينج



المصدر: موسوعة الكويت للتقدم العلمي، مضيق بيرينج، نقلا عن الموقع: <https://www.aspdkw.com/?p=3148>، تاريخ التصفح 2020/01/14.

جاءت أول رحلة بحرية لسفينة تجارية (SSManhattan) عام 1969، انطلاقاً من نيويورك إلى الأطلسي، على طول الطريق الملاحي الرابط بين المحيطين الهادي والأطلسي الذي يقارب 3 آلاف ميلاً، ويختصر الطريق عبر المحيط المتجمد الشمالي حوالي 30% من المسافة عبر قناة السويس، موفراً بذلك حوالي 13 يوماً للرحلة البحرية التي تنطلق من ميناء بوسان إلى ميناء روتردام، أما الرحلة البحرية من شنغهاي إلى هامبورغ الألمانية عبر الممر الشمالي الغربي أقصر بمقدار 2800 ميل بحري عن الطريق البحري المار بقناة السويس المصرية، تواصلت المحاولات البحرية للمرور عبر مضيق بيرينج، ففي سبتمبر 2007 ذكرت وكالة الفضاء الأوروبية أن ذوبان

الجليد في تلك السنة قد ساهم في فتح مسلك بحري دائم، وقامت بعدها الصين عام 2016 بالسماح لشركات الملاحة بتجريب هذا الممر. (1)

خريطة رقم (03): طريق الملاحة الجديد عبر القطب الشمالي مقارنة

بقناة السويس



**المصدر:** لؤي عبد الله، دبي تساهم في إعادة صياغة طرق التجارة العالمية، عدد 2019/03/09، نقلا عن الموقع: <https://www.albayan.ae/economy/local-market/2019-06-09-1.3579690> تاريخ النصف 2020/01/20.

سيختصر هذا الممر البحري الجديد الوقت والمسافة لحركة التجارة البحرية العالمية، فالممر الشمالي على طول شمال روسيا، سيقصر المسافة بين موانئ الصين كوريا الشمالية اليابان هامبورغ روتردام وجنوب هامبتون بحوالي 400 كلم. أما ممر الشمال الشرقي عبر شمال كندا فسيغير من حركة السفن نحو السواحل الشرقية الأمريكية، (2) ويحتوي بحر بيرينغ على ثروات هائلة كالثروات الحيوانية

1- علاء الدين السيد، طريق الملاحة الشمالي والاحتباس الحراري، ساسة بوست، أبريل 2016، نقلا عن الموقع:

، تاريخ النصف 2020/01/18 <https://www.sasapost.com/northwest-passage/>

2- مانويل مانونيليس، البيئة والجيواستراتيجيا: ذوبان الجليد يفتح ممرات تجارية جديدة ويعزز سباق التسلح، مجلة حقول الإلكترونية، في:

[http://fundculturadepaz.org/especialservices\\_DOC/ManuelManonelles/ALHOU%20ManuelM.pdf](http://fundculturadepaz.org/especialservices_DOC/ManuelManonelles/ALHOU%20ManuelM.pdf) تاريخ النصف 2020/01/20



فضيه أكثر من 450 نوعا من الأسماك و50 نوعا من الطيور، بالإضافة إلى الموارد النفطية ونشاط السفن التجارية.<sup>(1)</sup>

### ثالثا. مظاهر التنافس الدولي في القطب الشمالي في ظل التغيرات المناخية

برز مع كل تلك المتغيرات القطب الشمالي وممراته، كمجال غير تقليدي بين القوى العالمية الكبرى، ممثلة في الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا والصين.

1- الولايات المتحدة الأمريكية في القطب الشمالي: اشترت الولايات المتحدة الأمريكية ألاسكا عام 1876م مع اكتشافات كل من "روبرت بيري" و"ريتشارد بيرد"، توقف الاهتمام الأمريكي بالقطب الشمالي منذ عام 1994م، لكن مع إدارة بوش عاد هذا الاهتمام من خلال ورقة صدرت في 09 جانفي 2009، حددت سياسة جديدة للولايات المتحدة الأمريكية في القطب الشمالي، نصت ديباجة السياسة على أن الولايات المتحدة في دولة في القطب الشمالي لها مصالح متنوعة وأولوية في المنطقة نظرا لتغير السياسات الوطنية المتعلقة بالأمن والدفاع، وأيضا التغيرات المناخية وزيادة النشاط البشري في منطقة القطب الشمالي. بالإضافة إلى إنشاء مجلس المنطقة القطبية الشمالية وضرورة الحفاظ على دور الولايات المتحدة فيه.

وأبرزت الورقة عدة أهداف تسعى إليها الولايات المتحدة من خلال تواجدها في القطب الشمالي:<sup>(2)</sup>

- تلبية احتياجات الأمن القومي والأمن الداخلي.
- حماية بيئة القطب الشمالي والحفاظ على مواردها البيولوجية.
- تحقيق تنمية اقتصادية وبيئية مستدامة في المنطقة.
- تقوية مؤسسات التعاون القطبي الشمالي بين دوله الثمانية (الولايات المتحدة وكندا والدنمارك والنرويج وروسيا والسويد وفنلندا وإيسلندا).

1 -sierra fletcher, bering sea vessel traffic, risk analysis, nukaresearch and planning group, december 2016. P. 05.

2- Rob Huebert, op. ci. p 03.



- إشراك مجتمعات السكان الأصليين للقطب الشمالي في القرارات التي تؤثر عليهم.

- تعزيز البحث العلمي للقضايا البيئية في المنطقة.

واصلت الولايات المتحدة الأمريكية اهتمامها بمنطقة القطب الشمالي كم منطقة مهمة في إستراتيجيتها الأمنية من خلال تقارير وزارة الدفاع. حيث جاء في تقرير عام 2013 وDOD2016 أن الولايات المتحدة ستعمل على التعاون مع باقي الدول لجعل القطب الشمالي فضاءً آمناً عسكرياً وبيئياً، وستحاول تطوير حركة النقل فيه والقيام بتدريبات ثنائية و متعددة الأطراف، رغم الخلافات الموجودة مع كل من كندا وروسيا فيما يخص استغلال المياه الإقليمية<sup>(1)</sup> وترتكز إستراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية في القطب الشمالي على تطوير محمية الحياة البرية الوطنية، ANWR<sup>(\*)</sup> وتنمية السواحل البحرية لبحر تشوكشي Chukchi و بحر بيوفورت<sup>(2)</sup> Beaufort.

حذر تقرير وزارة الدفاع الأمريكية من التنافس الدولي في القطب الشمالي، خاصة من جانب روسيا والصين اللتان تمارسان أنشطة اقتصادية مهمة في المنطقة، حيث تنظم روسيا عمليات بحرية تعارض قوانين النظام الدولي هناك، بالإضافة إلى ذلك فإن المخاطر المناخية كذوبان الجليد ستؤثر على المنشآت والقواعد الاقتصادية الأمريكية شمال أسكا، وبالتالي لا يزال القطب الشمالي عرضة للامتداد الجيواستراتيجي بين القوى الكبرى وعلى الولايات المتحدة أن تدافع عن مصالحها الوطنية فيه وأن تكون لاعبا مهما في التوازنات الإقليمية.<sup>(3)</sup>

تعاني الولايات المتحدة الأمريكية من نقص الإمكانيات التي تؤهلها لتكون قوة منافسة لروسيا في القطب الشمالي كما صرح قائد قوات خضر

1- Report To Congress On Strategy To Protect United States National Security Interests In The Arctic Region, Departement Of Defence, Usa, December 2016, P06.  
(\*) تم إنشاء محمية الحياة البرية عام 1960 تحت قانون حماية أراضي المصالح الوطنية في أسكا، والذي ينص على أن الحفر يكون بموافقة الكونغرس الأمريكي، لكن الحفر تراجع مع عام 1980 مع انخفاض أسعار النفط، لكن القضية أخذت بعدا دوليا عام 1987 عندما وقعت الولايات المتحدة وكندا اتفاقا ينص على إبلاغ كل طرف للطرف الآخر بخصوص أي نشاط اقتصادي في المنطقة.

2- Rob Huebert, op.cit, p 03.

3- Report To Congress On Strategy To Protect United States National Security Interests In The Arctic Region, Department Of Defence, Usa, June 2019. P. p 6-7.

السواحل الأدميرال بول زاكنفت PAULZAKUNFT، خاصة كاسحات الجليد والسفن. فهي تملك كاسحة واحدة للجليد coast Guard Cutter Healy (WAGB-20) والتي يبلغ طولها 420 قدماً، وتحاول الولايات المتحدة حالياً عبر برنامج (PSC (Polar Security Cutter)، حيث يتوقع أن يقوم البرنامج بشراء ثلاث كاسحات جليد ثقيلة ومتوسطة في المستقبل والتي اعتمدت على تصميم Polar Stern، وهو كاسحة الجليد التي يتم بناؤها حالياً في ألمانيا، تكون قادرة على إطلاق واستيعاب القوارب والطائرات، سواء المأهولة أو غير المأهولة، وأن تؤدي جميع مهام حراس السواحل، بما في ذلك تطبيق القانون، وتساعد على الملاحة والبحث والإنقاذ، والسلامة البحرية، والتفتيش التجاري، وإدارة الموارد والأمن البحري والموائى والدفاع الوطني.<sup>(1)</sup>

تستفيد الولايات المتحدة الأمريكية من الممرات البحرية في القطب الشمالي بطريقتين، أولهما من حيث الملاحة البحرية، التي ستجعل ألاسكا منفتحة على مضيق بيرينغ، بالإضافة إلى ذوبان الجليد الذي كشف حقول النفط في الحدود الشرقية مع كندا إلى بحر تشوكشي CHUKCHI وبحر BEAUFORT، وحسب الإحصائيات الأمريكية فإن هذه المنطقة قد تحتوي على 36 مليار برميل نفط، و3.8 تريليون سم<sup>3</sup> من الغاز الطبيعي، حيث استطاعت شركة "برودهوي باي" النفطية من إنتاج 15 مليار برميل نفط من منطقة منحدر شمال ألاسكا، والتي يتوقع أن تحتوي على 25% من المخزون النفطي الخام الأمريكي.<sup>(2)</sup>

تواجه الولايات المتحدة تحديات كثيرة تقوّض نفوذها في القطب الشمالي، من بينها نزاعها مع كندا حول الممر الشمالي الذي يمر عبر جزر كندا نحو الشمال، والذي تعتبره كندا جزءاً من مياهها الإقليمية، بينما ترى الولايات المتحدة أنها مياه دولية على الرغم من عدم مصادقتها على قانون البحار UNLOC 1982.

1- نيد لوندكويست، PSC وUSCG وجود قطبية ذات مغزى، نقلا عن الموقع:

<http://ar.maritimeprofessional.com/news/uscg-psc->

، تاريخ الإطلاع 2020/01/22 -D9%8A%D8%B3%D8%A7%D9%88%D9%8A-

2- ناجي بوزيان، مرجع سابق، ص 67، 68.

يعيق من الناحية العسكرية، تواجد كل من السويد وفنلندا في المنطقة النشاطات العسكرية لحلف الناتو، وهو ما يفسر سعي الولايات المتحدة لاعتبار المنطقة مهمة في عقيدة الحلف، من خلال مناورات حلف شمال الأطلسي (الرمح مثلث الرؤوس) في النرويج شهر أكتوبر 2018 التي شارك فيها 31 دولة من أعضاء حلف الناتو ودول صديقة، وحوالي 65 سفينة بحرية، 250 طائرة حربية، 50 ألف جندي. و 10 آلاف مركبة حربية،<sup>(1)</sup> كما طلبت الولايات المتحدة من الدنمارك شهر أوت 2019 شراء جزيرة غرينلاند التي تم اكتشاف موارد طبيعية مهمة بها بعد ذوبان الجليد، كالفحم والزنك والنحاس وخام الحديد، بالإضافة إلى أهمية موقعها في الإستراتيجية الأمنية الأمريكية لمواجهة روسيا والصين في القطب الشمالي.<sup>(2)</sup>

2- روسيا: تتمثل إحدى أهم أولويات الإستراتيجية الاقتصادية الروسية في تطوير طريق بحر الشمال NSR البالغ طوله 5000 كلم، وهو عبارة عن شبكة من ممرات النقل البحري عبر الجليد في الساحل الشمالي لروسيا. تقوم روسيا حالياً ببناء موانئ لتوسيع الشحن والتجارة ونقل النفط،<sup>(3)</sup> ومن مزايا هذا الطريق تقليص وقت انتقال السلع والبضائع مقارنة بالطرق البحرية الأخرى، بالإضافة إلى أنظمة دفاع جوي وبحري متطورة تمتد حول روسيا لتشمل بحر البلطيق والبحر الأسود.

يعتمد الاقتصاد الروسي على منطقة القطب الشمالي اقتصادياً، حيث توفر منطقة "يامال" محطة للغاز المسال، بالإضافة إلى قرب حدودها الشمالية المأهولة من القطب الشمالي، حيث يضم إقليم أرخان جيلسكي، Arkhangelsk، ثم مدينة مورمانسك Murmansk بحوالي 300 ألف نسمة، ولعل أهم ميزة إستراتيجية لهذه المنطقة هي مشروع طريق بحر الشمال

1-Trident Juncture18, North Atlantic Treaty Organization(nato),

in :[https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_158620.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_158620.htm), (27/01/2020).

2- Congressional Research Service, **Greenland Denmark And Usa Relations**, August 2019, P. 02.

3- Richard Weitz, US Policy Towards The Arctic :Adapting To A Changing Environment, International Center For Defence And Security,October 2019, Estonia, In <https://Icds.Ee/Us-Policy-Towards-The-Arctic-Adapting-To-A-Changing-Environment/>,(21/01/2020).

(NSR) الذي يمتد على طول الساحل الشمالي لروسيا بين بحر كارا ومضيق بيرينغ قابلاً للملاحة بشكل متزايد حيث يمر عبره 9.74 طناً من السلع زيادة على ذلك احتوائه على كميات كبيرة من الموارد الأولية كالغاز والفحم. كما يعتبر القطب الشمالي منطقة مهمة في الإستراتيجية الأمنية الروسية ضد حلف شمال الأطلسي هناك.<sup>(1)</sup>

تغيرت العقيدة الروسية من التركيز على المناطق الجيوستراتيجية التقليدية كالشرق الأوسط وآسيا الوسطى، والتي تضمن انفتاحها على البحار الدافئة وإعادة تجميع الإمبراطورية حسب الأوراسيون الجدد، إلى الاهتمام بمناطق جديدة تؤكد على البعد البراغماتي للإستراتيجية الروسية.<sup>(\*)</sup>

يوضح في هذا الشأن الباحث الروسي "كريستيان أتلاندر" KristianAtland أن الإستراتيجية الروسية في القطب الشمالي كانت ضمن الأهداف الأمنية، أما حالياً فهي تنطلق من المصالح الاقتصادية والطاوية لروسيا، خاصة بعد رغبتها باستعادة حوالي 52 ألف كلم<sup>2</sup> من المياه الإقليمية في بحر أوخوتسك Okhotsk في غرب المحيط الهادي بين شبه جزيرتي كوريل Kurils وكامشاتكا،<sup>(2)</sup> وهذا ما يعبر عن رغبة روسيا في التخلص من نقاط الاختناق التي تعيق خطوط الطاقة نحو الشرق الأوسط وأوروبا.

إن افتتاح الممرات البحرية الجديدة في القطب الشمالي، سيعطي روسيا الأسبقية للنفوذ في هذه المنطقة لعدة اعتبارات من بينها الإمكانيات العسكرية البحرية التي طورتها روسيا لمواجهة تضاريس القطب الشمالي، أهمها أسطول كاسحات الجليد ناقلات DT30 BM بقيادة عربة TRECOL 3.5T، التي تستطيع السير في الجليد وفي كل التضاريس

1- Stephanie Pezard, *The New Geopolitics Of The Arctic : Russia's And China's Evolving Role In The Region*, The RAND Corporation, 2018. P. 02.

<sup>(\*)</sup>دعا مؤسس التوجه الأوراسي "ألكسندر دوغين" إلى ضرورة تجميع الإمبراطورية الأوراسية مركزاً على الانفتاح على البحار الدافئة وهو ما جعل روسيا تتدخل في الأزمة السورية للحفاظ على ميناء طرطوس، بالإضافة إلى صد توسع حلف الناتو شرقاً وامتداده إلى آسيا الوسطى التي كانت الخلفية الحيوية للنفوذ الروسي، لمزيد من المعلومات أنظر: ألكسندر دوغين، أسس الجيوبوليتيكا: مستقبل روسيا الجيوبوليتيك، ترجمة عماد حاتم، دار الكتاب الجديد المتحدة، لبنان، 2004.

2- Jorgen Staun, *Russia's Strategy In The Arctic*, Royal Danish Defence College, RDDC Publishing House, Copenhagen, 2015. P. 12

بحمولة 80 طنا، متفوقة بذلك على الناقل الأمريكية ARCTOS التي يمكن أن تجر 20 طنا، مزودة بأجهزة جديدة لقياس سمك الجليد مباشرة أثناء السير، بالإضافة إلى ناقلات غاز كاسحة للجليد. وكذلك منظومة الصواريخ والقذائف المضادة للطائرات "بانتسير-اس1" التي تم نشرها على طول الحدود الشمالية،<sup>(1)</sup> كما يعبر الأسطول الشمالي northern fleet الذي ينطلق من شبه جزيرة kola في غرب روسيا، وصولاً إلى المحيط المتجمد الشمالي دون أي احتكاك بقوات حلف الناتو، عن تحول العقيدة العسكرية الروسية نحو الاهتمام بالقطب الشمالي بعد التغيرات المناخية الأخيرة.<sup>(2)</sup>

من جهة أخرى تساعد الحدود الشمالية لروسيا على إعطائها امتيازات جغرافية أكبر من باقي دول القطب الشمالي، حيث تمتلك منطقة اقتصادية تمتد 200 ميلاً بحرياً، ونجحت عام 2014 في ضم منطقة بيوت هول PeautHole الواقعة خارج المنطقة الاقتصادية الروسية وذلك بعد موافقة لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقاع البحار،<sup>(3)</sup> واتضحت أهمية القطب الشمالي بالنسبة لروسيا في وثيقة "الأسس الوطنية لسياسة الاتحاد الروسي في القطب الشمالي نحو 2020" التي صدرت عن مجلس الأمن للاتحاد الروسي SCRF عام 2009، والتي اعتبرت المنطقة مورداً استراتيجياً للتنمية الاقتصادية وأمن النفط، حيث يوجد أكثر من ثلث احتياطي الغاز في روسيا في المنطقة الشمالية من غرب سيبيريا بمنطقة يامالنييتس (28 حقلاً للغاز).<sup>(4)</sup>

يعد حقل نوفوبورتوفسكوي Novoportoveskye الجديد، الواقع شمال غرب سيبيريا، أحد أكبر حقول النفط في شبه جزيرة يامال الروسية، تسيره شركة غاز بروم وتتجاوز احتياطياته 250 مليون طن من النفط

- 1- قناة روسيا اليوم RT الجيش في القطب الشمالي، قاهرات التضاريس تعبر المحيط، نقلا عن الموقع <https://www.youtube.com/watch?v=3C7QCmVyCps>: تاريخ التصفح 2020/01/24.
- 2- ستيفاني بيزارد وآخرون، الحفاظ على التعاون القطبي الشمالي مع روسيا: التخطيط للتغيير إقليمي في الشمال الأقصى، مؤسسة Rand، 2017، ص ص 09-11.
- 3- أليكسي كليبنيكوف، توسع جيوبوليتيكي: أسس العقيدة العسكرية لسلح البحرية الروسي، مجلة اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2015، ص ص 72، 73.
- 4- Alexei Bambulyak, Bjorn Frantzen, Rune Rautio, **Oil Transport from the Russian Part of the Barents Region**, Status Report, the Norwegian Secretariat, 2015, P 09.

الخام، و320 مليار متر مكعب من الغاز،<sup>(1)</sup> ويتم نقل الإنتاج عن طريق "منصة البوابة القطبية". ويليه بئر "تسينترالنو - أوغينسكايا1" بالقرب من شبه جزيرة "كارا-توموس" في الشمال الشرقي من إقليم كراسنويارسك الواقع في الجرف الشرقي للقطب الشمالي، والذي تسييره شركة روس نفط.<sup>(2)</sup>

يعد مشروع نورد ستريم North Stream2 الذي ينقل الغاز من روسيا نحو ألمانيا عبر بحر البلطيق بالقرب من القطب الشمالي، لمسافة أكثر من 1250 كلم من أهم المشاريع الطاقوية الجيوستراتيجية في المنطقة، ويتوقع أن ينقل هذا المشروع حوالي 55 مليون م<sup>3</sup> من الغاز.<sup>(3)</sup>

3- الصين: رغم أن الصين لا تملك امتدادا فوق خط 66.22° شمالا، لكنها تعتبر أن لها حقوقا متساوية مع الدول الأعضاء في مجلس القطب الشمالي، مؤكدة أن تواجدها بالمنطقة لأهداف سلمية خاصة بالتعاون والشراكة المتبادلة مع دولها.<sup>(4)</sup>

قامت في عام 2018 الحفارة الصينية Nanhai8 باكتشاف حقل لينينغراد سكوي، كواحد من أكبر حقول الغاز الطبيعي في روسيا، كما استثمرت في مشروع يامال Yamal للغاز الطبيعي المسال، والذي تملكه شركة نوفاتاك الروسية Novatek بنسبة 50.1%، والصين بنسبة 20% من خلال شركة البترول الوطنية الصينية، بدأ الإنتاج رسميا في ديسمبر 2017، ويتوقع أن يصل عدد ناقلات الغاز القاهرة للجليد إلى 15 سفينة، تنقله من محطة "يامال" إلى آسيا بأكثر من 300 مليون دولار<sup>(1)</sup> وتعتبر

1- Gates of Arctic, The World's Only Arctic Oil Loading Terminal, Gazprom Neft, Annual Report, 2017.

2- فريد غابرلي، أول اكتشاف نفطي في القطب الشمالي، قناة روسيا اليوم، 2017/06/18، نقلا عن الموقع: <https://arabic.rt.com/business/884290-%D9%83%D8%B4%D9%81> التصفح: 2020/01/25.

3- Gas Market Outlook, A New Pipeline for Europe's Energy Future, in : <https://www.nord-stream2.com/en/pdf/document/90/>, (27/01/2020)

4- Richard weitz, op.cit, in <https://icds.ee/us-policy-towards-the-arctic-adapting-to-a-changing-environment/>.(30/01/2020).

1- Rachel gosnell, what will the futur hold for arctic economics, center for international maritime security.in, <http://cimsec.org/what-will-the-future-hold-for-arctic-economics/37034>, (28/01/2020).

الصين حاليا أول مصدر لاقتصاديات دول القطب الشمالي خاصة في الاستثمارات المباشرة كما هو موضح في الجدول.

جدول رقم (01) استثمار الصين في دول القطب الشمالي من 2012- 2017  
(دولار أمريكي)

النسبة من الناتج المحلي الإجمالي	القيمة الإجمالية (بليون دولار)	متوسط حجم التبادل (مليون دولار)	عدد المعاملات	الناتج المحلي الإجمالي	
2.4%	47.3	442.1	107	1.53 تريليون	كندا
11.6%	2.00	33.4	6	1.06 بليون	غرينلاند(الدنمارك)
5.7%	1.2	30.8	5	20.05 بليون	إيسلندا
0.9%	2.5	147.9	17	370.60 بليون	النرويج
2.8%	194.4	691.7	281	1.28 تريليون	روسيا
1.2%	189.7	340.6	557	18.62 تريليون	الولايات المتحدة

**Source:** Mark E. Rosen, Cara B. Thuringer, Unconstrained Foreign Direct Investment: An Emerging Challenge to Arctic Security, CNA analysis and solutions, November 2017. p54.

ترى الصين أن تواجدها في القطب الشمالي، سيضمن لها طريق التحرير القطبي الذي سيكون مكملا لطريق التحرير الجديد، خاصة وأنها تمتلك أسطولا من كاسحات الجليد الذي يتفوق على قدرات الولايات المتحدة الأمريكية، زيادة على ذلك فروسيا تعتمد على تمويل الصين للبنى التحتية لطريق بحر الشمال، والتقنيات الصينية لتطوير ميناء "أرخانجيلسك" في مياه القطب الشمالي. كما تم إطلاق مركز أبحاث القطب الشمالي الروسي الصيني،<sup>(1)</sup> ورغم أن هذا الطريق يمثل بديلا مهما بالنسبة للصين لكنه لا يعوض مضيق ملقا الذي تمر به 82% من واردات

1- Richard weitz, op.cit, in <https://icds.ee/us-policy-towards-the-arctic-adapting-to-a-changing-environment/>, (28/01/2020).

النفط الصينية، خاصة أنه يزيد من اعتمادها على روسيا اقتصاديا واستراتيجيا. (1)

بالإضافة إلى القوى الكبرى الثلاث تحاول الدول الأخرى خاصة الدول الأوروبية المطلة سواحلها على القطب الشمالي، الاستفادة من ثروات المنطقة، فبالنسبة للنرويج ثلثا النفط غير المكتشف المقدر فيها يوجد في بحر بارينتس المطل على ساحلها الشمالي. فقد أكدت الحكومة النرويجية أن هدف سياستها النفطية حاليا هو الاستفادة من موارد الجرف القاري في القطب الشمالي خاصة في بحر بارنتس، رغم الدعوات المناهضة لذلك من طرف المنظمات البيئية. (2)

يقول في هذا الصدد "آرني سيغف نيلوند" رئيس التطوير والإنتاج في "شاتات أويل statoil" شركة إنتاج النفط والغاز المملوكة للدولة: "إن بحر بارينتس مثير للغاية ومهم لكل منا، فضلا عن الصناعة ككل، نحن بحاجة إلى الوصول إلى مناطق جديدة، وبحاجة إلى العثور على النفط في تلك المناطق إذا أردنا النجاة. بحر بارينتس هو أفضل رهان بالنسبة لنا". (3)

قامت الدنمارك (غرينلاند) في نوفمبر 2010 من جهة أخرى، بمنح أول تراخيص للشركات النفطية للتنقيب عن الغاز والنفط، وفتح سواحلها المطلة على القطب الشمالي لعمليات إنتاج واستخراج النفط. ورحبت باكتشافات شركة كيرن cairn النفطية بالتعاون مع شركة شاتات أويل. (4)

تم عام 2013 إنشاء اتحاد التعاون الدفاعي في القطب الشمالي NORDEFCO الذي يضم النرويج الدانمارك إيسلندا فنلندا والسويد، وفي

1- مع ذوبان الجليد: الصراع على القطب الشمالي يشتعل، نقلا عن الموقع:

<https://www.aremnews.com/entertainment/environment/1008547>

2- Bernard Funston, **the Arctic: A Climate of Challenge**, In: Arctic Oil and Gas Issues, Statoil Training and Awareness, Novembre 2006, p 18, 19.

3- النرويجيون منقسمون حول التنقيب في القطب الشمالي، جريدة العرب الاقتصادية الدولية، 2017/09/10، نقلا عن الموقع:

[http://www.aleqt.com/2017/09/10/article\\_1249056.html](http://www.aleqt.com/2017/09/10/article_1249056.html)، تاريخ التصفح: 2020/01/29.

4- **Arctic oil and gas**, ERNST and YOUNG, in:

[http://www.ourenergypolicy.org/wpcontent/uploads/2013/09/Arctic\\_oil\\_and\\_gas.pdf](http://www.ourenergypolicy.org/wpcontent/uploads/2013/09/Arctic_oil_and_gas.pdf) p 10.



نفس العام أعلنت اليابان في وسائل الإعلام بأن شركتي JX NipponOiland و Gas Exploration Incex ستقومان بالتنقيب عن النفط في القطب الشمالي<sup>(1)</sup> وهذا ما يبرز انتقال الاهتمام الدولي من المناطق الجيوستراتيجية التقليدية إلى القطب الشمالي الذي لم يكن يتوفر حتى على أدنى شروط الحياة، ولم تكن له أهمية في الدراسات الجيوبوليتيكية.

رابعاً. التحديات الجيوستراتيجية ومستقبل النفوذ الدولي في القطب الشمالي

أصبحت الجغرافيا الطبيعية في القطب الشمالي ملائمة ومناسبة للكثير من النشاطات الاقتصادية بعد التغيرات الايكولوجية، لكنها في نفس الوقت تتطلب تخطي تحديات مهمة للاستفادة من الممرات البحرية الجديدة واستغلال الثروات الموجودة بها من بين هذه التحديات نذكر ما يلي:

- تستلزم بيئة القطب الشمالي القاسية إنشاء آليات باهضة الثمن ومخصصة للعمل فقط ضمن هذه الظروف، حيث يجب أن تتحمل درجات البرودة المنخفضة، وتحتاج في نفس الوقت إلى كميات كبيرة من الوقود.
- ضرورة توظيف كفاءات متخصصة تملك تدريباً عالياً ومكثفاً، بالإضافة إلى رواتب عالية.
- يعد الجليد القطبي أكثر خطورة على سفن الحضر، لأن تشغيلها يتطلب دقة كبيرة.
- انخفاض الحرارة قد يؤثر على شكل ولزوجة الغاز والنفط، مما يزيد من تكلفة الاستخراج.
- استكشاف وتقييم محتوى الممرات البحرية يتطلب دراسات معمقة تقنياً وتكنولوجياً، قد تتطلب سنوات طويلة من البحث.
- يتطلب استخراج الهيدروكربون استخدام ناقلات وخطوط أنابيب أعلى وأطول عبر استخدام الصهاريج، لأن الإغلاق الموسمي للممرات البحرية بسبب الجليد يمثل عائقاً كبيراً أمام النقل<sup>(2)</sup>.
- الصعوبات اللوجيستية في نقل مواد ومعدات البناء والخبرات إلى المنطقة.

1- ناجي بوزيان، مرجع سابق، ص 55، 56.

2- Richard weitz, op.cit, in <https://icds.ee/us-policy-towards-the-arctic-adapting-to-a-changing-environment/>, (30/01/2020).

- الأضرار التي يسببها ذوبان الجليد كبير جدا على البنى التحتية، حيث يتوقع أن تتضرر الكثير من المنشآت هناك.<sup>(1)</sup>
- يطرح القطب الشمالي إشكالية تلوث مياهه بسبب خطأ تقني بسيط خاصة في التنقيب عن النفط، ولا توجد تكنولوجيا جاهزة حاليا لمواجهة أي تلوث من هذا النوع.
- وجود الكثير من الفجوات القانونية والتنظيمية في استثمارات الشركات الدولية في القطب الشمالي، وهو ما يطرح نزاعات قانونية كثيرة في المستقبل حول النقل والتنقيب وحركة السفن في الممرات البحرية هناك.<sup>(2)</sup>

يطرح مستقبل النفوذ الدولي في القطب الشمالي شكلا جديدا لخارطة المحاور الجيواستراتيجية، حيث تظهر الشراكة الإستراتيجية الروسية الصينية في هذه المنطقة أقل صلابة، من خلال تخوف روسيا من التمدد الصيني وتفضيلها الإبقاء على التنافس محصورا بينها وبين الغرب، حيث ترى روسيا أن المنطقة هي فضاء حيوي أمني لها تعزز فيه تواجدها العسكري، على الرغم من إعلان وزارة دفاعها أنها "لا تسعى لعسكرة القطب الشمالي، وهي تستعد فقط لمواجهة تهديدات أمنية محتملة هناك".

من جهة أخرى تحاول الولايات المتحدة الحفاظ على المحور الاستراتيجي الأورو- أمريكي، رغم العراقيل التي تواجهه نفوذها في القطب الشمالي أبرزها عدم قدرتها عسكريا على التصدي لتواجد روسيا هناك، فهي لحد الآن تمتلك كاسحة جليد ثقيلة واحدة فقط، بالإضافة إلى المشاكل الداخلية في حلف الناتو والتي تهدد بانفصال الولايات المتحدة عنه في ظل التكاليف الباهضة التي تؤثر على اقتصادها بسبب هذا الحلف، وأيضا عدم عضوية كل من فنلندا والسويد فيه وهو ما يحد من تحركاتها العسكرية في المنطقة. قضية أخرى ستؤثر على نفوذ الولايات المتحدة هناك هي خلافاتها مع كندا حول الممر البحري الشمالي، الذي تطالب هذه الأخيرة باعتراف الأمم المتحدة أنه ضم مياهها الإقليمية،

1- Rachel gosnell, op.cit in, <http://cimsec.org/what-will-the-future-hold-for-arctic-economics/37034>, (30/01/2020).

2- Mark E. Rosen, Cara B. Thuringer, **Unconstrained Foreign Direct Investment: An Emerging Challenge to Arctic Security**, CNA analysis and solutions, november 2017, p63

وهذا ما ترفضه الولايات المتحدة التي لم توقع لحد الآن على قانون البحار، وهو ما يجعلها غير ملزمة بالقوانين الدولية. كان وزير الدفاع السابق "شاك هاغل" ChukHagel قد حذر كلا من روسيا والصين من توسيع تدريباتهما العسكرية في المياه القطبية الجليدية،<sup>(1)</sup> وفق تقرير لوكالة رويترز للأنباء عام 2013 وتطور تقنيات النقل والتنقيب، سيشهد العالم تحولاً إستراتيجياً مهماً بانتقال قدر كبير من تركيز تلك القوى العظمى إلى ذلك الجزء من العالم.<sup>(2)</sup>

### الختام:

أدت التغيرات المناخية الأخيرة في القطب الشمالي إلى مخاطر ايكولوجية كبيرة، حيث ساهم ذوبان الجليد في تغيير الحياة الايكولوجية هناك، بالإضافة إلى ازدياد نسبة المياه في المحيطات الأخرى، ما يهدد زوال جزر كثيرة مستقبلاً. من جهة أخرى سارعت الدول للاستفادة من هذه التغيرات بعد انكشاف مساحات الجليد عن حقول مهمة للنفط والمعادن، وأهم من ذلك هو ظهور ممرات بحرية جديدة لم تكن متاحة لحركة التجارة العالمية من قبل أبرزها مضيق بيرينغ والممر الشمالي بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية. ما جعل التنافس الدولي ينتقل إلى فضاء آخر بعيداً عن اهتمامات النظريات الجيوبوليتيكية التقليدية، ويمكن أن نلخص نتائج الدراسة في النقاط التالية:

- يعتبر مضيق بيرينغ الذي أصبحت حركة المرور فيه مهمة بعد ذوبان الجليد، من أهم الممرات التي ستجد أهمية إستراتيجية مستقبلاً، ذلك أنه يربط بين أوروبا وآسيا ويختصر الوقت والتكلفة مقارنة بقناة السويس، خاصة أنه بعيد عن مناطق القرصنة الدولية.
- أصبح كل من بحري بيرينغوبارنتس بعد ذوبان الجليد يتوفران على كميات كبيرة من النفط والغاز والمعادن تفوق الاحتياطات العالمية أربع مرات صار من السهل استخراجها، مما يشكل ثروة طاقوية مهمة ستجلب الصراع الدولي على المنطقة.

1- ناجي بوزيان، مرجع سابق، ص70.

2- مع ذوبان الجليد: الصراع على القطب الشمالي يشتعل، مرجع سابق.

- تحاول الولايات المتحدة الأمريكية تحقيق التوازن مع روسيا في القطب الشمالي والذي سيجعل ألاسكا منفتحة على مضيق بيرينغ، بالإضافة إلى ذوبان الجليد الذي كشف حقول النفط في الحدود الشرقية مع كندا إلى بحر تشوكشي CHUKCHI، لكنها تواجه عراقيل كثيرة من بينها نقص المعدات العسكرية التي تمكنها من منافسة روسيا، بالإضافة إلى محدودية تحركاتها عبر الناتو في المنطقة لتواجد كل من السويد وفنلندا غير العضوتين في الحلف، فضلا عن خلافاتها الحدودية مع كندا حول الممر الشمالي.
- تسعى روسيا إلى تطوير شبكة الممرات البحرية عبر الجليد أو ما يسمى بمشروع طريق بحر الشمال NRS، مستفيدة في ذلك من امتداد ساحلها الشمالي بين بحر كارا ومضيق بيرينغ الذي أصبح قابلا للملاحة، ما جعل اقتصادها يعتمد بشكل كبير على محطة يامال النفطية، من جهة أخرى تمكنت روسيا من تطوير منظومة كاسحات جليد متطورة قادرة على قياس عمق الجليد وأسطول ناقلات DT30BM القادرة على تحدي المناخ. كما يعتبر القطب الشمالي منطقة مهمة في الإستراتيجية الأمنية الروسية ضد حلف شمال الأطلسي. كل هذه المؤشرات جعلت روسيا متفوقة لحد الآن على القوى الدولية الأخرى، خاصة أنها تمتلك منطقة اقتصادية تمتد 200 ميلا بحريا، وبالتالي ستعزز تواجدها العسكري والاستراتيجي هناك تحت حماية قانون البحار.
- تحاول الصين من جهتها التمدد في المنطقة والاستفادة من ممر بيرينغ خاصة وأنه أقصر وأسرع بالنسبة لها من المضائق البحرية الأخرى، ورغم عدم امتلاكها حدودا جغرافية مع المنطقة حسب قوانين الأمم المتحدة، فقد قامت بالاستثمار المشترك مع روسيا في محطة "يامال" للغاز الطبيعي واستطاعت عام 2018 اكتشاف حقل لينينغراد سكوي، كما ترى الصين أن تواجدها في القطب الشمالي سيضمن لها طريق الحرير القطبي الذي سيكون مكملا لطريق الحرير الجديد، خاصة وأنها تمتلك أسطولا من كاسحات الجليد الذي يتفوق على قدرات الولايات المتحدة الأمريكية، إضافة إلى ذلك فروسيا تعتمد على تمويل الصين للبنى التحتية لطريق بحر الشمال.

- تظهر القوى الأوروبية أكثر اهتماما بما أحدثته التغيرات المناخية في القطب الشمالي، بالرغم من تعرض حكوماتها لانتقادات من قبل المنظمات البيئية، فالنرويج مثلا تسعى للتنقيب عن النفط في بحر بارنتس، كما قامت الدنمارك باكتشافات نفطية عن طريق شركة شتات أويل.
- رغم كل المكاسب الجيوستراتيجية للتغيرات المناخية في القطب الشمالي إلا أن المخاطر الأيكولوجية تهدد العالم ككل، ورغم اتفاق باريس 2016 الذي كان يعتبر مكسبا مهما لحماية المناخ، إلا أن انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية منه جعل الدول الأخرى تفكر في جدية التدابير القانونية لذلك.
- كما لا يجب النظر بإيجابية تامة لتلك الممرات البحرية الجديدة فبيئة القطب الشمالي تتطلب تكاليف باهضة ومعدات خاصة تتحمل درجات الحرارة المنخفضة، وتحتاج أيضا كميات كبيرة من الوقود، ما يؤكد على الصعوبات اللوجيستية أمام استغلال ثروات هذه الممرات.
- يمكن لخارطة التوازنات الجيوستراتيجية أن تتغير مستقبلا بالنظر إلى مؤشرات القوة في المنطقة، والقدرات العسكرية والتكنولوجية التي تستعملها، فالأمر ليس مرتبطا فقط بمصالح براغماتية متمثلة في التحكم بالممرات البحرية وأمن الطاقة، وإنما في الهيمنة في مناطق النفوذ الجديدة ما يعطي الرابع في هذه التوازنات قادرا على التحرك بحرية أكثر في النظام الدولي، هاربا من الأزمات والحروب الدولية التي أثرت بشكل كبير على اقتصاديات الدول.



## باللغة الإنجليزية

- 1- Alexei Bambulyak, Bjorn Frantzen, Rune Rautio, **Oil Tranport from the Russian Part of the Barents Region**, Status Report, the Norwegian Secretariat, 2015.
- 2- Congressional research service, changes in the arctic : background and issues for congress, CRS Report, updated 23/01/2020.
- 3- Congressional Research Service, **Greenland Denmark And Usa Relations**, August 2019.
- 4- Filip Chrastansky and ZdenekKriz, **Economic Potential Of The Arctic Geopolitical Region**, *Journal Of Political Science*, N° 04, 2010.
- 5- **Gates of Arctic**, The World's Only Arctic Oil Loading Terminal, Gazprom Neft, Annual Report, 2017.
- 6- Jorgen Staun, **Russia's Strategy in the Arctic**, Royal Danish Defence College, RDDC Publishing House, Copenhagen, 2015.
- 7- Mark E. Rosen, Cara B. Thuringer, **Unconstrained Foreign Direct Investment : An Emerging Challenge to Arctic Security**, CNA analysis and solutions, november 2017.
- 8- Report To Congress On Strategy To Protect United States National Security Interests In The Arctic Region, Department Of Defence, Usa, December 2016.
- 9- Report To Congress On Strategy To Protect United States National Security Interests In The Arctic Region, Department Of Defence, Usa, June 2019.
- 10- Rob Huebert, United States Arctic Policy : The Reluctant Arctic Power, *The School Of Public Policy*, University Of Calgary, Vol 02, Issue 02, May 2009.
- 11- sierra fletcher, bering sea vessel traffic, **risk analysis**, nukaresearch and planning group, december 2016.
- 12- Stephanie Pezard, **The New Geopolitics Of The Arctic : Russia's And China's Evolving Role In The Region**, The RAND Corporation, 2018.
- 13- Sweden's Ministry for Foreign Affairs, Sweden's Strategy for the Arctic Region, october, 2011.

**Web Sites:**

- 01- Gas Market Outlook, A New Pipeline for Europe's Energy Future, in : <https://www.nord-stream2.com/en/pdf/document/90/>
- 2- Rachel gosnell, what will the futur hold for arctic economics, center for international maritime security, in, <http://cimsec.org/what-will-the-future-hold-for-arctic-economics/37034>
- 3- Rebecca Woodgate, Bering Strait : The Pacific Gateway To The Arctic, University Of Washington, 2015, In : [http://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate\\_AONSeattleNov2015\\_17thNov2015.pdf](http://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate_AONSeattleNov2015_17thNov2015.pdf)

- 4- Richard Weitz, US Policy Towards The Arctic :Adapting To A Changing Environment, International Center For Defence And Security, October 2019, Estonia, In <https://icds.ee/us-policy-towards-the-arctic-adapting-to-a-changing-environment/>
- 5- Trident Juncture18, North Atlantic Treaty Organization(nato), in: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_158620.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_158620.htm).
- 6- united nations convention on the law of the sea 1982, in : [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)



## قناة بنما الدولية.. المعبر البحري الأكثر حيوية في غرب الكرة الأرضية

د. سميرة باسط

جامعة باجي مختار- عنابة

## مقدمة:

تعد المضائق الدولية أهم الممرات المائية، وقد استحوذت على اهتمام العديد من الدول عبر مختلف الأزمنة، فالإشراف على مضيق دولي يعطي الدول المطلية عليه مزايا اقتصادية كبيرة، كما أن الأهمية الإستراتيجية لا تخفى على أحد، وتزداد أهميتها في الوقت الحالي، إذا علمنا أنها السبيل اليسير من حيث توفير الوقت والجهد والمال لنقل مختلف المنتجات التجارية خاصة الموارد الطاقوية منها.

وتعد قناة بنما ثاني أهم القنوات الاصطناعية المائية الدولية حيث تصل المحيطين الأطلسي والهادئ، وقد عملت القناة على تحرير وتيسير التجارة العالمية نظرا لما وفرته من اختصار للمسافة والوقت، كما مثلت القناة منذ تأسيسها بعدا إستراتيجيا لـ م. أ وكندا لجمهورية بنما، من حيث أنها مصدرا رئيسيا للنقد الأجنبي، وقد لعبت التطورات التكنولوجية دورا في زيادة أهمية القناة من حيث إعادة هيكلتها وتحديثها ما أعطاهما بعدا إستراتيجيا جديدا، وسنحاول من خلال ورقتنا هذه التطرق إلى موقع قناة بنما والميزة الإستراتيجية لها عالميا، فما هي المميزات السوقية - الإستراتيجية- لقناة بنما؟ وكيف ساهمت في دفع الحركة التجارية العالمية وبناء اقتصاد عالمي جديد؟

## أولا- الولايات المتحدة الأمريكية وإنشاء القناة البرزخية.. بنما أم نيكاراغوا؟

تعود أول فكرة لإقامة مشروع القناة البرزخية عبر أمريكا الوسطى إلى زمن الاستكشافات الجغرافية الإسبانية، وتحديدًا عندما وصل المستكشف الإسباني "بالبو" إلى الساحل الشرقي للمحيط الهادي عند بنما، إذ فكر في عام 1517 بإمكانية شق قناة تربط المحيطين، ومع زيادة رواج التجارة الإسبانية مع مستعمراتها خاصة مع مناطق شمال غرب أمريكا الجنوبية خلال ق 16، ازدادت أهمية برزخ أمريكا الوسطى لاعتباره المنفذ الوحيد

لتلك التجارة نحو البحر الكاريبي والمحيط الأطلسي، لتفعيل ذلك أسس الإسبان مدينة "بنما" عام 1567 على ساحل المحيط الهادي.<sup>1</sup>

أمام تنامي التجارة الإسبانية في شمال غرب قارة أمريكا الجنوبية وأمريكا الوسطى أضحت الحاجة إلى إيجاد أفضل الطرق وأسرعها وأكثرها أمنا لنقل التجارة إلى موانئ البحر الكاريبي أكثر إلحاحا لإسبانيا التي شرعت في دراسة لمسح المنطقة، عند ذلك تجددت فكرة إنشاء قناة مائية تربط تلك الموانئ، فأجريت دراسة أولية رشحت ثلاث مناطق لإقامة هذه القناة، الأولى عبر أراضي نيكاراغوا، والثانية عبر برزخ بنما، والثالثة عبر برزخ تيهانتبس في المكسيك، لكن عدم امتلاك إسبانيا القدرات الفنية والتقنية وافتقارها إلى الخبرات العلمية واليد العاملة الماهرة حال دون تنفيذ هذا المشروع.<sup>2</sup>

مع استقلال الولايات المتحدة الأمريكية بنحو نصف قرن، تجدد الاهتمام بموضوع قناة أمريكا الوسطى، وقد أخذت قبل ذلك تداول عبر مختلف الحكومات إلا أنها لم ترق إلى مستوى الطابع الرسمي للإفصاح عنها بسبب عدم رغبة حكومات الو. م. أ، مزاحمة إسبانيا التي كانت تسيطر على أمريكا الوسطى آنذاك، وانشغالهم بأمر استكمال جوانب الاستقلال من بريطانيا، وتخوفهم من التورط في الأزمات السياسية والعسكرية مع الدول الأوروبية.<sup>3</sup>

خلال العقد الخامس وما بعده من القرن الـ19، شهدت منطقة أمريكا الوسطى اهتماما كبيرا من قبل الدول الأوروبية، خاصة بريطانيا التي عملت على نشر قواتها العسكرية على مقربة من المناطق والطرق الرئيسية التي رشحت لتكون موضع إقامة القناة فضلا عن ثقلها السياسي ونفوذها الاقتصادي في العالم الجديد،<sup>4</sup> أمام هكذا وضع اتخذت الو. م. أ مواقف مضادة مما تفعله بريطانيا مستغلة بعض الظروف التي تسود

1- حسين محسن هاشم القصير، "مواقف الولايات المتحدة الأمريكية من القناة البرزخية في أمريكا الوسطى 1862-1903"، مجلة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، مجلد 9، ع 01، 2010، ص.211.

2- المرجع نفسه، ص.212.

3- Harold (E) Davis, History Of Latin America, The Ronald Press Go, New York, 1966, P470 (www.answers.com, PDF)

4- بيير رونوفان، تاريخ العلاقات الدولية 1815-1914، تر: جلال يحيى، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1971، ص.276.

المنطقة، فاستغلت تخوف كولومبيا من بريطانيا التي كانت لها أطماع في احتلال منطقة القناة في غرينادا وهي المنطقة الثانية المرشحة لإقامة القناة، وعقدت معها معاهدة عام 1846م، سميت بمعاهدة بدلاك - مالينو، تعهدت فيها الو. م. أ بالحفاظ على حيادية منطقة القناة، وسلامة جميع الطرق التجارية في كولومبيا، مقابل منح الو. م. أ حقوق عبور التجارة عبر برزخ بنما، وقد صادفت المعاهدة توسع الو. م. أ نحو الغرب وتزايد دور موانئ المحيط الهادي، عززت الو. م. أ معاهدتها مع كولومبيا بعقد اتفاقية عام 1948م التي تسمح لها بشق القناة عبر أراضيها.<sup>1</sup>

وجدت لو. م. أ نفسها في إطار التنافس الأوروبي على منطقة أمريكا الوسطى وعلى القناة، تواجه تدخل فرنسا عام 1847، التي عقدت معاهدة مع كولومبيا لإنشاء سكة حديدي عبر برزخ بنما، لكن فشل فرنسا بتنفيذ المشروع منح الو. م. أ الفرصة فتقدم ثلاثة من رجال أعمالها بعرض لكولومبيا للحصول على الامتياز الفرنسي فوافقت على ذلك.<sup>2</sup>

تضمن عقد سكة حديد بنما شروطا، منها أنه لا يمكن إقامة قناة مائية في البرزخ إلا بموافقة سكة الحديد، وأن مدة الامتياز لبناء السكة 49 عاما، وتحتفظ كولومبيا بحق شراء المشروع بعد 20 عاما من إنشائه بمبلغ خمسة ملايين دولار، ازداد الاهتمام الأمريكي بإنشاء قناة مع توسع ولاياتها نحو الغرب، وأصبحت بذلك تملك حدودا ممتدة على محيطين مفضولين بألاف الكيلومترات ما أضاف عبئا آخر على كاهل الحكومة، وأعطى الموضوع بعدا أمنيا خاصة والبقاء بالقرب من طرق القناة الرئيسية في نيكاراغوا.<sup>3</sup>

في ظل انشغال الو. م. أ بإبعاد بريطانيا من المنطقة والانفراد بالقناة نهاية العقد الثامن من القرن الـ19، تجدد ظهور فرنسا كطرف ثالث في التنافس على مشاريع المواصلات الرابطة بين المحيطين في أمريكا الوسطى، وهو ما لم تتوقعه الو. م. أ خاصة بعد فشل فرنسا في

1- Dvis, Op. cit, P. 475.

2- هاشم القصير، مرجع سابق، ص. 216.

3- Thomas ladenbury, Digital history, How the U S Obtains the panama canal, CH 04, 2007, P.16. (PDF).

تنفيذ مشروع سكة حديد بنما عام 1847، وتفاجأت الو. م. أ بمنح كولومبيا عام 1878 رجل الأعمال الفرنسي "لوسيو نابليون وايز" امتيازاً في إقامة قناة مائية عبر برزخ بنما، وقد باع بدوره هذا الامتياز إلى شركة دي ليسبس الفرنسية برئاسة مهندس قناة السويس "دي ليسبس"، وقد اشترت هذه الشركة كذلك حقوق سكة حديد بنما بمبلغ 20 مليون دولار.<sup>1</sup>

بذلك تكون المنطقة الثانية المرشحة لبناء القناة تحت السيطرة الفرنسية، أمام هكذا وضع لم تجد الو. م. أ موقفاً لتتخذهُ سوى التذرع بمبدأ "مونور" وانتهاك فرنسا له، كما وجهت رسالة إلى فرنسا وشركتها مؤكدة أن هذه القناة يجب أن تتم تحت سيطرتها، لكن محاولاتها باءت بالفشل وباشرت فرنسا بعملية الحفر عام 1882، لكن ما لبثت بعد 8 سنوات أن واجهت مشاكل عدة منها ما هو خطأ فني، تجسدت في إقامة القناة بمستوى سطح البحر في أرض بنما المرتفعة كثيراً عن سطح البحر، ومنها ما هو مرتبط بسوء المناخ ووعورة الأرض وانتشار الأمراض التي أدت إلى وفاة حوالي 22 ألف عامل.<sup>2</sup>

أضف إلى ذلك تفشي الفساد في أوساط المسؤولين الفرنسيين المشرفين على المشروع، وإفلاس المصرف الفرنسي الذي يمول المشروع، أدت هذه الأسباب إلى إعلان الشركة الفرنسية إفلاسها عام 1889، التي نقلت حقوقها عام 1894م إلى شركة فرنسية أخرى وهي شركة قناة بنما التي لم تعمل على استكمال العمل في القناة، وإنما احتفظت بامتيازها لغرض بيع حقوقها لدولة أخرى بمبلغ يرضيها،<sup>3</sup> من جهة أخرى حاولت مجموعة من رجال الأعمال (التجار) في الو. م. أ حفر وبناء قناة أخرى في نيكارغوا بعدما أسسوا شركة خاصة عام 1889، والاتفاق مع الحكومة النيكاراغوية، لكنها فشلت في تنفيذ المشروع لأسباب مالية، وبذلك تكون حقوق شركتين لإقامة القناة في المنطقتين

1- Ibid, P.17.

2- هاشم القصير، مرجع سابق، ص 219. 220.

3- المرجع نفسه، ص. 220.

الرئيسيتين معروضة أمام الو. م. أ، لكن موقفها حيال ذلك كان مقيدا بسبب المعاهدة المبرمة مع بريطانيا عام 1850م.<sup>1</sup>

مع نهاية العقد الثامن من القرن 19 طرأت تغيرات على المستوى الدولي وكذا على داخل الو. م. أ، فإثر فوز دعاة التوسع الخارجي ومؤيدي الحروب الخارجية للحصول على المصالح ومد النفوذ خارج حدود بلادهم، اندلعت الحرب مع اسبانيا عام 1898م المتواجدة في المناطق الكاريبية المتبقية لها، وكان من أهم نتائجها اقتناع أمريكي تام بضرورة وأهمية إنشاء قناة برزخية في أمريكا الوسطى والسيطرة عليها خاصة من الناحية الأمنية والدفاع الوطني، بعد أن تأخر وصول السفينة الحربية "أوريغوت" التي كانت متواجدة في كاليفورنيا على البحر الكاريبي للمشاركة بالحرب.<sup>2</sup>

قابل هذا الاقتناع اختلاف في اختيار المكان أو الطريق الأكثر فائدة، وقد انحصر الاختيار على طريقتين، الأولى في نيكاراغوا وهو المكان المرشح والمرجح بقوة كبيرة، والثاني في كولومبيا عبر برزخ بنما، وقد طرح مؤيدو الطريق الأول مجموعة من الايجابيات له من بينها قصر المسافة مع الو. م. أ كما أن أرض نيكاراغوا بمستوى سطح البحر عكس أرض كولومبيا، وبذلك لا يحتاج إلى حفر عميق مكلف، كذلك وجود "نهر سان جوان" الذي يعد مدخلا طبيعيا للقناة من جهة الشرق وأنه يسير في واد حفر طبيعيا لمسافة كبيرة داخل نيكاراغوا، ثم يتصل ببحيرتين كبيرتين (مناغوا ونيكاراغوا)، في حين تحجج مؤيدو الطريق الثانية بإيجابيات منها ضيق البرزخ مما يقلل مسافة القناة فيقل جهد حراستها وإقبالها ويوفر جهد العمل والنفقات المالية، وكذا انعدام البراكين النشطة، فضلا عن أن فرنسا قد أتمت حفر ما نسبته 5/2 من مسافة القناة في بنما،<sup>3</sup> ومع وجود الدعم لمؤيدي الطريق الثاني "بنما"، منح الكونغرس عام 1902 الرئيس روزفلت عرض الشركة الفرنسية بشراء حقوقها في إقامة القناة في برزخ بنما، شرط قبول كولومبيا على

1- المكان نفسه.

2- المرجع نفسه، ص. 221.

3- Ladenburg, Op, Cit, P.16.

منح الو. م. أ الاستخدام الدائم لمنطقة القناة،<sup>1</sup> وهكذا تم اختيار برزخ بنما الكولومبي عام 1902 بشكل نهائي ليكون مشروع إقامة القناة التي تربط المحيطين.

بعد تجاوز الو. م. أ عقبتى التنافس الأوربي على منطقة أمريكا الوسطى وكذا الانقسام الداخلي حول مكان إقامة القناة وجدت الو. م. أ كولومبيا ترفض التصديق على مسودة معاهدة هاي-هيرت 1903 التي نصت على تقديم الو. م. أ 10 ملايين دولار لتأجير منطقة القناة وشريطها الأرضي ودفع أجر سنوي قدر بربع مليون دولار مقابل تنازل كولومبيا عن أرض القناة التي قدرت بـ 6 أميال لمدة 99 سنة لغرض شق القناة وبنائها، وقد جاء الرفض الكولومبي بحجة أن بنود المسودة لا تحقق المصالح المالية لها، واقترح الكونغرس الكولومبي تعديلا لها بأن يكون مبلغ شراء قطعة الأرض بمبلغ 15 دولار، وإعطاء كولومبيا ضمانا دوليا يحقق لها سيادة أكثر على منطقة القناة، كما اشترطت أيضا أن يكون لها جزء من مبلغ شراء حقوق وامتيازات شركة بنما وشركة سكة حديد بنما الفرنسيتين البالغ 40 مليون دولار.<sup>2</sup>

لقد تزامن الرفض الكولومبي للمقترح الأمريكي بعد تولي هذه الأخيرة وأخذها بشعار "تكلم بهدوء وأحمل عصا غليظة خلف ظهرك" خاصة مع الدول اللاتينية، وكان من معاني هذه السياسة تشجيع الثورات والتمردات التي تضم مصالحها وإخمادها إن كانت ضدها وضد مواليها من الأنظمة في المنطقة وكانت خلال فترات عدة من القرن 19 محاولات بنمية للاستقلال عن كولومبيا استغلته الو. م. أ بدعم وتأييد البنميين خاصة المتواجدة على أرضها لإحياء القيام بتمرد ضد كولومبيا بقيادة "مانويل غريرو" الذي وجد الدعم أيضا من فرنسا التي استغلت وجودها هناك وقامت برفض تزويد القوات الكولومبية المتوجهة نحو مدينة بنما بالوقود من محطاتها، كما رفضت شركة سكة حديد بنما نقل الجنود الكولومبيين إلى المدن المتمردة، وبالفعل فقد نجح التمرد وأعلن عن استقلال بنما وسارعت الو. م. أ بالاعتراف بجمهورية بنما وبعد 15 يوما وقعت الدولتان المعاهدة الجديدة المتعلقة بالقناة سميت بـ هاي-

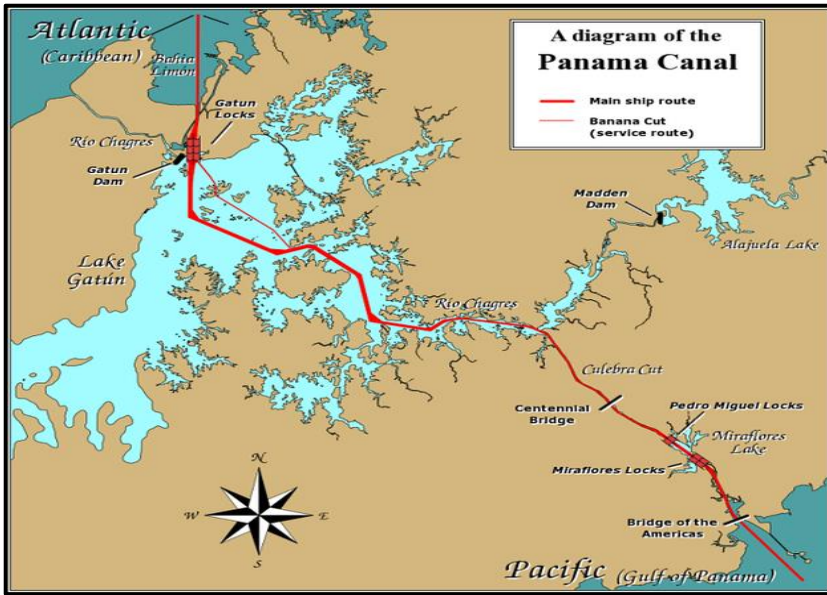
1- Ibid, P.17.

2- هاشم القصير، مرجع سابق، ص.229.

هران عام 1903، نصت على الاستخدام الدائم للو. م. أ والمقصور عليها وحدها لمنطقة القناة التي حدد عرضها بـ 10 أميال على جانبي الممر المائي، وبالمقابل تقدم الو. م. أ إلى حكومة بنما مبلغ 10 ملايين دولار لشراء أرض القناة وتحديد سقف زمني لإنشاء القناة لا يتجاوز 9 سنوات<sup>1</sup>، كما أقرت الو. م. أ لنفسها ممارسة بعض الصلاحيات الأمنية في الأراضي البنمية بحجة حماية القناة من بينها منع بنما من الدخول في تحالفات أو اتحادات سياسية يمس بالسيادة البنمية<sup>2</sup>، وبذلك تكون الو. م. أ قد اجتازت أشواطاً طويلة وشائكة انتهت بخلق جمهورية جديدة في العالم الجديد انسلخت منه قناة بنما برعاية وضممان الو. م. أ.

**ثانياً- بنما.. التطور والاستقلال:** تقع قناة بنما في إقليم جمهورية بنما، يقدر طولها بـ 83 كلم، وتصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ<sup>3</sup>.

#### خريطة رقم (01) موقع قناة بنما



Source :

[https://www.marefa.org/%D9%85%D9%84%D9%81:Panama\\_Canal\\_Rough\\_Diagram.png](https://www.marefa.org/%D9%85%D9%84%D9%81:Panama_Canal_Rough_Diagram.png)

- 1- بدر الدين السباعي، حرب الشعوب، القاهرة، الدار القومية، 1980، ص ص-38-40.
- 2- Slack (B) McCallar (R), "Le Canal de panama à un carrefour géopolitique: Réalités commerciales et environnement", *Etude Internationales*, Vol 36, N°2, p.13.
- 3- Perruchoud R, le régime de neutralité de canal de panama, IUHEI 1983, P 342.

أنجزت أعمال البناء الرئيسية في قناة بنما عام 1914م، وقامت سفينة ركاب تعود ملكيتها لشركة سكة حديد SSIncon بأول رحلة كاملة عبر القناة، وقد أبحرت السفينة من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادي، وبذلك حققت شعار القناة القائل: "الأرض مقسمة لكن العالم متحد".<sup>1</sup>

تسبب انزلاق أرضي هائل في معبر جيرلاد في عامي 1915-1916 في إغلاق القناة بضعة أشهر، إلا أنه كان العائق الأخير في تشغيل قناة بنما، في جويلية 1920 أعلن رئيس الو. م. أ "وودرو ولسن" الافتتاح الرسمي لقناة بنما.<sup>2</sup>

تمتد قناة "بنما" مسافة 83,63 كلم ابتداء من خليج ليمون على المحيط الأطلسي إلى خليج بنما على المحيط الهادي، صممت سفن قناة بنما بطول 274,3 مترا وأقصى اتساع لا يزيد عن 32,3 مترا، تحوي القناة ثلاثة أطقم من حجرات مليئة بالماء تسمى "الأهوسة"،\* تعمل على رفع السفن وخفضها من مستوى لآخر، وقد بنيت تلك الأهوسة على شكل أزواج بغرض تمكين السفن من المرور في كلا الاتجاهين في آن واحد، يبلغ طول الهويس المستخدم 300م، وعرضه 34، وبعمق 20م.<sup>3</sup>

منحت معاهدة 1903م بين بنما و. م. أ الحق لهذه الأخيرة في بناء الممر المائي والتصرف فيه إداريا وعسكريا، وقد حاول البنميون مرارا إعادة سيادة القناة إلى الجمهورية البنمية عبر تنظيم اضطرابات، ففي عام 1936م قامت واشنطن برفع العلم البنمي إلى جانب العلم الأمريكي في منطقة القناة،<sup>1</sup> كما عقدت الدولتان معاهدة جديدة بتاريخ 02 مارس 1936

1- كامل أبو ظاهر، "قناة بنما وقناة كييل الألمانية"، متوفر على الموقع

[http://www.iugaza.edu.ps\(PDF\)](http://www.iugaza.edu.ps(PDF))

2- المرجع نفسه.

\*جمع "هويس"، منشأة ملاحية فاندتها نقل القطع الملاحية (المراكب والسفن...) من منسوب مياه لآخر، سواء كان نزعة أو نهر أو قناة مائية، والاختلاف في المنسوب هذا خلال المجرى المائي يكون وجود اختناق في المائي بسبب وجود منشآت في الممر المائي مثل الجسور، بذلك تكون الأهوسة بجوار هذه المنشآت لتجنب انقلاب المركب بسبب اختلاف مناسيب المياه، والهويس مكون من بوابتان خلفية وأمامية للمرور، وبه عدة بوابات جانبية لتفريغ وملء الحوض حتى يتسنى للقطعة البحرية المرور إلى أعلى أو إلى أسفل بعد أن تفتح البوابات الجانبية لتساوي مستوى المياه الخلفي بالحوض أو الأمامي بالحوض حسب اتجاه السفن. أنظر: <http://ar.m.wikipedia.org>

3- أبو ظاهر، مرجع سابق، ص.14.

1- مجد المجذوب، القانون الدولي العام، بيروت، منشورات الحلبي، 2003، ص ص. 345، 346.



ألغيت بموجبها معاهدة 1903 تعلقت أساسا بضمان استقلال بنما عن الو. م. أ. كما تعهدت الدولتان في المادة 10 من اتفاقية 1936 باتخاذ التدابير الاحترازية والدفاعية عن القناة في حالة نشوب حرب، أو في حالة تهديد بالاعتداء يمسان سلامة الجمهورية أو القناة،<sup>1</sup> في 25 جانفي 1955 عقدت معاهدة جديدة سميت بمعاهدة الوفاق والتعاون المتبادل التي زادت التعويضات السنوية من ربع مليون دولار إلى 430 ألف دولار، وارتفعت إلى ما يقارب المليونين عام 1964، وقد اضطرت الحكومة البنمية مجاراة الرأي العام المطالب بإلغاء تأجير القناة وطرده الو. م. أ منها.<sup>2</sup>

لقد أدى استمرار المظاهرات المطالبة باستقلال القناة وعودتها للجمهورية البنمية إلى الضغط على واشنطن التي عمدت إلى إجراء مفاوضات مع الحكومة البنمية دامت 13 سنة، تمخض عنها توقيع معاهدين في 07 سبتمبر 1977.<sup>3</sup>

انطوت المعاهدين على وثيقتين الأولى تتعلق بإدارة القناة، تسلمت بموجبها بنما سلطات الحكم المحلية التشريعية على منطقة القناة سنة 1979، والثانية تتعلق بتشريع انضمام الدول إليها والحياد الدائم للقناة،<sup>4</sup> وأبرز مبادئ المعاهدين:

- التنازل تدريجيا لبنما عن إدارة القناة على أن تعود ملكية القناة إليها كاملة في أول عام 2000،<sup>5</sup>
- ممارسة بنما السيادة واستخدام ما يقع فيها من مرافئ وسكك حديدية؛
- وجوب إسهام عائدات القناة في تحقيق التنمية الاقتصادية لبنما؛
- احتفاظ الو. م. أ بمسؤولية الدفاع عن القناة حتى نهاية القرن 20؛
- تطبيق نظام الحياد على القناة بعد عام 2000، بغية الاحتفاظ بها كشريان دولي يصل بين القارات.<sup>1</sup>

1- المرجع نفسه، ص. 346.

2- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الجزائر: دار الخلدونية، 2009، ص، ص 114، 113.

3- Klinghofer (V), "l'élargissement du canal de pana", Mémoire de master, droit maritime et des transports, Faculte de droit et de science politique D'aïse-Marseille, promotion 2007-2008, p.23.

4- Treaty concerning the permanent neutrality operation of the panama canal, in 07september 1977 (P.D.F)

5- Rauzduel (S.C), " Panama: le canal retrouvé", **Politique Internationale**, N° 08, printemps 2000, p.11.

مع نهاية 1999 استعادت جمهورية بنما سيادتها عل القناة بعد إدارة الو. م. أ، لها لمدة 85 عاما، وبعد سنوات من استعادة السيادة عل القناة أشاد الرئيس البنمي "مارتنوريخوس"، بإدارة غالبية البنميين إطلاق عملية توسيع القناة، وكان من المقرر أن تبدأ أعمال التوسيع عام 2007 لمدة تستغرق من سبع إلى ثماني سنوات، ورأى "توريخوس" أن تحديث القناة أمر أساسي لتجنب تقادمها بعد 2012.<sup>2</sup>

قضى المشروع بشق ممر بحري ثالث بين المحيطين الأطلسي والهادئ، أوسع من الممرين الأولين، كي يمكن أن تصل عدد السفن التي تعبر تلك الممرات إلى حوالي 14 ألف سفينة سنويا، وسيكون في إمكان سفن بطول 386 متر وعرض 49 متر أن تمر عبر هذا الممر، مقابل قدرة على استيعاب سفن بطول 294 متر وعرض 32 متر حاليا، وستتيح السدود الجديدة للسفن بعبور القناة وهي تنقل 12000 مستوعب بدلا من خمسة آلاف حاليا<sup>3</sup>، لكن تأخر مشروع التوسع هذا وكما كان مقررا أن تنجز حتى يتزامن انطلاقها مع الاحتفال بالذكرى المئوية للقناة، لكنها لم تبدأ إلا في سنة 2016، بسبب الخلاف مع تحالف الشركات المسؤولة عن الأعمال والتي تطالب بتمديد المهلة<sup>4</sup>، وعموما فإن مشروع توسعة القناة سيؤمن لدولة بنما حوالي 3,1 مليار دولار سنويا أي ما يفوق ثلاث مرات عائداها الحالية.

### ثالثا. البعد الإستراتيجي والتجاري والاقتصادي لقناة بنما

تكمن أهمية قناة بنما من الناحيتين الاقتصادية والتجارية- في كونها ممرا مائيا حيويا، إذ يمر خلالها من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ حوالي 12.000 سفينة سنويا، (أي بمعدل 33 سفينة يوميا)، تعمل 70% من السفن التي تبحر عبر القناة في نقل البضائع بين موانئ الو. م. أ، ومن البلدان التي تستخدم القناة بشكل مستمر كندا، اليابان،

1- Bragale (M. A), "The panama canal in transition :Steaming to wards the 21 st century", **Bulletin of the permanent International association of navigation congresses**, N°98, 1998, p. p.39-43.

2- بنما الإسماعيلية -أ ف ب- رويترز، "البنميون وافقوا بأكثرية كبيرة على توسيع القناة"، جريدة القدس، ع 5413، 24 أكتوبر 2006، ص.14.

3- المكان نفسه.

4- "قناة بنما... 100 عام من الصراع والأزمات والانتعاش الاقتصادي"، صحيفة الرياض، عدد 16853، 15 أوت 2014. متوفر على الموقع: <http://www.alrigadh.com>

وتوفر القناة مليار دولار سنويا للخزينة البنمية، و10% من العائدات الضريبية، وتشكل 6% من الناتج المحلي، وتوفر 10 آلاف فرصة عمل، وبعد أشغال التوسعة التي عرفتها القناة والتي دخلت حيز الخدمة سنة 2016، من المتوقع أن يتضاعف عائد القناة إلى 3.1 مليار دولار، بفضل تزويد القناة بسدود جديدة تتيح مرور السفن التي تنقل حتى 12 ألف حاوية، في مقابل إمكانية مرور سفن ذات حمولة 5 آلاف حاوية فقط سابقا، لمضاعفة مرور 600 مليون طن في السنة بعد سنوات من دخول أشغال التوسعة حيز العمل.<sup>1</sup>

وفي السنة المالية 2019، سجلت قناة بنما ارتفاعا في السفن العابرة لها، حيث شهدت 13.785 عملية عبور، ضمت السفن الصغيرة وتلك العملاقة العابرة للمحيطات،<sup>(2)</sup> وبلغت المواد المشحونة عبر القناة سنة 2019 أكثر من 468 مليون طن، مسجلة زيادة قدرت بـ 6.3% مقارنة بسنة 2018 التي عرفت مرور أكثر من 441 مليون طن.<sup>(3)</sup>

ومن الناحية الجيوبوليتيكية، من المعلوم أن سيطرة الدول على البحار والقنوات المائية الملاحية ميزة من ميزات قوتها، وقد رأى مجموعة من المنظرين الاستراتيجيين وأبرزهم "ألفريد ماهان" أن التحكم في البحر ضرورة أولية وأساسية للسيادة العالمية،<sup>4</sup> ودعا الو.م. أ أن تكون قوة بحرية تضاهي قوة بريطانيا، كما دعا إلى احتلال الجزر ذات المواقع الإستراتيجية، فضلا عن دعوته للسيطرة على الممرات المائية ومنها قناة أمريكا الوسطى التي خصها بوجود إخضاعها لسيطرة الو.م.أ، لأهميتها الإستراتيجية والأمنية والاقتصادية، كما دعا وأكد على الاستئثار والانفراد بإقامة قناة بنما دون مشاركة أي دولة أخرى.<sup>1</sup>

لذلك ما تزال القيادة الجنوبية للولايات المتحدة الأمريكية تحتفظ بالعديد من القواعد العسكرية بغرض الدفاع عن القناة، وتلك

1- سمح أحمد إبراهيم، "التنافس بين القنوات المائية الدولية الثلاث، قناة السويس، قناة بنما، قناة نيكاراغوا"، مجلة الملاح، ع93، جويلية 2015، ص. ص. 02، 03.

2- أنظر الإحصائيات التي ينشرها الموقع المتخصص: <https://logistics.gatech.pa/statistics>

3- Look: Transit statistics Site, 13 Mai 2020. At:

<https://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/>

4- نورا محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيوبوليتيك، بغداد: أفكار للدراسات والنشر، 2014، ص. 155.

1- هاشم القصير، مرجع سابق، ص. 222.

القيادة هي المسؤولة عن إدارة جميع الوحدات العسكرية الأمريكية في منطقة الكاريبي التي يقع مركز قيادتها بالقرب من القناة، ويسجل التاريخ كيف أن القناة كان معبرا لكميات ضخمة من المعدات الحربية، وآلاف الجنود خلال الحرب العالمية الثانية، والحرب الكورية خلال الخمسينيات، وحرب فيتنام نهاية الستينيات وبداية السبعينيات.(1)

ورغم أن إدارة القناة عادت بالكامل إلى بنما سنة 1999، بعد أن تولت الولايات المتحدة إدارتها منذ إنشائها، ولكن واشنطن مازالت تحتفظ بموجب اتفاقية توريوخوس بالحق في تدخل جيشها إذا ما اعتبر أن حياد القناة معرض للخطر، لا سيما مع أهمية القناة لواشنطن، فقد ساهمت منذ افتتاحها في نقل الأسطول العسكري والتجاري الأمريكي من جانب إلى آخر.(2)

شرعت حكومة بنما مع بداية عام 2006 في التخطيط لزيادة المروية للقناة وذلك عن طريق إضافة ممران جديان للممر الحالي، التوسعات الجديدة بقناة بنما (الممر الأطلنطي والممر الهادي) هدفها مرور السفن عبر الممرين وسفن الجيل الجديد من سفن الحاويات والغاز الطبيعي، وهذا يؤدي إلى مضاعفة سعة الترانزيت (العبور) إلى 800 مليون طن سنويا، وذلك بمضاعفة حجم السفن حاملة الحاويات من 5000 حاوية إلى 13000 حاوية، وهذا يعني ارتفاع نسبة مساهمتها في مرور التجارة الدولية بقرابة 20%، كذلك تعمل التوسعات الجديدة لقناة بنما في جذب ناقلات الغاز الطبيعي العملاقة من الو. م. أ إلى شرق آسيا (اليابان، كوريا)، واختصار الرحلة من 41 يوم إلى 25 يوما مما يؤثر كثيرا على تكاليف نقل الغاز الطبيعي بين أكبر مصدر له والنفط الصخري إلى أكبر مستورد للغاز والنفط، ومع زيادة الطلب على النفط والغاز الصخري لأكثر من 70 مليون طن سنويا، فإن توسعات بنما قادرة على نقل 80% من إجمالي النفط والغاز بين أكبر مستورد عالمي وأكبر مصدر عالمي أقل بنسبة 50% وهذا يحد

1- سميح أحمد إبراهيم، مرجع سابق. ص 3.

2- "قناة بنما... 100 عام من الصراع والأزمات والانتعاش الاقتصادي"، مرجع سابق.

ذاته يؤثر كثيرا على أسعار النفط العربي، خاصة مع زيادة إنتاج الو. م. أ للنفط الصخري، وهنا تتفوق قناة بنما في عدة خطوط منها:<sup>1</sup>

1. خط نيويورك ← هونغ كونغ؛
  2. خط نيويورك ← شنغهاي؛
- أما من الناحية الاقتصادية فإن إنشاء قناة بنما خلق عدة فرص وفوائد اقتصادية منها:<sup>2</sup>
3. غيرت أنماط العالم وذلك بفتح تجارة عالمية جديدة؛
  4. فتح أو خلق تجارة بين أمريكا والساحل الشرقي والساحل الغربي لأمريكا الجنوبية؛
  5. سفن أوسع، حمولات أكثر، مزيد من المعاملات؛
  6. خلق المزيد من مناصب الشغل لتوزيع الحمولات؛
  7. تسهيل تدفق الغذاء (حبوب، قمح، شعير...).

كما شكلت القناة مصدرا هاما في اقتصاد الو. م. أ، حيث تعبر حوالي 10% من سفنها القناة، مما ساهم في خلق مناصب شغل خاصة في ظل التطور والتقدم، فالكم الهائل من الصادرات يتطلب من قناة بنما خلق فائض من مناصب الشغل بالنسبة لسكان الو. م. أ، تتيح واردات القناة لمستهلكي الو. م. أ بإدراك سلع مهمة للعيش، كما خلقت انتعاشا في عالم البضائع والسلع.<sup>3</sup>

تشكل القناة اليوم عماد الاقتصاد الوطني لجمهورية بنما، اقتصاد يقوم أساسا على الخدمات البحرية واللوجستيك، إذ يمر عبر القناة أزيد من 144 خطا بحريا تربط هذا المعبر مع أزيد من 1700 ميناء يقع بـ 170 بلدا عبر القارات الخمس بالعالم، وهو ما يجعل بنما مركزا عالميا في مجال النقل واللوجستيك والخدمات المرتبطة بالنقل البحري، بفضل منشأة غيرت من خريطة الملاحة البحرية عبر العالم،<sup>1</sup> وتقول هيئة قناة بنما التي تدير الممر المائي أن خطة التوسع ستزيد مساهمة القناة في

1- محمد حافظ، "... توسعات قناة بنما وأثارها على التجارة العالمية"، متوفر على الموقع:

<http://www.alesc2020.net>

2- <http://wikipidia.www.coff.edu/earth.info/cometica.panama/pc.topics4html>

3- Ibid.

1- هشام المساوي، "قناة بنما... المنشأة التي غيرت خريطة الملاحة البحرية العالمية"، متوفر على الموقع <http://www.m.hespress.com>

الخزينة الاتحادية، حيث ينتظر أن تصل بحلول 2025 إلى 4,25 مليار دولار سنويا.<sup>1</sup>

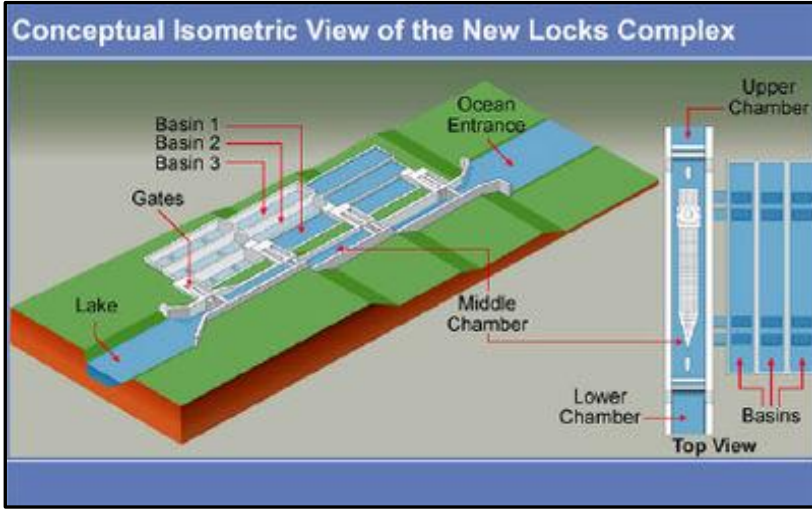
أما عالميا، فإن قناة بنما عملت على تسهيل عملية التجارة السريعة السلسة بالنسبة لحصيلة الاقتصاد العالمي.<sup>2</sup>

في ظل الطلب المتزايد على الشحن العالمي الفعال للبضائع، أصبحت القناة سمة بارزة من سمات الشحن العالمي في المستقبل المنظور، ومع ذلك فالتغيرات في أنماط الشحن خاصة أعداد السفن الأكبر ستتطلب إجراء تغييرات على القناة لتحافظ بحصة سوقية كبيرة، حيث أن مشاريع قناة بنما لازالت متواصلة منها مشروع الطاقم الثالث من الأهوسة، وتهدف الخطة الحالية إلى إنشاء Two new flights من الأهوسة تبنى بشكل موازي ويتم تشغيلها بالإضافة إلى الأهوسة القديمة واحد على شرق أهوسة كاتون الحالية، والآخر غرب أهوسة "ميرافلورز Miraflores"، يدعم كل منها بواسطة قنوات توصيل، سيرتفع كل Flight (جناح) من مستوى سطح البحر مباشرة إلى مستوى سطح بحيرة كانون عند أهوسة miraflores تصل الأهوسة بـ "كيارديت" إلى حافة بحيرة ميرافلور سيصل كل قناة إلى 218 م مما يتطلب بالنسبة لسفن ما بعد بنما "ماكس"، أن تبحر السفينة في اتجاه واحد في كل مرة سيتم توسيع كيلاردكت والقناة عبر بحيرة كاتون 280م على الأقل توسيع قطاعات مستقيمة و366م على الأقل جانب الضفتين.<sup>3</sup> وهو ما يوضحه الشكل التالي:

1- بنما الإسماعيلية، أ ف ب - رويترز، مرجع سابق، ص 14.

2- Wikipédia, op. cit

3- Ralph (E), "The french failure, americans'triumph in panama ",avery the L. W. Walter company, Chicago, TI, 1913, CZ Brats, May 29, 2016.(pdf).



Source: [https://www.marefa.org/%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9\\_%D9%BE%D9%86%D9%85%D8%A7#/media/File:Newlocks1.jpg](https://www.marefa.org/%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9_%D9%BE%D9%86%D9%85%D8%A7#/media/File:Newlocks1.jpg)

خاصية البوابات المنزلقة سيتم مضاعفتها للأمان بطول 427م وعرض 55م وعمق 18,3م مما يسمح بعبور سفن ذات عارضة أكبر عن 49م أي ما يعادل سفينة حاويات تحمل ما يقارب 12000 حاوية، وستدعم الأهوسة الجديدة بقنوات توصيل تشمل القناة بطول 6,2 كلم عند "ميرافلورز" سيرافق كل Flight من الأهوسة 09 أحواض إعادة استخدام مياه يبلغ عرض كل حوض ما يقارب 70 م وطوله 430 م وعمقه 5,50م، هذه الأحواض التي تغذيها الجاذبية ستسمح بإعادة استخدام 60% من المياه المستخدمة في كل عبور، وبالتالي ستستخدم الأهوسة الجديدة 7% أقل من المياه ورفع مستوى المياه الأقصى لها سيوفر أيضا سعة تخزينية أكبر بكثير، وتهدف هذه التدابير إلى السماح بتوسيع القناة لتشغيلها بدون إنشاء خزانات جديدة.<sup>1</sup>

كما أن توسعات قناة بنما سوف تلغي تقريبا الخط اللوجستي بين جنوب شرق آسيا وأستراليا والصين والهند مع موانئ سواحل الشرق الأمريكي.<sup>1</sup>

1- Ibid

1- حافظ، مرجع سابق.

## رابعاً. التحديات التي تواجه قناة بنما

تواجه قناة بنما جملة من التحديات ربما تجعلها على المدى القريب أو البعيد تفقد جزءاً من أهميتها منها:

- افتتاح الطريق البحري الشمالي لروسيا، والممر الشمالي الغربي لكندا لحركة المرور التجارية بديلاً للقناة في الأجل الطويل، إذ أن فتح المياه الدافئة في المحيط المتجمد الشمالي للمرور لعدد متزايد من أشهر كل سنة، يجعلها أكثر جاذبية كطريق شحن رئيسي، ومع ذلك يتطلب المرور عبر القطب الشمالي استثماراً كبيراً في سفن الحراسة المرافقة والموانئ المتتالية، لذا لا تتوقع صناعة النقل البحري التجاري الكندي أن هذا الطريق سيكون بديلاً مجدياً لقناة بنما خلال العشر سنوات إلى العشرين سنة القادمة.

- الاستخدام الموسمي للقناة نظراً لموسم الجفاف في ديسمبر من كل عام خاصة عند culebracut الضيقة التي لها سعة محدودة للسفن الكبيرة لعبور واحدة فأخرى.

- خط سكة حديد كولومبيا، حيث تستثمر الصين في مقترح إنشاء خط سكة حديدية بطول 220 كلم، يمتد من ساحل الباسفيك إلى سواحل الكاريبي.<sup>1</sup>

- إنشاء قناة نيكاراغوا حيث أنه من ضمن أهداف إنشاء القناة منافسة قناة بنما، إذ يبلغ طول قناة نيكاراغوا أكثر من 77 كلم، بذلك فإن السفن التي ستعبر نيكاراغوا يمكن أن تختصر حوالي 500 كيلومتر في رحلة من ساحل شرق آسيا إلى أمريكا الشمالية.<sup>2</sup>

- قناة السويس خاصة التحديث الحاصل لها حالياً وتنمية المنطقة صناعياً ولوجيستياً، كما تتفوق قناة السويس على قناة بنما من حيث اختصار المدة الزمنية والمسافات في معظم الرحلات بين الموانئ الآسيوية وموانئ الساحل الشرقي الأمريكي، لكن رغم ذلك فإنه يوجد ثلاث خطوط رئيسية تتفوق فيها قناة بنما على قناة السويس تتمثل في:

1- أحمد إبراهيم، مرجع سابق، ص. 03.

2- المرجع نفسه، ص. 04.



- خط نيويورك - هونج كونج: إذ توفر قناة بنما ما يوازي أكثر من نصف يوم وحوالي 331 ميل بحري بالمقارنة بقناة السويس.
- خط نيويورك - ملبورن: حيث يصل الفارق بين القناتين إلى ما يقارب من 5 أيام وأكثر من 27 ألف ميل لصالح قناة بنما.
- خط نيويورك - شنغهاي: حيث يصل الفارق بين القناتين إلى ثلاثة أيام لصالح قناة بنما، حيث تصل هذه العبور من خلال بقناة السويس 28 يوما، ما يمثل عبئا إضافيا في الطاقة والوقت بزيادة تتراوح بين 4% و 5%<sup>1</sup>.

جدول رقم (01) مقارنة المسافة والزمن لأهم الطرق بين قناة السويس وقناة بنما

الفرق (ميل/يوم)	قناة بنما (ميل/يوم)	قناة السويس (ميل/يوم)	من ميناء نيويورك إلى ←
0,6/331-	19,2/11301	19,8/11632	هونج كونج
2,8/1643	21,5/12645	18,7/11002	ليم شابانج
4/2333	21,3/12537	17,3/10204	سنغافورة
9,3/5433	23,9/14073	14,6/8600	كولومبو
4,7/27770-	17,7/10392	22,4/13162	مليورن
0,8/746	19,7/11616	18,9/11140	هاليفكس إلى هونج كونج

المصدر: حسين جلال، "قناة السويس والطرق البديلة المنافسة" ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات حول آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس: رؤية مستقبلية، أيام 17-19 مارس 2013، الإسكندرية، ص 02.

1- "قناة بنما"، متوفر على الموقع: <http://www.marefa.org>

## الخاتمة:

تتفق الاستراتيجيات الدولية على اختلافها على أهمية ومحورية العامل الجيوسياسي في تحقيق أهداف الدولة وطموحاتها وتثبيت مكانتها في سلم توزيع القوى الدولية وإظهار الدور الأكثر تميزاً، بل والسعي إلى تحسين تلك المكانة وذلك الدور، وتعتبر المضائق والممرات المائية أهم العوامل الجيوسياسية التي تمنح تلك المكانة وتلعب ذلك الدور، وتعد قناة بنما ثاني قناة عالمية وبرزخ مائي لها أهميتها الجيوستراتيجية التي انعكست إيجابياتها على اقتصاد الدولة المالكة لها، وكان لها انعكاسات عالمية كونها عملت منذ نشأتها على تغيير خريطة الملاحة الدولية باختصارها لعاملي الزمن والمسافة، ومع التطورات التكنولوجية الحاصلة في عمليات تحديث القناة فإن ذلك يجعلها أكثر كفاءة وديناميكية، وفي ظل حرب الممرات الإستراتيجية الجارية حالياً مع تبني كل دولة لخطط خاصة بها، مثل الحزام والطريق بالنسبة للصين، والممرات القطبية الشمالية بالنسبة لروسيا، ما تزال قناة بنما تعتبر امتداداً للإستراتيجية العالمية الأمريكية خصوصاً في النصف الغربي للكرة الأرضية، وهي تقع في مجال النفوذ التقليدي لواشنطن أو حديققتها الخلفية، ورغم كونها تابعة حالياً لبنما، ما تزال الولايات المتحدة تمتلك بموجب اتفاقيات ثنائية معها الحق في التدخل لحماية القناة وضمان حياد وسيولة العبور في مياه القناة.

## قائمة المراجع:

## المراجع العربية:

## الكتب:

1. بدر الدين السباعي، حرب الشعوب، القاهرة، الدار القومية، 1980.
2. بيير رونوفان، تاريخ العلاقات الدولية 1815-1914، تر: جلال يحي، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1971.
3. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الجزائر: دار الخلدونية، 2009.
4. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، بيروت، منشورات الحلبي، 2003.
5. نورا محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيوبوليتيك، بغداد: أفكار للدراسات والنشر، 2014.

## الدوريات والصحف:

- 1-حسين محسن هاشم القصير، "مواقف الولايات المتحدة الأمريكية من القناة البرزخية في أمريكا الوسطى 1862-1903"، مجلة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، مجلد 9، ع 01، 2010.
- 2- سميح أحمد ابراهيم، "التنافس بين القوات المائية الدولية الثلاث، قناة السويس، قناة بنما، قناة نيكاراغوا"، مجلة الملاح، ع93، جويلية 2015.
- 3-بنما الإسماعيلية - أ ف ب- رويتز، "البنميون وافقوا بأكثرية كبيرة على توسيع القناة"، جريدة القدس، ع 5413، 24 أكتوبر 2006.

## مصادر الإنترنت:

- 1-"قناة بنما"، متوفر على الموقع: <http://www.marefa.org>
  - 2- هشام المساوي، "قناة بنما... المنشأة التي غيرت خريطة الملاحة البحرية العالمية"، متوفر على الموقع <http://www.m.hespress.com>
  - 3- محمد حافظ، "... توسعات قناة بنما وآثارها على التجارة العالمية"، متوفر على الموقع: <http://www.alesc2020.net>
  - 4- "قناة بنما... 100 عام من الصراع والأزمات والانتعاش الاقتصادي"، متوفر على الموقع: <http://www.alrigadh.com>
- كامل أبو ظاهر، "قناة بنما وقناة كييل الألمانية"، متوفر على الموقع (PDF) <http://www.iugaza.edu.ps>

## المراجع الإنجليزية:

- 1-Bragale (M. A),"The panama canal in transition: Steaming towards the 21 stcentury", **Bulletin of the permanent International association of navigation congresses**, N°98, 1998.
- 2- Rauzduel (S.C)," Panama: le canal retrouvé", **Politique Internationale**, N° 08, printemps 2000.
- 3- Treaty concerning the permanent neurtalityoperation of the panama canal, in 07september 1977 (P.D.F)
- 4- Ralph (E), "The french failure, americans'triumph in panama ",avery the L. W. Walter company, Chicago, Tl, 1913, CZ Brats, May 29, 2016.(pdf).
- 5- Thomas ladenbury, Digital history, How the U S Obtaines the panama canal, CH 04, 2007, (PDF).

6-Harold (E) Davis, History Of Latin America, The Ronald Press Go, New York, 1966, P470 (www.answers.com, PDF).

المراجع الفرنسية:

- 1- Slack (B) Mccallar (R), "Le Canal de panama à un carrefour géopolitique : Réalités commerciales et environnement", **Etudes Internationales**, Vol 36, N°2 .
- 2- Perruchoud R, le régime de neutralité de canal de panama, IUHEI 1983.
- 3- Klinghofer (V), "l'élargissement du canal de pana",Mimoire de master, droit maritime et des transports ,Faculte de droit et de science politique D'aisc-Marseille, promotion 2007-2008.

### الخاتمة:

تحولت المضايق والممرات البحرية إلى موضوع للتنافس الدولي، يضاف إلى العدد الكبير والمتنوع من دوافع التنافس في العلاقات الدولية، فمختلف القوى الدولية والإقليمية تدرك أن وضعيتها المسيطرة على ممرات بحرية حيوية وخطوط الاتصالات المحورية، تمنحها وضعية تفضيلية وميزة إستراتيجية أمام بقية المنافسين.

لقد شكلت المسطحات المائية المحيطة بياص الكرة الأرضية هاجسا جيواقتصاديا وجيوإستراتيجيا للقوى الدولية عبر التاريخ، حيث تنافست القوى الرومانية والمسلمة على السيادة على البحر المتوسط، وعاد هذا الصراع مع بزوغ نجم الإمبراطورية العثمانية، وسعيها للسيطرة على المتوسط وقهر القوى الأوروبية وفرض الضرائب عليها، إلى أن تم القضاء على القوة البحرية العثمانية والجزائرية في معركة نافرين سنة 1827، وقبلها تنافست فرنسا وبريطانيا وهولندا إسبانيا والبرتغال على الممرات والطرق البحرية نحو العالم الجديد، ونحو أرض التوابل في الهند مروراً برأس الرجاء الصالح، وبعدها بقناة السويس بعد فتحها، كما عملت الولايات المتحدة على توطيد طابعها كقوة بحرية متميزة في محيطها الإقليمي بعد حربها مع إسبانيا واحتلالها للفلبين في نهاية القرن التاسع عشر، واحتلالها لبورتوريكو، وضمها لهاواي في الخمسينيات، وألاسكا قبل ذلك بشرائها من روسيا، هذه الأخيرة التي يشكل الوصول إلى المياه الدافئة هاجسا الجيوبوليتيكي الأول، باعتبارها محاطة ببحار تتجمد شتاء.

ما زال هذا الهاجس يسير الإستراتيجيات الروسية المعاصرة، بما في ذلك إقامتها لقواعد عسكرية مطلة على المتوسط في سوريا، وعملها على تطوير الممر القطبي الشمالي رفقة الصين، هذه الأخيرة التي ترى في بحري الصين الشرقي والجنوبي ومضيق ملقا عناصر أساسية في أمنها القومي، فهي تعتمد عليها في تصدير سلعها، وفي إيصال إمداداتها الطاقوية القادمة من الخليج العربي وإفريقيا، وهو ما تجسد في مشروع الحزام والطريق بشقيه البري والبحري.

إن المضايق والممرات البحرية التي تم تناولها في هذا الكتاب، غطت مختلف قارات العالم، من الشرق الأوسط، إلى أوروبا وإفريقيا

وآسيا، وصولاً إلى الأمريكيتين والقطب الشمالي، ما منح هذا العمل قدرة على تغطية مختلف الرهانات والتحديات المتعلقة بدور تلك المضايق والممرات في السياسة العالمية استراتيجياً واقتصادياً وحتى ثقافياً، ويبدو أن وصف تلك المضايق في عديد الأدبيات بنقاط الاختناق، يعطي انطباعاً بالوضع الحرج لمثل تلك المضايق أو النقاط الضيقة، ومن المفارقات أنها تحمل من جهة آمال بشرية بالازدهار والتواصل الثقافي والاقتصادي والحضاري، وتندرز من جهة ثانية بإمكانية تحولها إلى محاور لعسكرة عالية وحتى صراعات مسلحة للسيطرة عليها، وحرمان المنافسين المحتملين منها.