

تداعيات إغلاق مضيق هرمز السياسية والاقتصادية والبدائل الممكنة

*الدكتور جعفر بهلول الحسيناوي * باحث من العراق

المُلخَص:

يُعدُّ مضيق هرمز -الذي هو مدار اهتمام العالم اليوم- واحداً من أهم عشرة مضائق وممرات مائية مهمة في العالم على الصعيد الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية، إذ تمرُّ من خلاله ناقلات النفط المحملة بنفط الخليج إلى معظم دول العالم، وقد أصبح الشريان الحيوي الذي يمدّها بالطاقة ويعود بالإزدهار والثراء على كل الدول المطلة عليه التي لها منافذ عليه كدول الخليج العربي، والجمهورية الإسلامية الإيرانية التي تستخدمه اليوم كورقة ضغط على الدول الكبرى في حال تعرضت لعقوبات اقتصادية أو هددت بالحرب فإنها ستسعى جاهدة لإغلاق المضيق أمام عبور جميع السفن والناقلات النفطية والبوارج الحربية، وقد قامت قوّتها الدفاعية العسكرية بمناورات عديدة على مياهه لتبرز من خلالها تطوّر سفنها وزوارقها الحربية وكفاءة أسطولها الحربي المجهز بالطائرات والصواريخ البعيدة المدى، وقدرتها على تلقيم أعماق المضيق ومنع البوارج الكبرى من التقدّم نحو أراضيها، أو فرض مزيد من العقوبات الاقتصادية الدولية عليها التي تهدد ركائز حياتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، وكل هذه المستجدات أّزمت المنطقة لتتأهب لأي طارئ في حال أغلقت السلطات الإيرانية مضيق هرمز.

Abstract:

During the study shows the importance of the Strait of Hormuz which is today world concern for geopolit – cal and economic and strategic importance ، it is co – sidered one of the most important waterways which cross the Gulf oil tankers to most of the world ، and has become a vital artery supplying it with energy and returns Prosperity and wealth to all the littoral States which have ports as the Arabian Gulf ، overseeing the largest area of steward as the Islamic Republic of Iran

which used today as leverage on the major countries in the event of economic sanctions or war threatened they would strive to close The narrows to cross all ships and oil tankers and warships ، reviewing its defensive military maneuvers on its stand out through the evolution of its vessels and its warheads and military aircraft equipped fleet efficiency and long-range missiles ، and the ability to mine the depths of the Strait and prevent Major battleships of progress toward its territory ، or to impose further sanctions which threatened the pillars of economic ، social and political life ، and all these crises updates area for preparing for any emergency in case the lock is Alice .

المقدمة :

بعد انسحاب الرئيس الأميركي دونالد ترامب من الاتفاق النووي الموقع في عام 2015 بين الجمهورية الاسلامية الايرانية ومجموعة (6+1) ، فضلاً عن محاولة الإدارة الأميركية فرض عقوبات جديدة على الجمهورية الاسلامية الايرانية ، وقد وصلت التهديدات الأميركية لدرجة منع طهران من تصدير نفطها ، ابتداءً من 4 تشرين الثاني عام 2018 ، ومن خلال مجريات هذه الأحداث كان منطقياً أن تلوح الجمهورية الاسلامية الايرانية باستخدام ورقة مضيق هرمز التي ربما ستزيد من عزلة الرئيس ترامب دولياً في ما يخص طريقته في التعامل مع الجمهورية الاسلامية الايرانية .

إذ يُعدّ مضيق هرمز أحد أهمّ الممرات المائية في العالم ، وقد جاءت أهميته لموقعه عند منطقة غنية بموارد الطاقة وبشكل خاص النفط ، إذ تعدّ منطقة الخليج من أغنى مناطق العالم في إنتاج النفط وتصديره ، حيث يمرّ من خلال هذا الممر المائي المهم ما يقارب (17-18) مليون برميل يومياً تشكّل بمجموعها نحو (40%) من الإنتاج العالمي للنفط ، ولم تكن أهمية هذا الممر المائي مع اكتشاف النفط فحسب بل اكتسب أهمية كبيرة منذ عدّة قرون على الصعيد الدولي والإقليمي فقد ساهم بشكل كبير في تطوير التجارة الدولية ، إذ لم

تكن الملاحه فيه آنذاك خاضعة لمعاهدات دولية او إقليمية بل كانت خاضعة لنظام (الترانزيت) الذي لم يفرض شروطاً على السفن ما دام مرورها سريعاً ودون توقف، كما يعدّ مضيق هرمز واحداً من الأحد عشر مضيقاً في العالم، ذات الأهمية الاقتصادية الكبيرة التي لها علاقة بمصالح دول العالم جمعاء وذلك لكونه ممراً للسفن المحملة بالبضائع ومصادر الثروة والتكنولوجيا والمعدات الحديثة، اذ يشكّل مرور النفط من المضيق جوهر هذه الأهمية الاقتصادية، إذ يعتمد معظم اقتصاد العالم الحرّ على الثروة النفطية الذي يعدّ هذا الممر الحيوي بوابته الى العالم الخارجي وهو منفذ النفط وشريان الحياة للعالم الصناعي بوجه خاص، لذا يُعرّف خبراء الطاقة وشركات الملاحه مضيق هرمز: بأنه «العنق الرئيسة للعالم». وقد حظي هذا المضيق باهتمام المختصين، فأصبح يشار اليه بـ(المضيق الاستراتيجي) و (صمام الأمان الدولي) و(الممر الدولي للنفط) و (شريان الطاقة).

ولأهمية المضيق الاستراتيجي لأمن المنطقة وللإقتصاد العالمي كانت الولايات المتحدة في مقدمة الدول التي أعلنت استعدادها للتدخل العسكري للحفاظ على سلامة الملاحه عبر مضيق هرمز، وجاء هذا الإعلان عام 1982 إثر الحرب العراقية الإيرانية عندما إنشأت الولايات المتحدة قوات التدخل السريع التي وصل عددها الى (20) ألف رجل مزوّدين بأحدث الأجهزة والمعدات ووسائل الحرب العصرية ترافقهم حاملات الطائرات والغواصات المزودة بالصواريخ ورابطت هذه القوة في الخليج والبحر العربي. فضلاً عن ذلك فقد برزت أهمية الموقع الاستراتيجي للمضيق بوصفه الممر الوحيد لبعض دول الخليج كونه يؤدي الى ثماني دول هي، السعودية، والكويت والعراق ودولة الإمارات العربية المتحدة، وقطر والبحرين، وايران، وعمان، لذلك يعدّ المنفذ الوحيد للدول المطلّة عليه باستثناء السعودية التي لديها موانئ على البحر الأحمر، وعمان التي تقع موانئها الرئيسة على خليج عمان، ودولة الإمارات التي أقامت مؤخراً ميناء خور فكان كمخرج بديل.

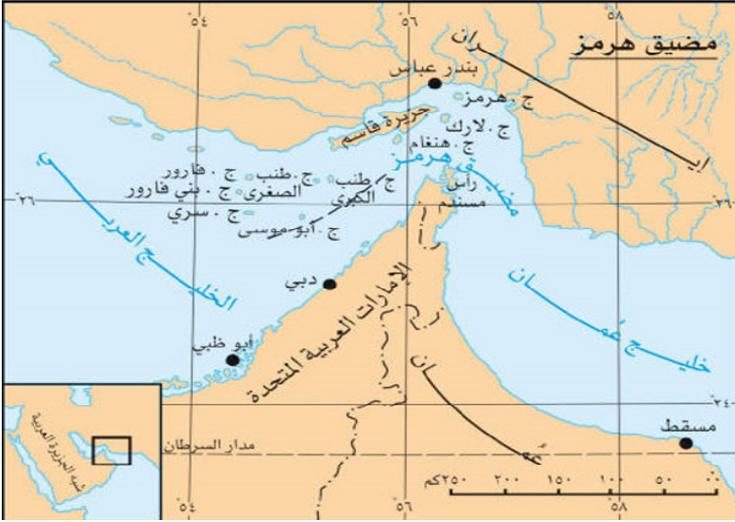
المبحث الأول : الأهمية الجغرافية والإستراتيجية لمضيق هرمز
المطلب الأول - الأهمية الإستراتيجية لموقع مضيق هرمز: يتمتع موقع مضيق هرمز بأهمية كبيرة نظرا لموقعه المهم على الصعيد الجيو إستراتيجي، فقد تعرّض وعلى مدى قرون مضت لأطماع الدول الكبرى في حينها وعملت جاهدة على السيطرة عليه، فقد خضع للإحتلال البرتغالي في القرن السادس عشر ثم سائر الدول الأوروبية وقد عدّت بريطانيا هذا المضيق مفترق طرق إستراتيجيا وعملت على التدخل بشكل مباشر او غير مباشر في شؤون الدول الواقعة على شواطئه لتأمين مواصلاتها الضرورية ما بين مستعمراتها في الهند ومنطقة الشرق الأوسط، وقد خاضت صراعا كبيرا مع فرنسا وهولندا استمر سنينا طويلة من أجل السيطرة عليه فضلا عن صراعها مع البرتغال ابتداء من عام (1588) بعد معركة بالارماد، واثرا انشاء شركة الهند الشرقية فقد سيطرت بريطانيا بحريا على هذه المنطقة. (1)

المطلب الثاني - الموقع الجغرافي لمضيق هرمز: يقع مضيق هرمز في الخليج فاصلا ما بين مياه الخليج من جهة، ومياه خليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، فهو المنفذ البحري الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج كـ(العراق والكويت والبحرين وقطر)، ومن الشمال تطل عليه الجمهورية الاسلامية الايرانية عند (محافظة بندر عباس) وتطل عليه من الجنوب سلطنة عُمان عند (محافظة مسندم) التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه بعد أن يمرّ السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية ويقع مضيق هرمز بين دائرتي عرض (25 - 27°) شمالا، وخطي طول (55 - 57°) شرقا، وينحصر بين خطين أحدهما يميّزه من الخليج ويمتدّ من رأس الشيخ مسعود في شبه جزيرة مسندم العُمانية الى الغرب من جزيرة هنجام الإيرانية مرورا بجزيرة قشم حتى الساحل الإيراني لمسافة (28 ميلا بحريا)، والخط الآخر يميّزه من خليج عُمان ويمتدّ من رأس دبا على ساحل الإمارات الى دماجة على الساحل الإيراني لمسافة (52 ميلا بحريا)، اذ يشكل الحدود الشمالية لخليج عُمان او المدخل الجنوبي للمضيق من المياه الدولية، و بحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحا للملاحة طول العام، إذ للعوامل المناخية أثرها في ان يكون مضيق

هرمز ممراً مائياً عالمياً مميّزاً لنقل السلع التجارية من الشرق الى الغرب، ويحدّ مضيقَ هرمز الجمهورية الإسلامية الإيرانية من الشمال والشمال الغربي ومن الجنوب سلطنة عُمان، وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هنجام وتتألف شواطئه الجنوبية من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزندام الواقعة في أقصى الشمال من الأراضي العُمانية. ويبلغ عرض مضيق هرمز حوالي (60) كم، أما عند أضيق نقطة فيه فيبلغ عرضه نحو (34) كم وتأتي أهميته الاستراتيجية من كونه معبراً لنحو (35__40%) من النفط المنقول بحراً على مستوى العالم، حيث تعبره يوماً ما بين (20__30) ناقلة تحمل ما يصل الى (18) مليون برميل من النفط، ويمرّ من المضيق نحو (90%) من النفط السعودي و (98%) من النفط العراقي و (99%) من النفط الإماراتي و (100%) من النفط الكويتي والقطري،⁽²⁾. ويُعدّ مضيق هرمز ممراً طبيعياً وضيّقاً يصل بين جزأين من البحار العالية وهما مياه الخليج ومياه البحر العربي، ويستخدم في الملاحة الدولية بشكل كبير، وهذا ما يجعله من الممرات الملاحية العالمية، ولذلك فإنه لا تستطيع أي دولة مطلة على المضيق أو مشرفة عليه أكثر من غيرها بمنع السفن من المرور عبر أي نوع من التهديد، إذ تنطبق عليه المادة (38) من الاتفاقية الدولية لقانون البحار- في 30 نيسان 1982م منها وهي كالآتي⁽³⁾: «تتمتع جميع السفن العابرة للمضائق الدولية، بما فيها مضيق هرمز، بحق المرور دون أي عراقيل، سواء كانت هذه السفن أم الناقلات (تجارية أو عسكرية)»، وكانت الجمهورية الإسلامية الإيرانية قد طالبت من خلال المؤتمر الأول والثاني لقانون البحار المنعقد في جنيف (1960-1958)، بحقها في الإشراف على مضيق هرمز بعدّه يقع ضمن مياهها الإقليمية إلا أن طلبها جوبه بالرفض من جميع المشاركين، إذ تنطبق عليه الشروط في ان يكون ممراً مائياً دولياً وهذه الشروط هي⁽⁴⁾:

- 1 - أن يكون ممراً طبيعياً ضيقاً، وليس من صنع الإنسان كقناة السويس مثلاً.
- 2 - أن يصل بين بحرين. (يربط البحر العربي بالخليج)
- 3 - ان يكون مستخدماً للملاحة الدولية عادة.

خارطة (1) الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر: تغريد رامز هاشم العذاري ، مضيق هرمز: البدائل المتاحة
حال إقفاله: دراسة جيوبوليتيكية ، جامعة بابل / مجلة كلية التربية
الأساسية، العدد 12 حزيران 2013، ص 218

المبحث الثاني: التهديد بغلق المضيق وآلياته
المطلب الأول - التهديد بغلق مضيق هرمز: لم تكن عملية التهديد بغلق مضيق هرمز وليدة الأحداث الجارية في الوقت الحاضر نتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من الاتفاق النووي الموقع مع الجمهورية الإسلامية الإيرانية عام 2015 وما تبعه من فرض حصار اقتصادي عليها ثم التهديد بمنع صادراتها النفطية بل كانت هناك تهديدات سابقة ابتدأها الرئيس الإيراني الأسبق علي أكبر هاشمي رفسنجاني عام 1983 إبان الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) عندما كان يشغل منصب رئيس مجلس الشورى الإيراني، وفي عام 2011، أعلن الرئيس الإيراني السابق، محمود أحمدني نجاد، عزم بلاده إغلاق مضيق هرمز، رداً على إعلان الولايات المتحدة عزمها فرض عقوبات على بيع النفط الإيراني، وقتها خرج رئيس القوات البحرية الإيراني،

اللواء حبيب الله سياري قائلاً: «إن إغلاق مضيق هرمز بالنسبة لنا سهل بمقدار شرب الماء».(5)

وعقب ذلك، أطلقت الجمهورية الإسلامية الإيرانية تدريبات عسكرية في المضيق، تحت شعار «تدريبات إغلاق مضيق هرمز»، حسبما أعلن حينها نائب رئيس الحرس الثوري، علي أشرف نوري(6).

قد لا يكون باستطاعة الجمهورية الإسلامية الإيرانية غلق المضيق بشكل كامل، إلا أنها قد تستطيع استخدام مجموعة من التكتيكات عالية القدرة لشل حركة الناقلات النفطية والتجارية الأخرى وإرغامها على الابتعاد عن المضيق .

المطلب الثاني - مشاهد غلق المضيق: قد لا يكون باستطاعة الجمهورية الإسلامية الإيرانية غلق المضيق بشكل كامل، إلا أنها قد تستطيع استخدام مجموعة من التكتيكات عالية القدرة لشل حركة الناقلات النفطية والتجارية الأخرى وإرغامها على الابتعاد عن المضيق مما يترتب عليه ارتفاع عال في أسعار النفط

عالمياً وكذلك أسعار السلع الواردة للمنطقة، ناهيك عن الزيادة العالية في أسعار التأمين على السفن، وتنطلق الجمهورية الإسلامية الإيرانية في قدرتها على غلق المضيق من عدة اعتبارات: أولها إشرافها المباشر على المضيق من الجهة الشمالية من خلال محافظة بندر عباس وثانيهما أبعاد المضيق المثالية لعملية الإغلاق إذ يبلغ عرضه (60) كم وأضيق نقطة فيه تبلغ (34) كم فيما يبلغ ممر الدخول والخروج فيه (10.5) كم وهذا يعني سهولة إغلاقه(7).

المشهد الأول: قيام القوات المسلحة الإيرانية بمهاجمة السفن باستعمال الصواريخ قصيرة المدى والمدفعية الثقيلة أو الهجمات الجوية باستخدام الطائرات الحربية والمروحيات أو استخدام الزوارق البحرية الصغيرة، إلا أن هذا الخيار صعب الاستخدام وذلك لجعل الجمهورية الإسلامية الإيرانية في مواجهة مباشرة مع القوات الأمريكية الموجودة في المنطقة التي تعمل على تأمين الملاحة في الخليج وانبساط حركة السفن من خلال مضيق هرمز لتأمين تدفق امدادات النفط، إذ عدت الولايات المتحدة الأمريكية استمرار تدفق النفط من منطقة الخليج التي ترتبط معها بعلاقات متميزة هي التي تحرك الاقتصاد العالمي، وانسجاماً مع هذه الرؤية

زادت الولايات المتحدة الأمريكية قواتها في منطقة الخليج فضلاً عن اعتماد تدابير أخرى لحماية دول الخليج العربية الصديقة لها والغنية بالنفط، وبالتالي فإن إغلاق المضيق سيؤثر في المصالح الإستراتيجية الأمريكية في المنطقة بشكل خاص والعالم بشكل عام. ولأهمية المضيق الاستراتيجية لأمن المنطقة وللاقتصاد العالمي كانت الولايات المتحدة في مقدمة الدول التي أعلنت استعدادها للتدخل العسكري للحفاظ على سلامة الملاحة عبر مضيق هرمز، ولم يكن إعلان التهديد الأمريكي وليد الأحداث الجارية في الوقت الحاضر بل جاء هذا الإعلان عام 1982 إثر الحرب العراقية الإيرانية عندما إنشأت الولايات المتحدة قوات التدخل السريع التي وصل عددها إلى (20) ألف رجل مزودين بأحدث الأجهزة والمعدات ووسائل الحرب العصرية ترافقهم حاملات الطائرات والغواصات المزودة بالصواريخ ورابطت هذه القوة في الخليج والبحر العربي.

المشهد الثاني: التلغيم: إن بثّ الألغام البحرية في المسطحات المائية من أكثر الوسائل خطورة وأسهلها في الممارسة، وذلك بسبب استمرار أثر الألغام مدة طويلة تصل إلى خمسة عشر عاماً إلى جانب تأثيرها الخطير في كل من السفن والغواصات، فضلاً عن ذلك سهولة زراعتها وسرعتها، إذ يمكن تغطية جميع المضيق بالألغام بوساطة بعض السفن الحربية الحديثة خلال ساعات معدودة وبطريقة سرية وبتكلفة محدودة، هذا من الناحية النظرية أمّا من الناحية الفعلية على الجمهورية الإسلامية الإيرانية من أجل إغلاق المضيق، أن تكلف غواصتين بالعمل المكثف لمدة أسبوع لزرع ما يقارب ألف لغم بعرض المضيق، إلا أن هذا الأمر غير ممكن بوساطة الغواصات لعدم عمق المياه بالشكل الكافي من ناحية، وأن عملية زرع الألغام بوساطة السفن غير ممكن أيضاً، وذلك لسهولة اكتشافها من القوات الأمريكية المرابطة في المنطقة خلال قيامها بالمهمة من ناحية أخرى.

ومن جانب آخر فقد قامت الجمهورية الإسلامية الإيرانية خلال حربها مع العراق بتلغيم أجزاء من الخليج والمضيق مما عرض بعض الناقلات للضرر وجعل شركات التأمين ترفع أسعارها وكذلك جعل بعض الدول الغربية ترسل كاسحات الألغام

للمنطقة، إذ تمتلك الجمهورية الإسلامية الإيرانية المخزون الكافي والوسائل لزراعة الألغام في المضيق، والمتغير الرئيس ليس عدد الألغام الذي تمتلكه الجمهورية الإسلامية الإيرانية، فهذه الألغام رخيصة الثمن نسبياً، بل عدد الألغام التي يمكن نشرها قبل أن يكتشف العالم ذلك، فالتوقعات المبنية على تجارب سابقة تشير إلى أن الولايات المتحدة قد تحتاج إلى أكثر من شهر لإعادة فتح المضيق، إذا ما تمكنت الجمهورية الإسلامية الإيرانية بزرع كمية من الألغام، ولو قليلاً منها⁽⁸⁾.

المشهد الثالث: قد تلجأ الجمهورية الإسلامية الإيرانية إلى تفادي المواجهة المباشرة مع الولايات المتحدة الأمريكية في حرب ربما تجرُّ عليها الولايات فضلاً عن أنها تعاني من أزمات اقتصادية حادة نتيجة للحصار الأمريكي لها وتدهور صرف العملة الإيرانية مقابل الدولار الأمريكي، لكنها قد تنفذ وعيدها بصورة مختلفة تماماً عن إشهار السلاح، وربما تعتمد لإغراق ناقلة نفط الجمهورية الإسلامية الإيرانية عملاقة في المضيق وهذا لوحده سيكون كفيلاً بمنع تصدير 40% من النفط عالمياً لأشهر عديدة.

الخيارات المطروحة أمام دول المنطقة في حال إغلاق مضيق هرمز:

1 - خط أنابيب ساحل البحر الأحمر: وهذا الخط يخدم دول مجلس التعاون الخليجي في تجنب جزء من صادراتها النفطية المخاطر في أثناء عبورها مضيق هرمز، لكن اعتراض هذا المشروع أنه باهظ التكاليف إلى جانب أن طريق البحر الأحمر بطرفيه مضيق باب المندب، قناة السويس هو عرضة للتهديد أيضاً وخاصة إذا كان تهديد مضيق هرمز من قوة دولية، فضلاً عن ذلك أن ساحل البحر الأحمر أبعد عن الأسواق في جنوب شرق آسيا، ومع هذا يبقى الخيار قائماً أمام الدول.

2 - خط أنابيب يربط دول مجلس التعاون بخليج عمان والبحر العربي، وقدم المشروع من عمان إلى دول مجلس التعاون حينما هدّدت الجمهورية الإسلامية الإيرانية بإغلاق المضيق،

وهذا الخيار الى جانب أنه يُبعد صادرات النفط عن خطر التهديدات في المضيق فهو اقل كلفة من الخط الى البحر الأحمر ونقاط مصبه أقرب الى الأسواق في اليابان وجنوب شرق آسيا، فهو خيار يحمل كثيراً من مقومات النجاح. فضلاً عن ذلك فإنه في ضوء التهديدات الإيرانية عكفت دول الخليج على دراسة مشروع لبناء خطوط أنابيب تنفادي مضيق هرمز، والتهديدات الإيرانية المحتملة بزعزعة الملاحة وشحنات النفط العالمية، حيث ستنتقل خطوط الأنابيب، حال بنائها نحو (6.5) ملايين برميل في اليوم، أي ما يوازي (40%) من شحنات النفط اليومية عبر مضيق هرمز، فيما تخضع خطط خط الأنابيب الثاني الأكبر للمناقشة وقد يستغرق بناؤه نحو عقد.

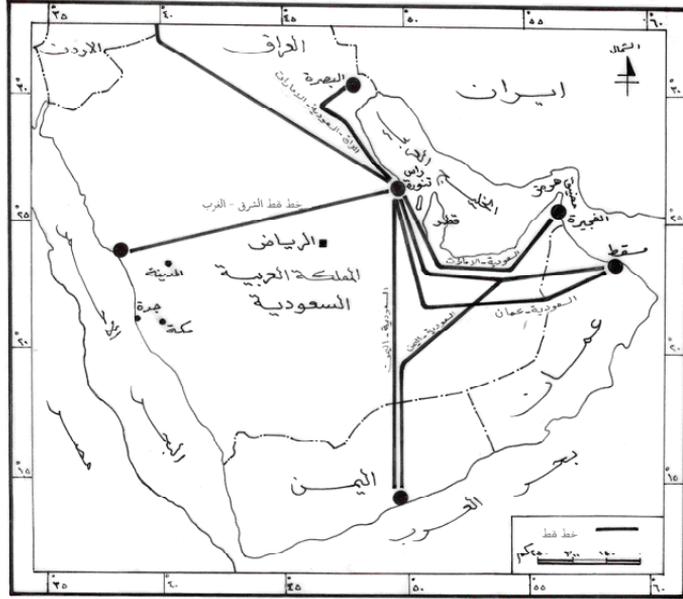
3 - مدّ خطوط أنابيب من رأس تنورة في المنطقة الشرقية في صلالة في سلطنة عمان، وعبرها يتمّ ضخّ نحو (4) ملايين برميل نفط، وتوجّه عن طريق البحر العربي، وقد ترتبط الكويت والبحرين وقطر بخطوط الأنابيب هذه ممّا سيقول من أهمية مضيق هرمز.

4 - مد خطوط أنابيب عبر اليمن وعمان.

5 - شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج وخليج عمان، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين، أي في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية بين شبه الجزيرة العمانية الممتدة في مضيق هرمز وبين خط عرض (26) شمالاً وخط طول (56) شرقاً، وتؤمن هذه القناة دخلاً مالياً كبيراً لسلطنة عمان والدول الخليجية المساهمة في إنشائها.

6 - إنشاء خط أنابيب بين إمارتي الشارقة والفجيرة بطول (100) كلم، يمكن من خلاله نقل النفط بالسفن من موانئ الدول المصدرة إلى إمارة الشارقة حيث يتمّ تفرّغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثمّ تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته، أو شق قناة بين هاتين الإمارتين وإلى الشمال منهما حيث المسافة تكون أقصر إذا كانت التضاريس تسمح بذلك⁽⁹⁾.

خارطة (2) البدائل المتاحة في حال إغلاق مضيق هرمز



المصدر: تغريد رامز هاشم العذاري ، مضيق هرمز: البدائل المتاحة حال إقفاله: دراسة جيوبوليتيكية، جامعة بابل/ مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 12 حزيران 2013، ص 220

أمّا فيما يخصّ العراق: فقد سعى منذ بدايات القرن الماضي لربط حقوله الداخلية بعضها ببعض من جهة، والوصول من جهة أخرى الى البحار، ففي حالة إغلاق مضيق هرمز فإن البدائل المتاحة يمكن أن تكون على الشكل التالي:

1 - إحياء الخط الإستراتيجي المعطل عبر الأراضي السعودية وصولاً الى موانئ البحر الأحمر(ميناء ينبع)، الذي توقف منذ عام 1990 بعد دخول القوات العراقية الى الكويت. بطاقة (1.65) مليون برميل/يوم، والذي مُدَّ في الثمانينات إبان الحرب العراقية الإيرانية نحو مدينة "ينبع" السعودية على البحر الأحمر، وقد قامت الحكومة السعودية في عام 2001 بمصادرة الخط دون الرجوع الى الحكومة العراقية تعويضاً عن ديونها المستحقة على العراق ومن جانب واحد، وقد استعملت المملكة خط الأنابيب

العراقي عبر الأراضي السعودية لنقل الغاز إلى محطات الكهرباء في غرب البلاد لسنوات قبل أن تختبر فتحه في عام 2012 بما يمنح الرياض مجالاً لتصدير المزيد من نفطها إذا حاولت الجمهورية الإسلامية الإيرانية إغلاق مضيق هرمز⁽¹⁰⁾.

2 - إحياء خط (كركوك - بانياس) في سوريا، الذي أنشئ عام 1952، بطاقة 1.4 مليون برميل/يوم، والذي توقف مراراً بسبب الخلافات السياسية بين البلدين.

ومما تقدّم يمكن ان نخلص النتائج الآتية عند إغلاق مضيق هرمز او التلويح بإغلاقه وكما يأتي:

1 - إن إغلاق المضيق او التهديد بإغلاقه سيؤدي الى ارتفاع كبير في أسعار النفط مما يؤثر بشكل كبير في اقتصاديات الدول الصناعية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية التي تقوم بدورها في ترحيل هذا التأثير في اقتصاديات الدول النامية التي

إن إغلاق المضيق او التهديد بإغلاقه سيؤدي الى ارتفاع كبير في أسعار النفط مما يؤثر بشكل كبير في اقتصاديات الدول الصناعية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية .

ستكون أكثر ضرراً.

2 - إعطاء الذريعة للقوات الأمريكية وقوات غربية أخرى بالوجود على مقربة من المضيق بحجة حمايته من التهديدات الإيرانية مما يثير حفيظة بعض القوى الأخرى المنافسة للولايات المتحدة الأمريكية كروسيا والصين، وهذا يجعل المنطقة بحالة عدم استقرار وتوتر مستمر.

3 - لم تتوقف حالة التوتر والقلق عند دول المنطقة فحسب بل تمتدُّ الى دول ذات اقتصادات كبرى تعتمد على نفط الخليج، فعلى سبيل المثال: تستهلك اليابان 85% من حاجتها النفطية من نفط المنطقة التي تشكل 35% من الإنتاج وكوريا الجنوبية 72% من حاجتها ونسبة 14% من الإنتاج والهند 65% ونسبة 12% من الإنتاج والصين 34% من حاجتها التي تشكل 8% من الإنتاج وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية التي تستهلك 18% من حاجتها ونسبة 14% من الإنتاج، فضلاً عن دول كثيرة في آسيا وأوروبا وأفريقيا تعتمد بشكل كبير على نفط الخليج.

4 - على الدول العربية المطلّة على الخليج البحث عن بدائل لتصدير نفطها من دون المرور بمضيق هرمز كخليج عُمان أو البحر الأحمر أو البحر المتوسط على الرغم من ارتفاع الكلف وتحمل الأعباء المالية المترتبة عن ذلك لتجنب المنطقة من حالة حرب متوقعة في أية لحظة بين الجمهورية الاسلامية الإيرانية والولايات المتحدة الأمريكية والقوى الغربية والعربية الموالية لها تكون منطقة الخليج ساحة لها .

المصادر

- 1- عادل حسين، النفط من خلال الثورة - التجربة العراقية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت 1977، ص 107
- 2- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز واستراتيجية الأمن القومي العربي، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، المجلد6، العدد1، 2001، ص 121.
- 3- صلاح حسن مطرود الربيعي، إستراتيجية المضائق البحرية، دراسة مستقبلية، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 1989، ص 35.
- 4- فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، الطبعة الاولى، بغداد، 1980، ص 164.
- 5- علي مجالدي، أهمية مضيق هرمز بالنسبة لإيران، حوار المتمدن، العدد4184، المحور السياسي والعلاقات الدولية، في 18/4/2013، على الرابط، www.ahewar.org
- 6- جعفر يهلول الحسيناوي، الأبعاد السياسية والاقتصادية للإحتلال الأمريكي للعراق وانعكاساتها على دول الجوار، مركز العراق للدراسات، بغداد، 2016، ص 179
- 7- آمال عريبي، مضيق هرمز الأهمية الاستراتيجية والبدائل، بحث منشور بتاريخ 3/5/2012، على الرابط، <http://ktuf.org>.
- 8- تغريد رامز هاشم العذاري، مضيق هرمز دراسة: البدائل المتاحة في حال إقفاله: دراسة جيوبوليتيكية، مجلة التربية الأساسية، جامعة بابل، العدد12، حزيران/2013، ص 215.
- 9- تغريد رامز هاشم العذاري، مصدر سبق ذكره، ص 216.
- 10- عادل عبد المهدي، خط النفط الإستراتيجي العراقي الاردني، 22/9/2017 موقع العدالة على الرابط، <http://aladalanews.net>