

# الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية

أ.م. د حسين وحيد عزيز الكعبي

جامعة بابل- كلية التربية الاساسية/ قسم الجغرافيا

المستخلص :-

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

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

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

**\*مشكلة الدراسة:**

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

### \*فرضية الدراسة :

لمضيق هرمز أهمية واضحة في رسم الاستراتيجيات الدولية وقت السلم والحرب.

### \*هدف الدراسة :

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

### \*أهمية الدراسة :

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

### المقدمة:-

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

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

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

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

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

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

## المبحث الاول

### الاهمية الجغرافية لمضيق هرمز

#### تمهيد

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

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

#### \*الخصائص الجغرافية لمضيق هرمز:

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

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

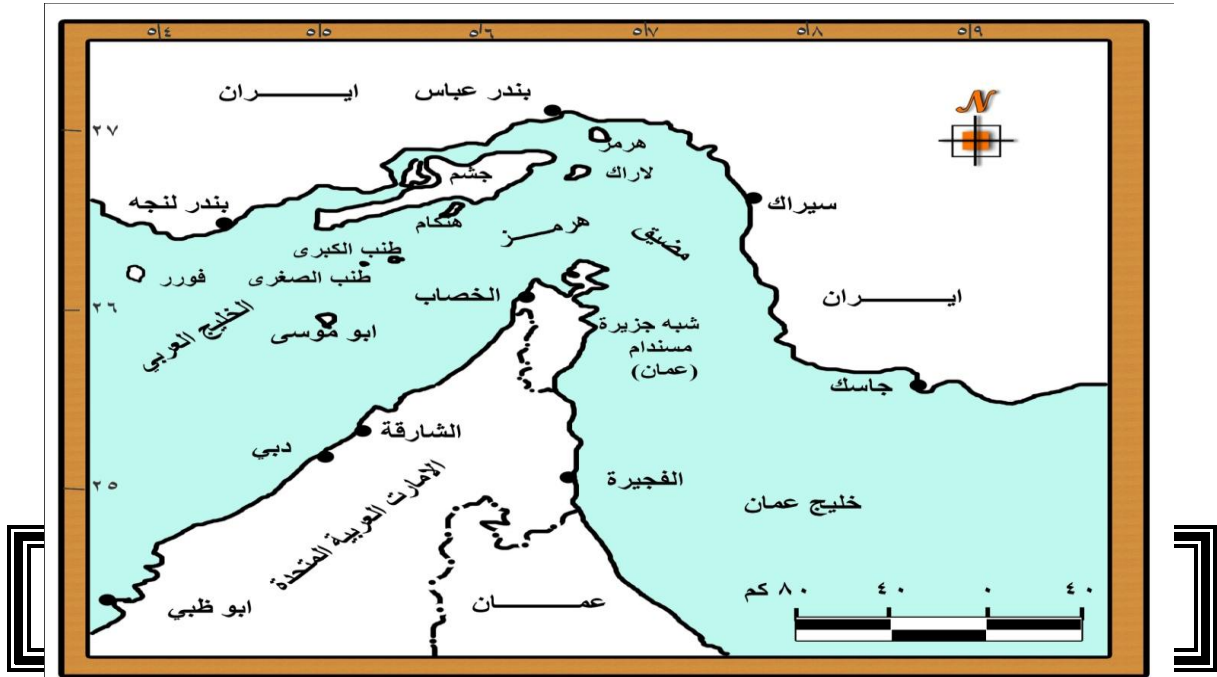
الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ا. حسين وحيد عزيز الكعبي

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

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

### خريطة رقم (١)

#### الجزر التي تتوسط المضيق



المصدر:

- 1- يحيى صدقة فاضل، مضيق هرمز: طبيعته وأهميته الاستراتيجية الإقليمية والعالمية، العدد 9، أمانة مجلس التعاون، 1988، ص 55.  
2- محمد متولي، جغرافية الخليج العربي وخليج عمان ودول شرق الجزيرة العربية، الكويت، الطبعة الثالثة، 1993، ص 17.  
3- <http://world.atlas.com/webiage/countrys/asia/IgeolOr.htm>

### الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

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

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

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

التعريف القانوني لمضيق هرمز:

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

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

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

ما من الناحية الجغرافية فالمضيق عبارة عن مياه تفصل بين إقليمين وتصل بحرين، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط:-

الاول:- ان تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الارض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت البحيرتان واتصلت الارض، وان يتم تكوينه بطريقة طبيعية، وقد تكون مياه تفصل تفصل بين إقليمين وتصل بحرين كقناة السويس.

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

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

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

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

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

اما الملاحة في مضيق هرمز فيعترضها بعض الصعوبات بسبب عواصف المد  
التي تكون قوية في بعض الاحيان عبر المضيق اضافة الى هبوب رياح قوية حدوث  
تغيرات مفاجئة في الجو ، اذ تهب رياح الشمال صيفاً ورياح ناشي شتاء..  
يبلغ عرض القناة الملاحية في مضيق هرمز نحو ٦ أميال (٩,٦ كم). ويحدد مسار  
القناة الملاحية بناء على اعتبارات فنية تمثل عادة المجرى الاعمق والانسب للملاحة  
ضمن مياه المضيق، وتتوزع الاميال الستة المخصصة للقناة الملاحية الى ثلاثة اقسام  
متساوية، عرض كل منها ميلين (٢ ميل) بناء على النظام الدولي المعتمد باسم " نظام  
العزل المروري " حيث يتم تحديد قناة مخصصة للدخول الى مياه الخليج وقناة مخصصة  
للخروج من منطقة الخليج ، وقناة ثالثة تتوسط وتفصل بين مسار الدخول والخروج لعزل  
او فصل مسير السفن ومنع حوادث الاصطدام وتنظيم مسيرة الاتجاه الملاحي (٢٠).

#### انواع المرور المقرر في المضيق الدولي

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

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

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



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

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

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

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

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

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

### الحركة التجارية في المضيق:

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

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

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

## المبحث الثاني

### الخصائص الاقتصادية

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

### اقتصاديات منطقة مضيق هرمز:

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

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

الأ أن الجيد منه كان يتوافر بكثرة في منطقة مضيق هرمز<sup>(٣٩)</sup>، وليس هناك ثمة شك في أن الأهمية الاقتصادية وخاصة بعد اكتشاف النفط، هي من أعطت كل هذه الأهمية الدولية والعالمية للمنطقة كونه يتمتع بموقع استراتيجي وجيوسياسي حيوي وحساس للمنافذ المائية، و يتمتع بمقدرات اقتصادية و نفطية ومالية هائلة، والحياة الاقتصادية هي أساس الحياة الاجتماعية والسياسية، فلا يمكن ان يقوم تقدم اجتماعي من دون ازدهار اقتصادي<sup>(٣٠)</sup>. وتسهم الثروة السمكية أيضاً في مضيق هرمز بنصيب كبير في الإنتاج القومي للدول المطلة على الخليج العربي، فكان الاقتصاد يعتمد بصورة خاصة على الصيد فمصادر الأسماك من المصادر الرئيسية للثروة، حيث تزخر مياه مضيق هرمز بأنواع عديدة من الأسماك في مقدمتها الروبيان الذي يمتاز بحجمه الكبير، وزودت مصائده بوسائل فنية حديثة مكنته من النهوض بصناعته وتسويقه الى الدول الأوربية والولايات المتحدة<sup>(٣١)</sup>.

\* النفط -

احتل الخليج العربي ومضيق هرمز في العصر الحاضر مكانة اقتصادية واستراتيجية عالمية كبيرة، وذلك بعد اكتشاف النفط فيه ونتاجه بكميات كبيرة. فمنذ ان اكتشف النفط اخذ مكانه يتعزز بين مصادر الطاقة المختلفة وسيبقى اساسياً الى ان ينفذ وذلك لان النفط أرخص مصادر الطاقة والاقدر على الاستجابة لجميع أوجه استعمالاتها، إذ يحتل النفط المرتبة الاولى في تلبية الحاجات البشرية للطاقة كما يشكل حوالي 95% من الطاقة المستعملة في وسائل النقل، فضلاً عن ذلك فإن النفط يشكل اساساً لصناعات عديدة تتجاوز الثلاثة الاف منتج<sup>(32)</sup>.

النفط مادة كيميائية تستخرج من باطن الأرض ويعد من أهم مصادر الطاقة بوصفه ثروة طبيعية محددة غير قابلة للتجدد، ويشكل عصب العمليات الاقتصادية وسلعة نادرة اعطت العالم العربي بعداً استراتيجياً وثقلاً سياسياً، اذ يتميز النفط العربي بجودته وغزارة انتاجه مع قرب الآبار النفطية من السطح مما يسهل عملية استخراج<sup>(33)</sup>، لذا فهو أشبه حالاً بالدم الذي يجري في جسم الانسان بالنسبة للدول والوحدات السياسية<sup>(34)</sup>.

وحوض الخليج العربي حوض نفطي\* سواء للدول الخمس (الكويت، قطر، البحرين، الامارات، عُمان) ام الدول التي تطل عليه كالمملكة العربية السعودية والعراق وايران او الجزر اللاتي تقع عند مدخل مضيق هرمز، إذ تمتد حقول النفط على اليابسة قريبة من ساحل الخليج او تمتد في مياهه وتسمى الحقول المغمورة، لهذا كان حوض الخليج العربي ارضاً ومياهاً منتجاً للنفط<sup>(35)</sup>

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

\* موانئ النفط:

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

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

### المبحث الثالث

#### الاهمية السياسية الاقليمية والدولية لمضيق هرمز

##### تمهيد

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

- ١- موقعه المتوسط في العالم القديم بين اسيا في الشرق واوربا في الغرب، وبين المنطقة المدارية الغنية بمواردها في جنوب اسيا ومناطق الاستهلاك في اوربا.
  - ٢- قيام بعض الحضارات القديمة حوله، كحضارة السومريين والبابليين والاشوريين في العراق.
  - ٣- تفوقه على طريق البحر الأحمر في ربط الشرق بالغرب.
  - ٤- ضخامة انتاج الدول المطلة عليه من النفط وضخامة كميات احتياطها منه.
  - ٥- ان التأثير في سياسات الدول المطلة عليه يعني التأثير في سياسة الطاقة في العالم الامر الذي افضى الى صراعات استراتيجية في منطقتة.
- كل هذه العوامل مجتمعة شكلت الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للخليج ومن ثم أهمية مدخله الوحيد لمضيق هرمز<sup>(٣٧)</sup>.

فضلاً عن ذلك شكلت بحيرة الخليج خنجراً او نتوءاً قادراً على النيل من الأمن القومي العربي، وان من يسيطر على هذه المنطقة تفتح امامه مسالك التحكم في الجسد العربي، ان من يمتلك التأثير في الخليج يؤثر في الوطن العربي، ومن يؤثر في منطقة الخليج العربي يؤثر في روسيا بفعل اقتراب العمق الجغرافي، ويؤثر في اوربا الغربية واليابان بفعل حجم ونوعية مصالحها فيه<sup>(٣٨)</sup>.

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

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

#### \*مضيق هرمز معبر للنفط:

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

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

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

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

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

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

اما ايران فإن واجهتها البحرية هي الواجهة الواقعة على الخليج العربي، اما واجهاتها الاخرى على بحر قزوين او خليج عُمان، وبحر العرب فإنها لا تقارن بهذه الواجهة نظراً لان بحر قزوين بحر مغلق لا يصلها بالبحار الأخرى ومن ثم فلا يربطها بطرق الملاحة العالمية، أما واجهتها على خليج عُمان وبحر العرب فإنها متطرفة في موقعها حيث تقع في أقصى الطرف الجنوبي الشرقي بعيدة عن مناطق التركيز السكاني والنشاط الاقتصادي في الشمال والشمال الغربي والغرب حيث توجد اهم المدن مثل طهران وعبادان واهواز وقم وتبريز، ولهذا نجد اهم الموانئ على الخليج العربي كموانئ تصدير النفط في عبادان وجزيرة خرج، وقد اعتمدت الدولة بشكل كبير على مضيق هرمز في صادراتها و وارداتها، اما دولة الإمارات فإن واجهتها البحرية الطويلة هي تلك الواقعة على الخليج العربي حيث الموانئ الرئيسية دبي، ابو ظبي، الشارقة، رأس الخيمة، والتي تتصل بالعالم عبر مضيق هرمز، ولكنها تمتلك واجهة محدودة على خليج عُمان يقوم فيها ميناء خورفكان والفجيرة، وهذه موانئ محدودة تقع بعيدة عن النقل السكاني والاقتصادي على ساحل الخليج العربي<sup>(٤٢)</sup>.

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

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

### \* أهمية المضيق للدول المطلة على الخليج العربي وإيران:

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

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

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

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

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

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

وعموماً كان ثلثا كمية النفط الداخلة في التجارة العالمية تمر عبر المضيق في العام نفسه<sup>(٤٦)</sup>.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### الاهمية الجيوبوليتيكية الدولية لمضيق هرمز

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

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

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

#### \* أهمية المضيق لدول الاتحاد الأوربي:

من خلال مراقبة تطور السياسات الأوربية في منطقة الخليج العربي، يلاحظ ان هناك عنصرين أساسيين يدفعان أوربا الى الاهتمام بالأمن الملاحي في الخليج العربي هي:-<sup>(٦٣)</sup>

• العنصر الأول ، يتعلق باعتماد أوربا شبه الكامل على نفط الخليج العربي الذي يتم نقله بواسطة حاملات النفط عبر مضيق هرمز.

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

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

### أهمية المضيق لدول آسيا:-

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

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

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

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.أ. حسين وحيد عزيز العجوي  
في تلك السنة، مما يعني لجوءها الى استيراد ما بين (١٤٦٦ - ٢١٩٩) مليون برميل سنوياً<sup>(٦٨)</sup>.

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

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

## المبحث الرابع

### مضيق هرمز في ضوء المتغيرات الدولية

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

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

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

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

لكن رغم وجود عوامل عديدة تعوق إيران عن تنفيذ تهديداتها إلا أن دول المنطقة عليها التفكير جديا في البدائل الأخرى المطروحة حاليا لنقل النفط. وعدم التعويل كثيرا على عدم جدية التهديدات الإيرانية، فإيران إذا ما واجهت تهديدا خطيرا لأمنها ستلجأ بالفعل لتنفيذ تهديداتها.

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

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

الاثار الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز

تأثير اغلاق مضيق هرمز على دول المنطقة

- العراق أنموذجا-

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



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

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

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

#### البدائل المتاحة في حال اقفال مضيق هرمز

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

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

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

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

امام هذه المشكلة تسعى دول الخليج الى ايجاد ممرات امنة لصادراتها ووارداتها تعوض خسائرها في المضيق ، وتمكنها من الاستغناء عنها اذا دعت الضرورة الى ذلك .

ان تهديد ايران باغلاق مضيق هرمز قد اصبح بمثابة تهديد تستعمله طهران لاسيما في مواجهة الولايات المتحدة الامريكية . واهم تلك البدائل :-هي

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

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

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

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

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

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

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

١- فضلاً عن ذلك أن منطقة المضيق المقترحة قريبة من مضيق هرمز، مما يعني

امتداد اثار التهديدات الموجهة للمضيق اليها<sup>(٧٥)</sup>.

### إدارة الأزمة من منظور الأولويات الاستراتيجية

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

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

### الافاق المستقبلية لمضيق هرمز في ضوء المتغيرات الدولية

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

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

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

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

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

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

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

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

#### سيناريوهات الوضع الاستراتيجي في مضيق هرمز

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

الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.ا. حسين وحيد عزيز الكعبي  
ايران، او العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي، فضلا الى السيناريو الكارثي وهو  
سيناريو سيتحقق في حال توافر شروط ومعطيات من أبرزها تفكك العراق، واندلاع  
حرب خامسة في الخليج بسبب الملف النووي الايراني، الامر الذي سيترتب عليه تداعيات  
كارثية على المنطقة، بدءاً من تصدير العنف والارهاب من دول الجوار القريب والبعيد  
وجعل العراق ساحة لتصفية الحسابات ، واستهداف المصالح الامريكية كرد فعل على  
الهجوم العسكري الامريكي ضد ايران.

### الاستنتاجات:-

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

### الهوامش:-

- ١- محمد متولي، حوض الخليج العربي، القاهرة، مكتبة الانجلو العربية، الجزء الاول، ١٩٧٥، ص، ٢٣
- ٢- محمد رشيد الفيل، الاهمية الاستراتيجية للخليج العربي ذات السلال الكويت، ١٩٨٨، ص، ٤١٤٢
- ٣- محمد رشيد الفيل، المصدر نفسه.

- الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية.. د.م.أ. حسين وحيد عزيز الكعبي
- ٤- ر.ك. رمضان، ترجمة عبد الصاحب الشيخ، الخليج العربي ومضيق هرمز، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، السلسلة الخامسة ٧٥، ١٩٨٤، ص١٣٢،
- ٥- وزارة الاعلام، سلطنة عمان، ٢٠٠٥، ص٣٦،
- ٦- سعدون شلال ظاهر، دور السكان في الوزن السياسي للعراق، اطروحة دكتوراه مقدمة الى قسم الجغرافية-كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٦، (غير منشورة) ص ٣٠
- ٧- عبد العزيز بن راشد المطيردي، مضيق هرمز أهميته وتهديد الملاحة عبره، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت). <http://docsk.ksu..>  
<http://www.marefa.org>.
- ٨- سالم سعدون المبادر، جزر الخليج العربي دراسة في الجغرافية الاقليمية، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨١، ص٤٢-٤٣،
- ٩- خالد بن سلطان عبد العزيز، الاحتلال الايراني للجزر، الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت): <http://www.moqatel.com>.
- ١٠- Ramazani R١٠، -the persian Gulf and the strait Hormuz، Noordhaff، Sijthoff، 1979، p10.
- ١٠- حسين موسى جاسم، مضيق هرمز وأستراتيجية الامن القومي العربي، مجاة جامعة بابل، العلوم الانسانية، المجلد ٦، العدد ١، ٢٠٠١، ص١٢٣
- ١١- سعدون شلال ظاهر، المصدر نفسه.
- ١٢- فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، الطبعة الاولى، بغداد، ١٩٨٠، ص١٦٤،
- ١٣- عبد الوهاب عبد الستار القصاب، المحيط الهندي وتأثيره في السياسة الدولية والاقليمية، بيت الحجة، بغداد، ٢٠٠٠، ص٦،
- ١٤- فخري رشيد مهنا. المصدر نفسه.
- ١٥- محمد الحاج محمود، النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، بحوث ومناقشات، الندوة الفكرية، مركز دراسات الوحدة العربية، العراق، ط٢، ١٩٨٥، ص٢٦٥
- ١٦- Gilbert Charles gidel، Le dublic de la mer، VolIII، Lesedition، Paris، 1934، p77، ١٤
- ١٧- عبد الحق الذهبي، اشكالية تعريف المضيق بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة، موقع الحوار المتمدن، ع ١٥٨١، ١٤/٦/٢٠٠٦
- ١٨- عبد العزيز محمد سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩،
- ١٩- عادل عبد الله المسدي، النظام القانوني لمضيق هرمز في ضوء احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢،
- ٢٠- محمد مختار اللبابيدي، مستقبل الطاقة عربياً وعالمياً، دراسة مقدمة لمؤتمر الطاقة العربي السابع، القاهرة ١١-١٤ مايو، ٢٠٠٢،
- ٢١- نعيمة حمد عمران، مضيق هرمز ضرورة الملاحة فيه واهميته للملاحة العربية، ص٥٥،

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

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



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

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

### **Abstract**

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

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