

# دول مجلس التعاون وسبل تفايدي خطر اعاققة الملاحة في مضيق هرمز

د. صدقة يحيى فاضل\*

تمهيد :

من المناطق البحرية التي تحظى الآن (بالنسبة للدول المطلة عليها وللعالم أجمع) بأهمية استراتيجية كبرى، ما يعرف بـ «مضيق هرمز» (The Strait of Hormuz). وهو لدى البعض ليس واحداً من أهم المناطق البحرية في عالم اليوم، بل هو : أهم ممر مائي اقتصادي عالمي، و«الشريان التاجي» للعالم الغربي - كما يذكر الكاتب أنه قرأ، في أكثر من مقال علمي، صدر في الولايات المتحدة في أوائل الثمانينات.

وعند الحديث عن مضيق هرمز، لا يملك المتحدث (غالباً) إلا التعرض إلى الجانب السياسي الذي يحيط دائماً بتلك البقعة من البسيطة. حتى أصبح الحديث عن مضيق هرمز يعني - غالباً - تلخيصاً للسياسة الدولية الخاصة بالمنطقة، وعلى المستويين الإقليمي والعالمي.

ومضيق هرمز هو أحد الممرات المائية الهامة التي يحظى العالم العربي بالإشراف عليها. . . وقد أصبح أهمها الآن، نظراً لتعاظم أهمية الخليج العربي في الوقت الحاضر. فلا شك أن أهمية مضيق هرمز الآن تفوق قليلاً أهمية كل من جبل طارق وقناة السويس ومضيق باب المندب، وهي الممرات المائية الأهم، التي يشرف عليها العالم العربي، من المحيط إلى الخليج.

ويسمى مضيق هرمز بهذا الاسم نسبة إلى جزيرة «هرمز» والتي تقع على مسافة كيلومترين من الساحل الإيراني. وتقع جزيرة «قشم» الإيرانية أيضاً، في أقصى الجانب الشمالي الشرقي من هذا المضيق. ويضم الخليج العربي أكثر من ١٥٠ جزيرة تنتشر في مياهه وعلى مقربة من سواحله. وهناك عدة جزر تقع في وبالقرب من مضيق هرمز، وتتحكم في طريق الملاحة الدولية عبره. (١) وتتبع معظم هذه الجزر إيران في الوقت الحالي، مما يعطي الإيرانيين أرضية استراتيجية هامة للتحكم في هذا المضيق.

\* أستاذ مساعد - قسم العلوم السياسية - كلية الاقتصاد والإدارة - جامعة الملك عبدالعزيز .

(١) د. محمد رشيد الفيل، الأهمية الاستراتيجية للخليج العربي، (الكويت رابطة الاجتماعيين، د.ت)، ص ٤٤ - ٤٧.

ويغطي الخليج العربي مساحة مغمورة من المياه تقدر بحوالي ١/٤ مليون كيلومتر مربع. ويبلغ طوله حوالي ٨٠٠ كيلومتر. أما عرضه فيتراوح بين ٤٧ - ٢٩٠ كيلومتراً. أي أن متوسط عرضه هو حوالي ١٦٨ كيلومتراً. حيث يبلغ أقصى عرض له في الجزء الجنوبي، المحاذي لدولة الإمارات العربية المتحدة. وبالنسبة لمحيط الخليج. فإن طول الساحل الغربي (العربي) منه يبلغ حوالي ١٨٠٠ كيلومتر، بينما يبلغ طول الساحل الشرقي (الإيراني) منه حوالي ١٢٠٠ كيلومتر. أما أضيق عرض له، فلا يتجاوز الـ ٤٧ كيلومتراً، وذلك في أقصى جنوبه، عند مدخله. . . مضيق هرمز. حيث لا يتجاوز عرض مضيق هرمز ٤٧ كيلومتراً.<sup>(١)</sup>

ومن حيث العمق يبلغ متوسط عمق الخليج ٣٥ متراً. حيث يتراوح العمق بين أقل من متر واحد عند الشواطئ، وحوالي ١٠٠ متر عند مدخله في الجنوب، وهو مضيق هرمز.<sup>(٢)</sup> ولكن معظم المصادر تقول بأن عمق منطقة هرمز يعتبر أكبر عمق في الخليج، ويصل ذلك العمق في هذا المضيق إلى ١٤٥ متراً.<sup>(٣)</sup> وبذلك، يمكن القول أن عرض مضيق هرمز هو ٤٧ كيلومتراً. بينما عمقه هو حوالي ١٤٥ متراً. ويقدر طول مضيق هرمز بنحو ١٠٠ كيلومتراً<sup>(٤)</sup> وتوضح الخارطة التالية منطقة مضيق هرمز، وخاصة الملاحة الدولية فيه.

ويعتبر الخليج العربي (باستثناء المياه الداخلية والإقليمية للدول الثمان المطلة عليه وهي: عمان، الإمارات، البحرين، قطر، السعودية، الكويت، العراق، إيران) بحراً دولياً. وهو خليج دولي. . . إذ تقع على شواطئه أكثر من دولة، ويبلغ عرض فتحته، عند أقصى ضيق لها (مضيق هرمز) حوالي ٢٤ ميلاً. وبذلك يسري عليه ما ينطبق على مثل هذه المياه من أحكام ونظم وقواعد وعرف. ومن أبرزها حرية سفن جميع الدول بالمرور في الجزء الدولي منه، على أن لا تنصر بالآخرين.

أما بالنسبة لمدخله - مضيق هرمز - فهو مضيق دولي، بموجب قواعد القانون الدولي. حيث إنه يصل بين بحرين دوليين (عاليين) هما: خليج عمان والخليج العربي. وبذلك، فإن من حق سفن وناقلات كل الدول المرور فيه مروراً بريئاً. وإن أي محاولة لإعاقة الملاحة فيه تعتبر مخالفة صريحة وواضحة لقواعد القانون الدولي.<sup>(٥)</sup>

(١) قدري قلمجي، الخليج العربي، (بيروت: دار الكاتب العربي، ١٩٦٥م)، ص ٢٦.

(٢) د. عبد الوهاب الكيالي وآخرون، موسوعة السياسة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، (بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨١م)، ص ٦٢٣.

(٣) أنظر: قدري قلمجي، الخليج العربي، ص ٣١.

(٤) د. نبيل أحمد حلمي، الوضع القانوني للحدود ومضيق هرمز، مجلة السياسة الدولية (القاهرة)، العدد ٦٣، يناير سنة ١٩٨١م، ص ١١٠.

(٥) د. عبدالباري أحمد عبد الباري، أصول القانون الدولي العام، الجزء الأول، (الإسكندرية: مطابع رمسيس، د. ت.)، ص ٣١٣، ٣٧٣.

وبالأميال، نجد أن أضيق عرض لمضيق هرمز هو حوالي ٢٣ ميلا. وهنا نجد أن سيادة كل من إيران وعمان يمكن أن تمتد (كما تقضي بعض أحكام القانون الدولي) إلى منتصف هذه المسافة، ١١,٥ ميلا - في اتجاه كل منهما. وهي مسافة أقل من الـ ١٢ ميلا بحريا المعترف بها (عادة) كمياه إقليمية لكل دولة. ولكن هذه الحقيقة لا تعطي أيأ من الدولتين حق وقف أو إعاقة الملاحة في مياهها الإقليمية، نظراً لكون هذا المضيق دولياً. فالملاحة في هذا المضيق: «... تخضع إلى قاعدة المرور الحر، حيث إن المضيق يربط بين جزئين من البحر العالي»<sup>(١)</sup>.

(أولاً): أهميته الاستراتيجية الإقليمية والعالمية الحالية:

حظى الخليج العربي منذ القدم بأهمية استراتيجية كبيرة، نظراً لموقعه الجغرافي المتميز. فهو يقع في الوسط (تقريباً) بين الغرب والشرق، وبذلك يمكن أن يتحكم في الطرق الواصلة بين الجهتين. وعند التحدث عن الخليج العربي، فلا شك أن الحديث يعني أطراف وتقوم الخليج. ونجد أن أهم تلك الأطراف (موقعاً) هي بوابته الرئيسية... مضيق هرمز.

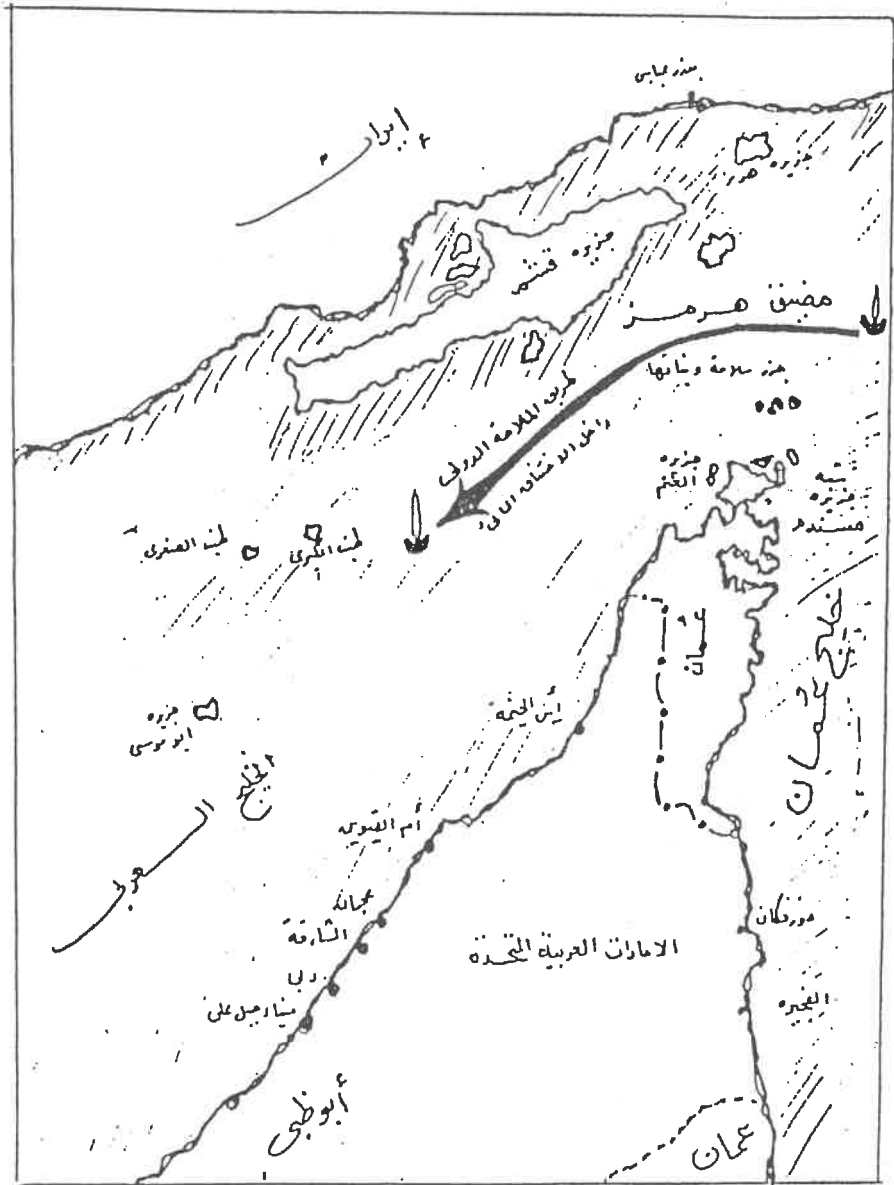
وفي الوقت الحالي، تضاعفت أهمية هذا المضيق، بحيث أصبح - في نظر الكثيرين - أهم ممر مائي في العالم، كما ذكرنا. وتنبع أهمية مضيق هرمز من أهمية الخليج العربي المتعاظمة. فالمضيق هذا يكتسب أهميته لأنه بوابة الخليج البحرية، وليس العكس. فالخليج تكمن أهميته الرئيسية الحالية في مخزون النفط الموجود بأطرافه، وليس بسبب وقوعه - كما قد يعتقد البعض - بالقرب من مضيق هرمز. وسنوجز فيما يلي أهمية مضيق هرمز الحالية، بالنسبة للدول المطلة على الخليج العربي ولبقية العالم، وخاصة الدولتين العظميين.

بالنسبة للدول المطلة على الخليج:

لا شك أن مضيق ممر مائي مهم وحيوي بالنسبة لجميع الدول المطلة على الخليج العربي. إلا أن درجة أهميته تتفاوت من دولة لأخرى. ويمكن أن نصنف الدول الخليجية على أساس مدى أهمية مضيق هرمز بالنسبة لها إلى ثلاث مجموعات:

- المجموعة الأولى: وتشمل العراق، الكويت، قطر، البحرين. وأهمية الخليج بمضيقه، لهذه الدول تأتي في المرتبة الأولى، حيث إنه بوابتها الكبرى وطريقها الرئيسي إلى البحار الدولية.
- المجموعة الثانية: حيث يمكن القول أن أهمية الخليج لها تأتي في المرتبة الثانية نسبياً. وتضم هذه المجموعة دولة واحدة فقط هي السعودية. فرغم أن سواحلها الشرقية ليس لها منفذ بحري سوى مضيق هرمز، إلا أن سواحل السعودية الغربية تشرف على معظم الساحل الغربي من البحر

(١) د. محمد أنور عبدالسلام احمد، معالم الاستراتيجية الدولية في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، في «مستقبل الخليج العربي واستراتيجية العمل العربي المشترك». (المجلد الأول، رقم ٥٤، آذار سنة ١٩٨١م) ص ١٣٠.



الأحمر، حيث تقع أهم الموانئ السعودية.

- المجموعة الثالثة : حيث تأتي أهمية الخليج لها في المرتبة الثالثة، نسبة إلى كل دول الخليج . وتضم هذه المجموعة كلاً من إيران وعمان والإمارات . فإيران تشرف على جانب المضيق من ضفته الشرقية، كما تمتد سيادتها على جزء من الساحل الغربي لخليج عُمان . وتمتد السواحل العمانية من مضيق هرمز إلى البحر العربي، مروراً بخليج عُمان.

ويقع معظم الجزء الساحلي من دولة الإمارات العربية المتحدة على الجنوب الشرقي من الخليج العربي . لذا، فالموانئ الواقعة على هذا الجزء (أبوظبي، دبي، الشارقة، عجمان، رأس الخيمة، أم القيوين) يكون منفذها البحري مضيق هرمز . ولكن جزءاً من دولة الإمارات (إمارة الفجيرة) يقع على خليج عُمان . وقد أقيم ميناء «خورفكان» الواقع على هذا الخليج، كمنفذ بديل للإمارات، في حالة إعاقة الملاحة في المضيق .

وهذه الدول تنتج (مجتمعة) حوالي ٦٢٪ من إمدادات النفط العالمية<sup>(١)</sup> . . . هذه المادة الحيوية لحضارة اليوم . وبسبب كم الإنتاج النفطي الكبير في هذه الدول وصغر حجم معظمها (النسبي) وعدم وجود بنيات صناعية ضخمة فيها، أصبحت هذه الدول تصدر الجزء الأكبر من إنتاجها البترولي إلى بقية دول العالم . الأمر الذي جعل دول الخليج (مجتمعة) أكبر منطقة مصدرة للنفط في الوقت الحالي . حيث تقول الإحصاءات أن حوالي ٩٠٪ من إنتاج هذه المنطقة يصدر إلى خارجها .

ويصدر معظم هذا الكم الهائل من النفط (بالطبع) عن طريق البحر . وتعتبر ناقلات البترول الضخمة (Oil Tankers) . . . أنسب وسائل نقل النفط من جهات إنتاجه إلى جهات استهلاكه، وخاصة عندما تكون المسافات شاسعة بين جهات الإنتاج وجهات الاستهلاك . حيث يتم تصدير معظم النفط الخليجي عن طريق ناقلات النفط، التي تشحن النفط من موانئ تصديره الخليجية إلى كثير من بقاع العالم . فتبحر متجهة إلى تلك البقاع، عبر مضيق هرمز .

وقد قدر عدد ناقلات النفط فقط، التي مرت عبره يومياً (في عام ١٩٨٠م) بـ ٨٠ ناقلة، كانت تحمل (في عام ١٩٨٠م) حوالي ١٩ مليون برميل يومياً<sup>(٢)</sup> . أما الآن (١٩٨٧) فيحتمل أن يكون العدد قد قل ليصل إلى حوالي ٢٠ ناقلة . . . تحمل حوالي خمسة ملايين برميل يومياً - هو تقدير للإنتاج النفطي المصدر حالياً من قبل دول الخليج، باستثناء العراق<sup>(٣)</sup> .

كما تصدر الدول الخليجية كميات كبيرة من الغاز الطبيعي، الذي توجد احتياطيات كبيرة

(١) EXXON, Middle East Oil and Gas, (New York: Exxon Back ground Series, Dec. 1984), PP.3 - 7.

(٢) د . نبيل أحمد حلمي، الوضع القانوني للحدود ومضيق هرمز المرجع سابق ذكره، ص ١١١ .

(٣) ولا تتوفر لدى الباحث إحصائية إجمالية السفن التي تمر عبر مضيق هرمز (وخاصة ناقلات النفط) في الوقت الحاضر . وما قبل بالنسبة لسنة ١٩٨٧م إنما هو تقدير وضع على أساس إحصائية سنة ١٩٨٠م المذكورة .

منه في معظم هذه الدول . ويتم تصدير بعض من تلك الكميات عن طريق البحر، وعبر مضيق هرمز بالطبع . وهناك صادرات أخرى لهذه الدول الخليجية (عدا النفط والغاز الطبيعي). غير أن العائد على صادرات النفط يمثل بالنسبة لمعظم الدول الخليجية الآن، النسبة الأكبر من دخلها القومي، كما هو معروف .

ولقد حصلت دول الخليج (وبخاصة دول مجلس التعاون) على دخول نقدية هائلة منذ بداية عام ١٩٧٣ ومع ارتفاع اسعار النفط . . . حيث تدفقت إليها عائدات ضخمة من الدخول النقدية (البترو دولار). بحيث أصبحت معظم هذه الدول من أكثر دول العالم دخلاً قومياً، ويصبح معدل الدخل القومي الفردي السنوي فيها من أعلى المعدلات .

ونتيجة لهذا التدفق، أخذت دول الخليج (ودول مجلس التعاون منها بصفة خاصة) تضع وتنفذ خطط تنمية اقتصادية واجتماعية ضخمة . حيث مكنتها ارتفاع الدخل القومي من الإنفاق على تنفيذ تلك الخطط . فقد شهدت دول الخليج وخاصة في الثمانينات من هذا القرن، عملية إنفاق تنموي لم يسبق له مثيل في تاريخ معظم هذه الدول . وقد جذب الإنفاق الكثير من شركات الاستثمار العالمية الكبرى نحو منطقة الخليج . . . حيث تسابق الكثير لكسب أكبر قدر ممكن من هذا الإنفاق، لتلبية احتياجات التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة بالمنطقة . الأمر الذي أعطى هذه الدول أهمية اقتصادية وسياسية عالمية مؤثرة .

ومن أبرز نتائج ذلك التدفق (المستمر «بدرجة أقل كثيراً» حتى الآن . . .) تزايد الأهمية التجارية الدولية لدول الخليج، وبخاصة دول مجلس التعاون (مجتمعة). فتزايدت صادرات هذه الدول من النفط أدى إلى تزايد الأهمية النسبية لحجم صادراتها، نسبة إلى مجموع الصادرات العالمية .

كما أن تزايد دخول هذه الدول (ابتداء من سنة ١٩٧٤م وحتى سنة ١٩٨٠م)، أدى إلى تزايد قدرتها على الاستيراد . فأصبحت تشكل (مجتمعة) أحد أهم مناطق الاستيراد في الوقت الحاضر . إن المركز التجاري لدول مجلس التعاون الست فقط في عام ١٩٨٠ يوضح (كمثال لما ذكر) أن نسبة التجارة الدولية (صادرات + واردات) لهذه الدول، إلى مجموع التجارة العالمية (صادرات + واردات) وصلت إلى (١,٥٪) في سنة ١٩٨٠<sup>(١)</sup> .

ورغم الصغر النسبي لهذه الأرقام، فإن لها مغزىً اقتصادياً هاماً، قل أن تصل إليه كثير من دول العالم المتقدمة والغنية . وكل ذلك جعل لمنطقة الخليج (وبخاصة دول مجلس التعاون) أهمية تجارية كبرى . . . حيث تعتبر دول هذه المنطقة (مجتمعة) من أكثر مناطق العالم تصديراً واستيراداً .

(١) د . صدقة يحيى فاضل، الأهمية العالمية المعاصرة للخليج ودول مجلس التعاون، مجلة «التعاون» (الرياض) العدد الخامس، السنة الثانية، يناير سنة ١٩٨٧م، ص ٥٨ .

وتتمثل الغالبية العظمى من صادرات الخليج في تصدير البترول ومشتقاته - كما ذكرنا. وتنوع واردات هذه الدول وتتعدد لتشمل معظم الاحتياجات الضرورية والكمالية، والتي تصنع في شتى بقاع الأرض.

وكما أن معظم صادرات دول الخليج تذهب بحراً، عبر مضيق هرمز، فإن معظم وارداتها (ومنها السلع الغذائية والضرورية) تأتي بحراً أيضاً، وعبر مضيق هرمز بالطبع.

ولعل أهمية مضيق هرمز بالنسبة لدول الخليج العربي قد اتضحت الآن . . . فهو (أي ذلك المضيق) يعتبر بمثابة شريان حياة لهذه الدول باعتبار أن معظم التجارة الدولية (الصادرات والواردات) لهذه الدول يجب أن تمر عبره. لذلك، فإن أي محاولة لإعاقة الملاحة في ذلك الممر، لا بد وأن تعني الكثير من العزلة الصعبة والمتاعب الخطيرة لهذه الدول.

أهمية مضيق هرمز بالنسبة للعالم :

إن حضارة اليوم ستوقف وستصاب بالشلل فيما لو توقف انسياب النفط إليها. وبالنسبة لمعظم دول العالم الأخرى، وخاصة الدول الكبرى والدول التي تحتاج لاستيراد النفط من الخارج، يمثل مضيق هرمز ممراً مائياً حساساً يههما أمره. وأهمية هذا المضيق بالنسبة لتلك الدول تنبع (بالطبع) من أهمية النفط الخليجي . . . حيث إن أي إعاقة للملاحة في ذلك المضيق، لا بد وأن تعني إعاقة انسياب النفط الخليجي إلى الدول التي تحتاج إليه، مثل حاجتها إلى الماء والهواء.

وتستورد الدول وخاصة الصناعية، معظم الكمية الضخمة التي تصدرها الدول الخليجية يومياً. فمنطقة الخليج العربي تزود الدول الصناعية الكبرى الآن بمعظم احتياجات النفط فيها، وهي كبيرة، نظراً لافتقار هذه الدول إلى المصادر النفطية الكافية. وكما قلنا، فإن دول الخليج تمد العالم بحوالي ٦٠٪ من النفط العالمي المصدر. وتلك الكمية تستوردها دول العالم الصناعية (الرأسمالية) الكبرى. ونذكر فيما يلي أهم الدول المعتمدة على استيراد النفط الخليجي، في الوقت الحاضر، وكذلك نسبة ما تستورده كل دولة من النفط الخليجي إلى احتياجاتها الإجمالية من النفط :

اليابان (٤، ٧٠٪)، دول أوروبا الغربية مجتمعة (١٥، ٦٥٪)، - نيوزيلندا (٤٠٪)، الولايات المتحدة (٠، ١٢٪)، استراليا (٢، ١١٪)، كندا (٥، ٢٪) وتمثل هذه النسب ما ورد في إحصائية سنة ١٩٨٤م<sup>(١)</sup>.

وتلك الأهمية ما زالت قائمة، رغم انخفاض الطلب العالمي على النفط وتدني أسعاره مؤخراً. وقد نتج ذلك الانخفاض في الطلب والتدني في الأسعار نتيجة لعدة إجراءات معروفة،

EXXON : Middle East Oil and Gas, PP. 27 - 33.

(١)

اتبعتها الدول الغربية المستوردة للنفط. . . . منها الترشيد في استهلاك الطاقة والبحث عن بدائل آخر للنفط واستغلالها، اكتشاف واستغلال آبار نفطية في مناطق أخرى من العالم. . . الخ. ورغم ذلك، فإن أهمية النفط الخليجي باقية، طالما بقيت هناك حاجة لاستخدام النفط.

فلم ينجح الغرب كثيراً في التقليل من أهمية النفط الخليجي. حيث ما زال الخليج العربي هو أهم منطقة نفطية في العالم - إن صح التعبير. إذ يمتاز معظم النفط الخليجي بنوعيته الأجود. أما في مجال الكم، فما زالت منطقة الخليج العربي صاحبة أكبر احتياطي نفطي معروف في العالم، حتى الآن. حيث يمثل احتياطي النفط في منطقة الخليج حوالي ٥٥٪ من الاحتياطي النفطي المؤكد وجوده في العالم.

أما أهمية مضيق هرمز بالنسبة للدول الكبرى، وخاصة الدولتين العظميين (الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي) فهي كبيرة. ويمكن تبين هذه الأهمية من مناقشة وتحليل سياسة كل منهما نحو منطقة الخليج. تلك السياسة (القائمة أساساً على الأهمية المذكورة) التي أصبحت معروفة أكثر الآن.

فاللعبة التي يمارسها كل من الأميركيين والسوفيت تجاه العالم وتجاه بعضهما، أصبحت معروفة ومحددة الأهداف والوسائل - تقريباً. حيث يتنازع كل من الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة السيطرة على العالم، أو على أكبر قدر ممكن منه. إذ يتسابق كل منهما على فرض نفوذه وتقليص نفوذ الطرف الآخر (لأبعد مدى ممكن) عن أكبر قدر ممكن من الكرة الأرضية وبخاصة المناطق الاستراتيجية الهامة عليها. فأصبح نجاح أي منهما في السيطرة على جزء ما من العالم، يعتبر (في نظر الطرف الآخر) كسباً تم على حساب الطرف المنافس، وهكذا. فما يمثل كسباً للأميركيين يمثل (غالباً) خسارة للسوفيت، والعكس صحيح في كثير من الحالات. وقد تركز هذا الصراع (كما نوهنا) على المناطق الهامة من العالم. . . . ومنها (بالطبع) منطقة الخليج ومضيق هرمز.

وكما هو معروف، كان النفوذ الأميركي في منطقة الخليج أسبق من الوجود السوفيتي (المحدود - الآن) في هذه المنطقة. وكان ذلك بسبب سبق الأميركيين في القدوم إلى المنطقة منذ بدء امتيازات التنقيب عن النفط واستغلاله (في الجزء الأول من هذا القرن)، في الوقت الذي كان فيه الاتحاد السوفيتي منشغلاً بالتنمية الداخلية، والعمل على تثبيت واستقرار نظامه الاشتراكي. وكانت النتيجة تفوق النفوذ الأميركي في المنطقة.

ولكانتها النفطية والجغرافية تعتبر منطقة الخليج من أهم المناطق الحيوية في عالم اليوم بالنسبة لصراع وعلاقات القوتين العظميين. . . فكل منهما يدرك الأهمية الكبرى لهذه المنطقة، بالنسبة للعالم الغربي بصفة خاصة، وبقيّة العالم، بصفة عامة. ويتضح ذلك في كون كل منهما يعطي اهتماماً خاصاً لهذه المنطقة وخاصة لمضيق هرمز، باعتباره بوابتها. فمن أهم أهداف السياسة

الأمريكية نحو المنطقة هو ضمان وصول إمدادات النفط الخليجي إلى الولايات المتحدة وحلفائها، وإبعاد النفوذ السوفيتي عن المنطقة.

وقد تترجم ذلك الاهتمام فعلاً في محاولة كل من الدولتين العظميين تكثيف وجودها العسكري والسياسي هذه المنطقة كلما أمكن، وبالقرب من مضيق هرمز - بصفة خاصة - رغبة في السيطرة على تدفق النفط والملاحة عبره وعدم وقوعه في يد الخصم... لأن معنى سيطرة الخصم عليه قد يكون هزيمة منكرة. فالقوات السوفيتية في المحيط الهندي تضع ذلك نصب أعينها... وكذلك القوات الأمريكية في نفس المحيط، وفي القواعد المنتشرة فيه، وحول منطقة الخليج.

فمن يسيطر على مضيق هرمز يمكن أن يسيطر على انسياب حوالي 60 - 70٪ من إمدادات النفط التي يحتاج إليها العالم الغربي الرأسمالي. ولا شك أن كلا من دولتي الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة تريد أن يكون لها أكبر قدر ممكن من النفوذ والتحكم في هذه الإمدادات، التي يمكن أن يؤدي منعها أو توقفها - كما قلنا - إلى انهيار الإقتصاد الغربي برمته.

وما قيل عن النفط الأمريكي، يمكن أن يقال (بأهمية أقل كثيراً بالطبع) عن تدفق الغاز الطبيعي، واستمرارية تصدير السلع الضرورية والكمالية إلى الدول الخليجية. ولعل ذلك يوضح، بصفة عامة، ما لمضيق هرمز من أهمية بالنسبة لمعظم دول العالم في الوقت الحاضر. لذا فإنه كان وما زال محل أطماع القوى الدولية الكبرى، وموضوع صراع بين تلك القوى. الأمر الذي كثيراً ما يجعله في حالة توتر شبه مستمر...

(ثانياً) : احتمالات إعاقة الملاحة في مضيق هرمز ونتائجها: (١)

وما سبق، يتضح أن أي إعاقة (شبه توقف) للملاحة في ذلك المضيق يمكن أن تؤدي إلى «كوارث» بالنسبة للدول المطلة على الخليج، وللدول العالم المستوردة للنفط. إن هذا الاحتمال هو بمثابة حلم مزعج في أذهان المعنيين، الآن. ويمكن حصر أهم الوسائل (المحتملة) لإعاقة الملاحة في المضيق في المستقبل المنظور، فيما يلي:

أ - سد أو قفل المضيق كلياً :

اعتقد كثير من المهتمين بأمر الملاحة في الخليج العربي بما أسموه بإمكانية قفل أو سد المضيق نهائياً، وذلك عن طريق قفل الجزء الذي تمر عبره ناقلات النفط. ويقع هذا الجزء على بعد مسافة قصيرة عن الشواطئ المحاذية. وبالتحديد : فيما بين الساحل الجنوبي - الغربي لجزيرة «قشم» الإيرانية، والشواطئ الشرقية لجزر سلامة والغنم الإيرانية، أيضاً والقرية من الساحل العماني.

(١) انظر بحث : د. صدقة يحيى فاضل، مضيق هرمز : طبيعته وأهميته الاستراتيجية الإقليمية والدولية الحالية، بحث تحت النشر (جدة : 1987). وقد اقتبسنا كثيراً مما كتبنا أعلاه وأدناه من البحث المذكور هنا.

ولكن سد مضيق هرمز بكتلة مانعة تغلق طريق الملاحة الدولية به هو احتمال غير عملي ومستبعد الحدوث.

#### ب - ضرب الناقلات العابرة للمضيق :

يعتبر هذا الاحتمال أكثر الاحتمالات وروداً، لا سيما بعد تعرض عدد من ناقلات النفط المبحرة في الخليج العربي للضرب والإغراق مؤخراً، وخاصة في السنوات ١٩٨٢ - ١٩٨٧ م. حيث يمكن أن تقوم القوة المدفعية أو الجوية أو البحرية لأي جهة، بضرب بعض الناقلات والسفن التي تحاول العبور، وخاصة إذا كان لتلك الجهة نقاط تمرکز عسكري حول المضيق، كما هو حال جمهورية إيران الإسلامية الآن .

#### ج - تلغيم المضيق :

وتعتبر هذه الوسيلة (الاحتمال) أسهل الوسائل تنفيذاً . . . وأكثرها سرية . حيث يسهل (نسبياً) على أي جهة زرع ألغام بحرية في المضيق، ودون أن يعلم أحد عنها . وبالتالي، تبقى الجهة «المستولة» عن التلغيم شبه مجهولة . . . أو بريئة، حتى يمكن إثبات الاتهام الموجه ضدها .

الجهات التي قد تحاول إعاقة الملاحة في مضيق هرمز : المصادر الحالية لهذا الخطر :

في الوقت الحاضر (١٩٨٧)، وعلى ضوء الظروف الحالية التي تمر بها منطقة الشرق الأوسط، فإن أكثر الجهات التي قد تأتي منها محاولة إغلاق مضيق هرمز، هي : إيران . وذلك استناداً إلى التهديدات الرسمية المتكررة للمسؤولين الإيرانيين بإعاقة ووقف الملاحة في المضيق، خاصة .

وينبع هذا التهديد الإيراني - كما هو معروف - من ظروف حرب إيران مع العراق . وكذلك موقف إيران الحالي نحو دول مجلس التعاون، التي تتهمها إيران بمساندة العراق في حربه ضدها .

وقد صدرت عن المسؤولين الإيرانيين عدة تصريحات، تشير إلى احتمال قيام إيران بمثل هذه المحاولة . وقد بدأت إيران تهدد بإغلاق المضيق منذ سنة ١٩٨٣ م.<sup>(١)</sup> واستمرت هذه التهديدات خلال عامي ١٩٨٤ م، ١٩٨٥ م. وقد جاءت معظم التصريحات الإيرانية التي تهدد بقتل مضيق هرمز أمام الملاحة البحرية على لسان كل من علي خامنئي رئيس إيران، وحجة الإسلام / هاشمي رافسنجاني، رئيس البرلمان الإيراني<sup>(٢)</sup> .

وحتى بداية سنة ١٩٨٧ م، كان التصريح الذي ادلى به هاشمي رافسنجاني (في أغسطس

(١) انظر (على سبيل المثال) نشرة «علم النفط» (واشنطن أميركا)، المجلد، ١٦، العدد ١٠، ١/٣/١٤٠٤هـ، الموافق ٨ تشرين الأول سنة ١٩٨٣ م، ص ١. وانظر كذلك : الأعداد ١٢، ١٣، ١٤ (المجلد ١٦) من نفس النشرة.

(٢) مجلة «كل العرب» (فرنسا) محاولة جديفة لقتل مضيق هرمز، العدد ٢١١، ١٠/٩/١٩٨٦ م، ١١/٤/١٤٠٦هـ. ص ٢٤ - ٢٥.

سنة ١٩٨٦م) مهدداً بإغلاق مضيق هرمز، آخر أهم التصريحات الرسمية الإيرانية الواضحة بهذا الشأن. حيث قال رافسنجاني مهدداً دول مجلس التعاون: «إن دول الخليج متواطئة مع العراق في الحرب... (حرب العراق وإيران)... وإيران ستمارس حقها في التصرف بحزم ضد هذه الدول بإغلاق مضيق هرمز، لمنع دخول سفنها منطقة الخليج»<sup>(١)</sup>.

وفي مايو سنة ١٩٨٧م، كرر رافسنجاني التهديد الإيراني المذكور. حيث قال: «إذا وجدت إيران نفسها عاجزة ذات يوم عن تصدير بترولها عن طريق الخليج، فستمنع أي دولة أخرى من استخدام هذا الطريق المائي»<sup>(٢)</sup>.

ومع ذلك يمكن للمرء أن يتوقع، في الوقت الحاضر وجود محاولة لإعاقة الملاحة في مضيق هرمز من أي جهة لها «مصلحة» في عمل ذلك ولديها القدرة على القيام بتلك المحاولة وتنفيذها فعلاً. حيث يمكن تصور صدور مثل هذه المحاولة من بعض المنظمات الإرهابية التي يمكن أن تلجأ إلى «الابتزاز» والتي تحركها أهداف سياسية «مشبوهة».

كما يمكن لبعض الدول الأخرى في المنطقة أو غيرها، وخاصة تلك التي تصدر النفط، أن تندفع لاستغلال الظروف المتوترة في المنطقة، وتحاول تجنيد عناصر إرهابية للقيام بعرقلة الملاحة في المضيق، وإيقاف الملاحة البحرية من وإلى الخليج العربي، لتحقيق بعض مصالحها، على حساب بقية المصالح النفطية الخليجية. وما قيل هنا هو مجرد احتمال ضعيف جداً، إذا أخذنا «التحصينات» الحالية المضروبة حول هذا المضيق بعين الاعتبار.

من نتائج وجود محاولة لإعاقة الملاحة في المضيق :

لا شك أن أي جهة أو دولة ستتدخل (عسكرياً) في مضيق هرمز، لا بد وأن يكون لديها دافع لمثل هذا التدخل. فسواء كان التدخل من أجل إعاقة الملاحة في المضيق، أو بهدف إعادة فتحه بعد حدوث عمليات إعاقة به، لا بد من وجود دافع (كما هو الحال بالنسبة لإيران) ذي شقين : - أن تكون لتلك الجهة «مصلحة» هامة في المنطقة، تبرر قيامها بالتدخل (السلبى أو الإيجابى). - أن تكون تلك الجهة قادرة فعلاً على التدخل، بما لها من إمكانيات وقدرات تسهل عملية تدخلها. و نعتقد أن معظم دول الخليج الأخرى (التي أعلنت رسمياً حيادها تجاه الحرب العراقية - الإيرانية) لن تقوم بعمل أي شيء يمكن أن يؤدي إلى إعاقة الملاحة في مضيق هرمز، لأن ذلك يتناقض مع مصالحها وسياساتها وتعهداتها الدولية. كما أن تدخل دولة خليجية أخرى لمحاولة فتح المضيق أو الحيلولة دون إغلاق وشيك أو فعلي له، يعتمد على متغيرات، منها - كما ذكرنا - إمكانياتها وقدراتها العسكرية.

(١) صحيفة (الشرق الأوسط) (لندن)، العدد ٢٨٣٢، ١٢/٢٥/١٤٠٦هـ، - ١٩٨٦/٨/٣٠م، ص ١.  
(٢) انظر: «مكافئ» (جدة)، العدد ٧٦٣٤ في ١٤٠٧/٩/٢٦هـ الموافق ١٩٨٧/٥/٢٣م، ص ٣.

فإذا استبعدنا هذه الدول، نجد أن إيران تعتبر الآن الجهة الرئيسية التي يحتمل تدخلها لأعاققة الملاحة في المضيق، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر (استناداً على تصريحات بعض قادتها) في الوقت الحاضر، الجهة الرئيسية المؤكد تدخلها لمحاولة فتح المضيق للملاحة، لضمان تدفق النفط الخليجي إلى العالم الغربي. والأدلة على ذلك كثيرة ومنها تصريح قائد القوات البحرية الأمريكية في الشرق الأوسط، حيث قال: «إذا أغلق مضيق هرمز، فإن أمريكا ستدخل عسكرياً»<sup>(١)</sup>.

وهذا لا يعني عدم احتمال تحرك أي دولة أخرى لإعادة فتح المضيق إذ إن هناك دولاً أعربت عن عزمها على «المحافظة على حرية الملاحة في المضيق». ومن تلك الدول سلطنة عُمان، التي تركز على حماية الجزء التابع لعُمان من المضيق، على الأقل، بدليل ما قامت به من تحصينات عسكرية واستعدادات لأداء هذا الغرض.<sup>(٢)</sup> ويقال أن دول مجلس التعاون الأخرى قد خصصت مبلغاً قدره ١٥٠ مليون دولار في (سنة ١٩٨١م)، كمساعدة لعُمان، لتمكينها من تدعيم الإجراءات الأمنية العُمانية الخاصة بحماية الجزء العُمانى من مضيق هرمز<sup>(٣)</sup>.

ويمكن القول بأن من أقوى ما يردع إيران عن القيام بإعاقعة الملاحة في مضيق هرمز (في وجه السفن غير الإيرانية - على الأقل) هو تخوفها - أي إيران - من ردة فعل أمريكي يمكن أن يضر كثيراً بإيران. ومع ذلك نعتقد أن التهديدات الإيرانية بإعاقعة الملاحة في مضيق هرمز موجهة أيضاً ضد الولايات المتحدة... كأداة «ضغط» إيرانية.

(ثالثاً): دول مجلس التعاون وتفاذي خطر إعاقعة الملاحة في مضيق هرمز:

تدرك دول الخليج العربية هذه الأخطار والملازمات التي تحيط بوجودها وبقائها، في ظل الظروف المتوترة الحالية بمنطقة الخليج... ومنها احتمال إعاقعة الملاحة في مضيق هرمز، الحيوي بالنسبة للجميع. وقد كان دافع «الخطر المشترك» أهم الدوافع التي عجلت بتصاعد التعاون والتضامن فيما بين هذه الدول. ذلك التعاون الذي أدى إلى قيام «مجلس التعاون لدول الخليج العربية» (مكوناً من: الإمارات، البحرين، السعودية، عُمان، قطر، الكويت) سنة ١٩٨١م<sup>(٤)</sup>.

ولا شك أن إقامة مجلس التعاون يدل على اقتناع دول الخليج العربية المذكورة بأن «أمن الخليج» هو من مسؤولية دوله فقط، وأن أفضل وسيلة لتحقيق هذا الأمن هي إبعاد المنطقة عن

(١) مجلة «اليمامة» (الرياض)، العدد ٩٢٥، ١٢/٢/١٤٠٧هـ - ص ١٣.

(٢) انظر: نشرة «عالم النفط» (واشنطن، أمريكا)، العدد ١٢ (المجلد ١٦)، ١٦ محرم سنة ١٤٠٤هـ، ٢٢ تشرين الأول، ١٩٨٣م، ص ١.

(٣) جمال علي زهران، القواعد والتسهيلات العسكرية الأمريكية في الشرق الأوسط وأثرها على التوازن الإقليمي بالمنطقة، مجلة «السياسة الدولية» (القاهرة العدد ٦٦، أكتوبر سنة ١٩٨١م، ص ١٠٤).

(٤) د. صدقة يحيى فاضل، الأهمية العالمية المعاصرة للخليج ودول مجلس التعاون، ص ٤٦ - ٤٩.

الصراعات الدولية، وخاصة صراع القوتين العظميين. ولنا الآن أن نجزم بأن دول المجلس قد اختارت أن تواجه الأخطار المحدقة بها مواجهة جماعية، لكون رد الفعل الجماعي أقوى أثراً وأكثر فعالية من المواجهة الفردية. وهذا ما تشهد به العلاقات فيما بين هذه الدول منذ قيام مجلس التعاون وحتى الآن.

ولسنا هنا بصدد تحليل السياسة الجماعية والفردية لدول مجلس التعاون تجاه الأحداث في المنطقة والخطط الأجنبية نحوها. ولكننا سوف نحصر تحليلنا المختصر هذا على ما يمكن أن تقوم به دول مجلس التعاون (مجتمعة) تجاه احتمال إعاقة الملاحة في مضيق هرمز.

وعندما تهدف دول المجلس إلى السعي للحيلولة دون إعاقة الملاحة في الخليج وفي بوابته، فإنها تفعل ذلك لتحقيق عدة أهداف (مصالح) واضحة لعل أهمها: ضمان تدفق صادراتها من النفط إلى الدول المستوردة، وخاصة العالم الغربي، الذي تربطه بها مصالح حيوية، تتمثل في اعتماد الغرب على النفط الخليجي، واعتماد دول الخليج في سد الكثير من احتياجاتها إلى السلع الضرورية والاستثمارية والعسكرية على الغرب وغيره.

وتحقيق هذا الهدف يعني ضمان الحصول على الإيرادات من بيع النفط (والتي تمثل الدخل الرئيسية لهذه الدول). ومن ناحية أخرى، فإن تحقيق ذلك يعني استمرار تدفق النفط إلى الدول المستوردة له، مما يحرم الدول التي تسعى لفرض هيمنتها على المنطقة من مبرر قوى للتدخل في المنطقة، بدعوى حماية مصالحها، أو مصالحها ومصالح حلفائها - كما هو حال الولايات المتحدة، التي تعتبر الآن - كما قلنا - الجهة الأجنبية الأكثر احتمالاً لأن تتدخل عسكرياً في المنطقة. أي إن تحقيق هذا الهدف لا بد وأن يعني تأكيد الاستقرار وتدعيم الأوضاع القائمة. وهذا ما تسعى إليه حكومات دول المجلس.

ولا شك أن أفضل وسيلة على الإطلاق لتحقيق ذلك الهدف إنهاء أسباب التوتر والصراع في المنطقة، داخل وخارج دول المجلس. وبما أن الحرب العراقية - الإيرانية واستمرارها يعد سبباً رئيسياً لتوتر منطقة الخليج، وظهور احتمال إعاقة الملاحة به، فإن إنهاء تلك الحرب في أسرع وقت ممكن ومنع نشوب حروب أخرى، يمكن أن يقضي على مصدر الخطر الرئيسي الحالي على الملاحة في الخليج وعبر ذلك المضيق.

وفي حالة استمرار تهديد الملاحة في مضيق هرمز، وقيام احتمال إعاقة الملاحة فيه بشكل مؤكد، فإن المنطق يقضي بالتفكير في أفضل الوسائل الممكنة للخروج من هذه الأزمة، وتحقيق الهدف المذكور أعلاه.

ولا شك أن تأكد احتمال إعاقة الملاحة في مضيق هرمز، لا بد وأن يدفع دول مجلس التعاون إلى محاولة تجاوز هذا المضيق المضطرب. . . وقد رفضت دول المجلس التهديدات الإيرانية بإغلاق

مضيق هرمز، واستنكرتها وأعلنت استعدادها (بمجموعة) لمواجهة كل ما يهدد مصالحها مواجهة جماعية، وبكل ما تملك من إمكانيات. من ذلك ما جاء في البيان الختامي للمجلس الوزاري لدول المجلس، المنعقد سنة ١٩٨٦م، في مدينة أبها بالسعودية.<sup>(١)</sup>

وعند اللجوء إلى ذلك الموقف، تبرز عدة خيارات أمام دول مجلس التعاون، وذلك إذا استبعدنا التدخل العسكري المباشر أو غير المباشر من قبل هذه الدول لمنع إعاقة الملاحة في مضيق هرمز. وسنحاول فيما يلي إيجاز أهم هذه الخيارات (البدائل) والتي تحدث عنها بعض المراقبين مؤخراً.

- الخيارات (البدائل) أمام دول المجلس في حالة اضطرابها لتجاوز مضيق هرمز :

ما هي البدائل، أو الخيارات (alternatives) التي يمكن اللجوء إليها أو إلى أحدها، في حالة قفل أو إعاقة الملاحة في مضيق هرمز، واضطرار دول مجلس التعاون للاستغناء عن استخدام ذلك المضيق؟

لا شك أن اختيار أحد البدائل يجب أن يقوم على أساس دراسة متخصصة وافية وشاملة، فنية واقتصادية. . . وكذلك سياسية، ويبدو أن مدى الجدوى الاقتصادية لكل بديل وكذلك جدواه السياسية، يعتبران أهم عاملين يجب وضعهما في الاعتبار، عند عدّ وتحديد البدائل، والرغبة في اختيار أحسنها، أو أكثرها جدوى ونفعاً. وهنا يتم تحديد البدائل، ثم حصر سلبيات وإيجابيات كل بديل، لتسهيل عملية المقاضلة، والوصول إلى تحديد الخيار الأفضل. ولا شك أن هذه العملية تحتاج - كما قلنا - إلى اختصاصيين في أكثر من مجال، وإلى دراسات فنية متعددة ومكثفة. لذا، فإن ما سنوجزه فيما يلي من «بدائل» ما هو إلا أكثر البدائل التي تتبادر إلى ذهن وتصور المراقب السياسي العادي للوضع في منطقة الخليج. ونوجز هذه البدائل فيما يلي:<sup>(٢)</sup>.

- البديل الأول : استخدام البحر الأحمر :

ويتضمن مد خطوط أنابيب (مشابهة لخط الأنابيب النفطي السعودي الممتد من الخليج إلى ميناء ينبع، على ساحل البحر الأحمر) من دول مجلس التعاون (عدا عُمان) إلى أحد موانئ البحر الأحمر، على الساحل الغربي للمملكة العربية السعودية. ويمكن أن تلتقي تلك الخطوط في نقطة تجمع موحدة، قبل ضخها غرباً.

وميزة هذا البديل الكبرى أنه يبعد بعملية تصدير النفط العربي الخليجي عن مضيق هرمز، وما يحيط به من اضطراب وتهديد. كما يمكن للدول الخليجية العربية استخدام موانئ البحر الأحمر

(١) صحيفة والشرق الأوسط، (لندن) العدد ٢٨٣٢، ٢٥/١٢/١٤٠٦هـ، ٣٠/٨/١٩٨٦م، ص ١.

(٢) لا تعاني عُمان من الخطر المحتمل بإعاقة الملاحة في مضيق هرمز لإطلاقها على كل من خليج عُمان وبحر العرب. وبالتالي، فإن اشتراكها في مثل هذه الترتيبات يعتبر من قبيل التعاون مع شقيقتها دول مجلس التعاون الأخرى.

السعودية (وكذلك موانئ عُمان وميناء خورفكان بإمارة الفجيرة) في عمليات استيراد ما تحتاج إليه من سلع وبضائع، وكذلك تصدير ما تريد تصديره من سلع أخرى. حيث يتم استخدام وسائل النقل البرية، لنقل تلك البضائع (وخاصة التي يتاجر بها غالباً عن طريق البحر) من الموانئ المذكورة إلى الدول الخليجية المعنية. وربما يتطلب هذا البديل ضرورة إنشاء طرق سكك حديد (قطارات) لتسهيل عملية النقل البري هذه.

ومن الواضح أن هذا البديل صعب ومكلف كما أن تبنيه وتنفيذه فعلاً يمكن أن يستغرق وقتاً طويلاً وبالإضافة إلى ذلك، فهناك احتمال بأن تنشأ في البحر الأحمر ظروف مشابهة لما يمكن أن يحيط بمضيق هرمز من أخطار. فالبحر الأحمر له منفذان ضيقان (كما هو معروف) فقط إلى البحار الدولية الأخرى، وهما: مضيق باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال. ويمكن أن يتعرض هذان المنفذان لعمليات إعاقة أو إغلاق مثل ما يمكن أن يحدث بالنسبة لمضيق هرمز.

ورغم ذلك، يبدو أن الملاحة في البحر الأحمر يمكن أن تكون أكثر أمناً من الملاحة في الخليج في الوقت الحاضر وفي المدى القصير المقبل - على الأقل. كما أن وجود منفذين للبحر الأحمر، وليس منفذاً واحداً (حال الخليج العربي) يمكن أن يقلل من احتمال توقف الملاحة البحرية فيه توقفاً تاماً. حيث يمكن استخدام المنفذ الآخر، في حالة حدوث إعاقة في الأول.

ويبدو أن اللجوء إلى هذا الخيار يمكن أن يكون مفيداً، حتى ولو لم يوجد تهديد حال الملاحة في مضيق هرمز، حيث إن لهذا المشروع فائدة اقتصادية واستراتيجية واضحة... منها تنوع طرق التجارة الدولية لدول الخليج العربية وتدعيم البنية الأساسية المشتركة لهذه الدول. ويمكن، بالطبع، تنفيذ هذا المشروع على مراحل، وبطاقات ضخ محدودة. . . كأن يصدر (في البداية) 1 أو 3 إنتاج النفط الخليجي عن طريق البحر الأحمر. وتكون تلك الطاقة قابلة للزيادة عند الحاجة. ولا شك أن تنفيذ مثل هذا المشروع فعلاً سيستج عنه ربط الخليج بالبحر الأحمر اقتصادياً واجتماعياً، مما يساهم في تعميق عرى الوحدة فيما بين دول مجلس التعاون.

#### - البديل الثاني: حصر الناقلات داخل الخليج العربي فقط:

ويعني إنشاء ميناء كبير لتخزين النفط، على الساحل الأيسر من مضيق هرمز، (ساحل الإمارات) وميناء تصدير كبير على ساحل خليج عُمان. ويربط بين المينائين خط أنابيب ذو طاقة كبيرة مناسبة. حيث تحصر ناقلات النفط داخل الخليج العربي فقط. وتعمل هذه الناقلات من مختلف موانئ التصدير في دول مجلس التعاون، ثم تفرغ شحناتها في ميناء التخزين، ومنه ينقل الزيت عبر الأنابيب إلى ميناء التصدير المقام على ساحل خليج عُمان... ومن ذلك الميناء تحمله ناقلات نفط أخرى إلى الجهات المستوردة، دونما حاجة لعبور أي من الناقلات لمضيق هرمز... حيث يتم (عبر هذه الترتيبات) تجاوز هذه المنطقة الحرجة والمضطربة.

ولهذا الخيار مساوئ عديدة، كما هو واضح. فعندما يكون هدف الجهة التي أغلقت المضيق أو أعاققت الملاحة به، الإضرار بمصالح دول مجلس التعاون، فإن لجوء الدول الأخيرة إلى هذا البديل يبطل الأثر الذي تحاول تلك الجهة إنزاله بدول مجلس التعاون. مما قد يدفعها إلى عرقلة الملاحة في الخليج العربي نفسه - كما حصل في الفترة الأخيرة (مايو ١٩٨٧م)، وضرب الناقلات المستخدمة، التي تبحر داخله. ومما يسهل ضرب تلك الناقلات كونها محصورة في المنطقة وتمر في المناطق العميقة وسط الخليج، أي في المياه الدولية (غالباً)، التي لا تخضع لسيادة أي دولة. كما أن تلك الجهة قد تلجأ إلى ضرب مينائي التخزين والتصدير أو أحدهما. رغم أن لجوءها إلى ذلك الفعل يمكن أن يعتبر أصعب (نسبياً) من قيامها بضرب ناقلات النفط المحصور في الخليج العربي. فكل من ميناء التخزين وميناء التصدير يقع تحت سيادة دولة. . . وليس كالناقلات التي تعبر مياها دولية. كما أن الدول التي يقع فيها هذان الميناءان تكون (غالباً) أقدر على حمايتهما وفرض إجراءات الأمن اللازمة لسلامتهما.

إضافة إلى ذلك، فإن التكلفة الاقتصادية والمالية التي ستنتج عن الأخذ به لا بد وأن تكون كبيرة - حتى على المدى الطويل. فتبنيه يستلزم إنشاء مينائين كبيرين وتشغيلهما، ناهيك عن تكلفة تشغيل وصيانة الناقلات. والأخذ بهذا البديل يعني أيضاً بقاء التجارة الدولية الأخرى (المنقولة بحراً) من وإلى هذه الدول، في حاجة إلى استخدام النقل البري. ومع كل ذلك، يظل هذا البديل أحد الخيارات الممكنة أمام دول مجلس التعاون.

#### - البديل الثالث : الاعتماد على المخزون النفطي العائم :

ويعني قيام دول مجلس التعاون بتكوين مخزون نفطي عائم كبير. أي المخزون الاحتياطي من النفط الذي يكون موجوداً على ظهر ناقلات نفط ضخمة، تجوب بحار العالم. بحيث يمثل هذا المخزون الكمية التي تصدرها هذه الدول شهرياً، أو نحو ذلك. ويمكن الحصول على تسهيلات في مناطق أخرى قريبة من أسواق بيع النفط - لمراقبة هذه الناقلات أو حتى تخزين حمولتها هناك، والاعتماد على تصديرها من تلك القواعد.

ويبدو أن من الممكن اللجوء إلى هذا البديل مؤقتاً، أما على المدى الطويل، فلا نعتقد أنه بديل عملي ومفيد. فالمخزون العائم لا يمكن أن يكون إلا محدوداً. وبذلك فإنه سرعان ما ينفذ. كما أن من الصعب جداً إيجاد عدد كبير من ناقلات النفط الضخمة، التي يمكن أن تستوعب طاقتها التخزينية لإنتاج دول مجلس التعاون النفطي.

وذلك المخزون يكون أكثر تعرضاً للهجمات المعادية، لعدم توفر حماية أمنية مناسبة له. أما من حيث تكلفة التخزين، فمن المؤكد أنها ستكون أعلى من تكلفة التخزين الأرضي المعتاد. وبالتالي، فإن زيادة تكلفة التخزين، لا بد وأن يصحبها زيادة في تكلفة برميل النفط وسعره. الأمر

الذي قد يجعل أسعار بترول دول المجلس أعلى، ويقوى من منافسة بترول المناطق المصدرة الأخرى في العالم، للنفط الخليجي، في السوق النفطية الدولية.

- البديل الرابع : مد خطوط أنابيب إلى ميناء تصدير على خليج عمان :

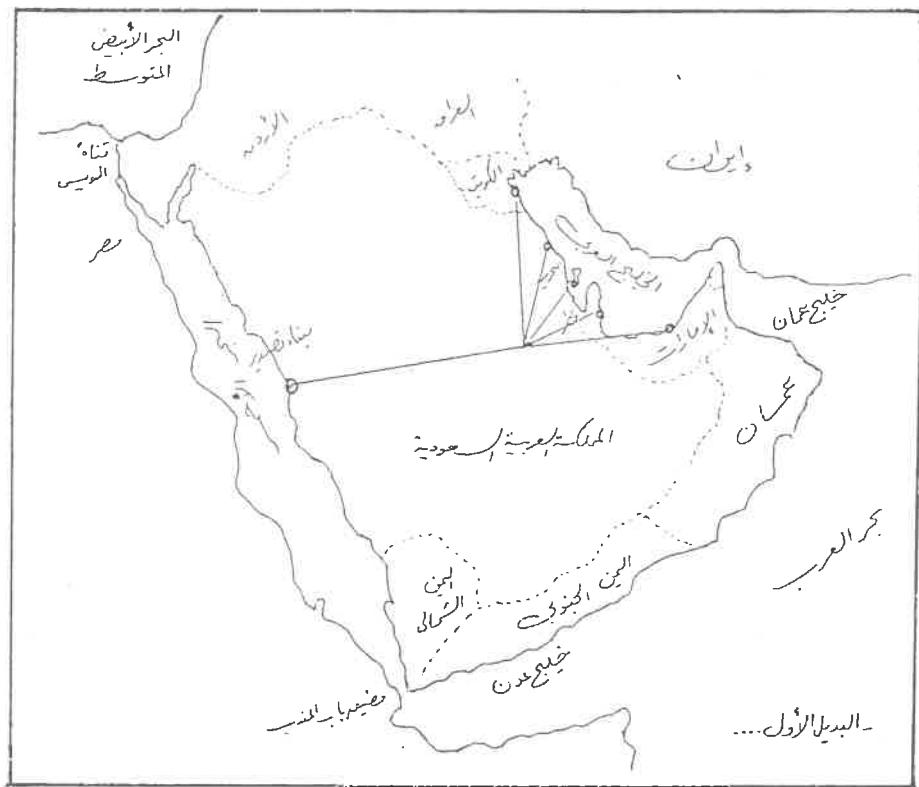
ونعنى به قيام دول مجلس التعاون بمد خطوط أنابيب بترولية من مختلف حقول دول المجلس... . تلتقى في نقطة تجمع (أو نقاط ضخ فقط)، ومنها يمد خط أنابيب أكبر إلى ميناء يكون بعيداً نسبياً عن مضيق هرمز... . في مكان مناسب على ساحل سلطنة عمان. ومن ذلك الميناء يصدر النفط الخليجي إلى الجهات المستوردة.

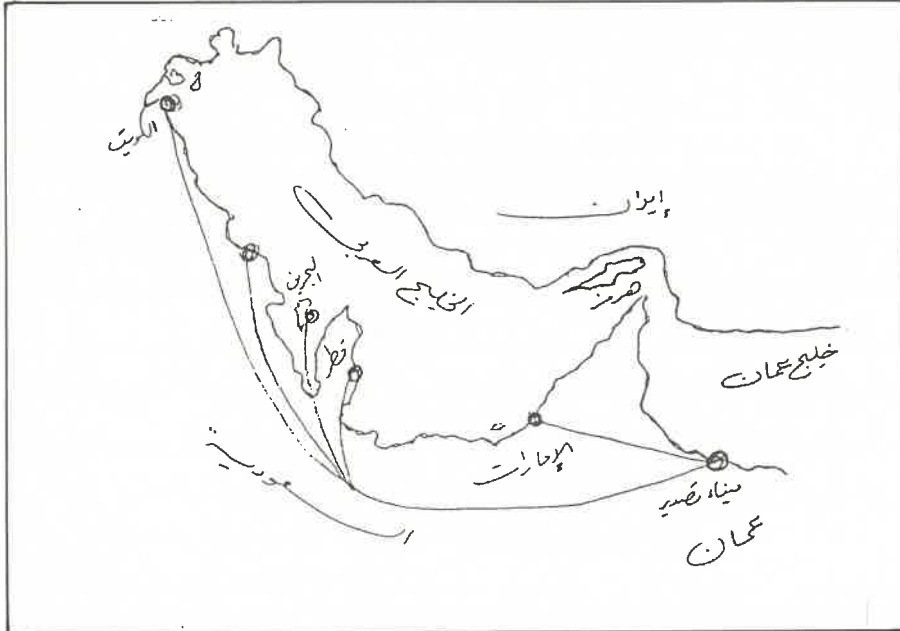
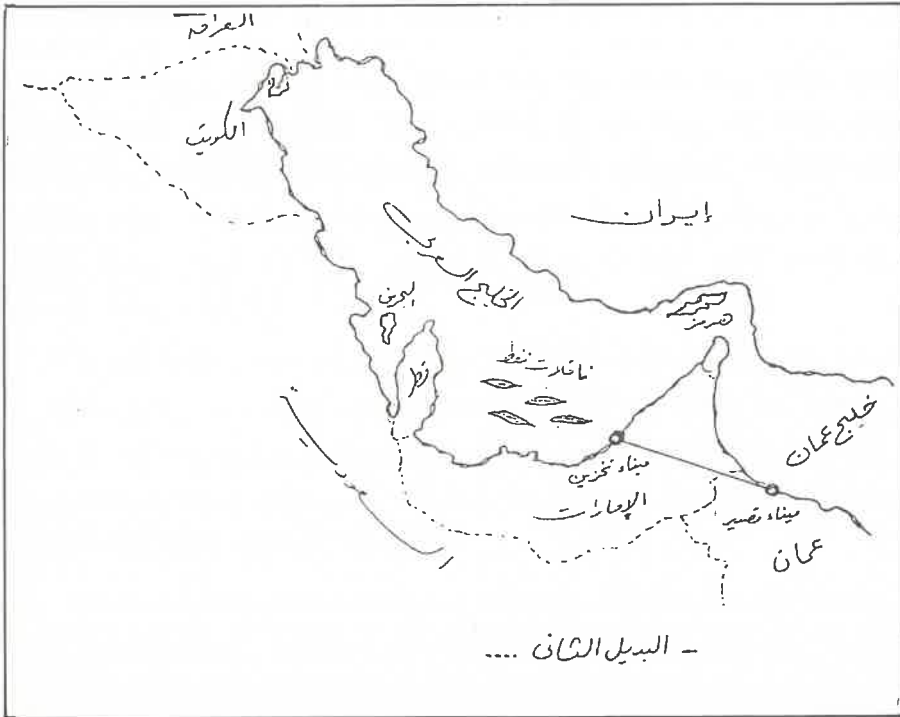
ويمكن أن نقول عن هذا البديل نفس ما قلناه (تقريباً) عن البديل الأول (استخدام البحر الأحمر). إلا أن تكلفة تبني هذا الخيار تعتبر أقل من تكلفة البديل الأول، نظراً لكون طول الأنابيب أقصر، باعتبار أن المسافة أقرب. وقد أثبتت عدة أحاديث عن هذا الخيار (البديل لهرمز)، حيث يقال إن بعض المختصين بدول مجلس التعاون قد درسوه<sup>(١)</sup>. ولا يعرف حتى الآن ماذا تم بشأنه، وإن كان يبدو أقرب البدائل للتبني الفعلي.

هذا وهناك خيارات أخرى، أهمها فكرة شق قناة تربط بين نقطة على ساحل الإمارات، وأخرى على ساحل سلطنة عمان، كبديل لمضيق هرمز. ولكن يبدو أن هذه الفكرة شبه مستحيلة، باعتبار صعوبة التضاريس بين النقطتين المقترحتين. والبدائل التي ذكرناها أعلاه تبدو أهم البدائل العملية الممكنة. وتوضح الخارطة التالية هذه الخيارات - عدا البديل الثالث.

ومن تحليل هذه الخيارات. نعتقد أن البديلين الأول (استخدام البحر الأحمر) والرابع (استخدام خليج عمان كمنطقة تصدير) هما الأجدى من الناحية العملية والواقعية.. أو هما أفضل بديلين أمام دول مجلس التعاون - كما هو موضح.

(١) الدورة الخامسة للمجلس الأعلى لمجلس التعاون الدولي لدول الخليج العربية، ملف خاص، وكالة الأنباء الكويتية (كونا)، الكويت، ١٩٨٤م ص ٩٢ - ٩٣.





## خاتمة

إن الملاحه في هذا المضيق الحيوي (بالنسبة للعالم أجمع، ولدول مجلس التعاون بصفة خاصة) يكتنفها، أو يمكن أن يكتنفها، الكثير من المخاطر التي تهدد المعنيين بالملاحه فيه. ولقد رأينا أن أفضل البدائل الممكنة لمضيق هرمز لا يمكن تنفيذه فعلاً، دون صعوبات جمة وتكلفة مالية واقتصادية عالية. لذا، يظل بقاء الخليج ومضيقه في حالة سلام واستقرار دائمين هو الرجاء والمطلب الأمثل، بالنسبة لهذه المسألة. ولكن ما كل ما يرجو المرء يبلغه. فهناك احتمال كبير بحصول العكس - كما ذكرنا.

ولا شك أن قلق واهتمام دول مجلس التعاون بسلامة الملاحه في هذا المضيق، ينبع أساساً من اهتمام وحرص هذه الدول على سلامة وأمن واستقرار المنطقة. وعند التأكد من قيام خطر فعلى ومؤكّد على الملاحه في مضيق هرمز فلا بد من دراسة البدائل - إن تعذر فعلاً الإبقاء على الأمن في المضيق - لاختيار الأفضل والأجدي منها. ولا بد وأن تتصافر كل دول المجلس وتتعاون لضمان انسياب تجارتها الدولية دون عوائق أو مصاعب.

ولقد قامت دول مجلس التعاون بالفعل بعمل الاحتياطات الممكنة لضمان سلامة الملاحه في الخليج وخاصة في المضيق. من ذلك ما عملته عُمان من ترتيبات أمنية وقيام دول مجلس التعاون الأخرى بالمساهمة مع عُمان لتدعيم هذه الترتيبات - كما سبق أن ذكرنا. وتحسباً لاحتمال إغلاق أو إعاقة الملاحه في مضيق هرمز، قامت دولة الإمارات بتحديث وتوسعة ميناء خورفكان، الواقع في إمارة الفجيرة والمطل على خليج عُمان. ويقال إن هذا الميناء سيستخدم من قبل دول مجلس التعاون، في حالة تعذر الملاحه في مضيق هرمز، وخاصة فيما يتعلق بتأمين المواد الغذائية الضرورية، التي تستوردها هذه الدول، وتنقل (غالباً) عن طريق البحر.

ولا شك أن قيام دول مجلس التعاون مجتمعاً باختيار وتبني أفضل بديل ممكن لمضيق هرمز، سوف يعود بنتائج إيجابية هامة على كل هذه الدول. أما الإجراءات المنفردة في هذا الصدد فسوف لن تجدي كثيراً، إذ لا بد أن يكون مثل هذا الإجراء جماعياً، إذا كانت الثمرة الإيجابية هي الهدف. وأخيراً، يمكن إيجاز أهم النتائج التي يمكن أن تعود على دول مجلس التعاون، في حالة القيام بهذه الخطوة (عند الضرورة - وإذا تأكد خطر الإعاقة طويلة الأمد في مضيق هرمز)<sup>(١)</sup> فيما يلي :

أ - ضمان تصدير النفط (بالكميات الأنسب) ووصوله إلى كل الدول المستوردة وخاصة الغربية. مما يحرم هذه الدول، وخاصة الولايات المتحدة، من المبرر الأكبر الذي قد تتدخل على أساسه في المنطقة، وهو تأمين وصول هذه المادة الحيوية إليها وإلى حلفائها.

(١) وتكرر مرة أخرى، اعتقادنا بأن هذا الخطر مستبعد الحدوث، أو أنه احتمال ضعيف، وإن كان وارداً إذا أخذنا في اعتبارنا واقع المنطقة الحالي.

ب - سحب وإبطال ورقة ضغط هامة من يد إيران، أو أي جهة أخرى، يمكن أن تتسبب في إعاقه الملاحه بمضيق هرمز.

ج - إيجاد بديل رديف لاستخدام مضيق هرمز. وهذا البديل يساعد على اكتساب قدرة تصدير نفطي أكبر، حتى مع بقاء مضيق هرمز مفتوحاً للملاحه.

د - الاستفادة من إمكانية تقليل تكلفة تصدير النفط الخليجي، والتي عادة ما تتحملها كل دول منتجة على حدة. وهذا يعني تحقيق زيادة في الربح، بالنسبة لهذه الدول المنتجة المصدره - بافتراض عدم انخفاض سعر بيع النفط.

هـ - تعميق الروابط والصلات التي تربط فيما بين مجلس التعاون. حيث إن قيام مشروع مشترك ضخّم كهذا، لا بد وأن يؤدي إلى تدعيم وتصعيد علاقات التعاون فيما بينهم.

و - الحد من عملية تلوث البيئه في الخليج؛ من ذلك أن كثيراً من ناقلات النفط - كما هو معروف - تملأ خزاناتها عندما تكون فارغة، من مياه البحر. فتختلط تلك المياه المحملة ببقايا البترول، الموجود أصلاً في خزان الناقله. وعند تسلم شحنة جديدة من النفط، تقوم تلك الناقلات بإفراغ تلك المياه الملوثة بالنفط في مياه الخليج العربي، وهو البحر شبه المغلق، وشحن النفط بدلاً منها<sup>(١)</sup>.

ولا شك أن هذه العملية، وغيرها يمكن أن تؤثر سلباً على البيئه الساحلية والبحرية في منطقة الخليج العربي، مما يؤدي إلى أضرار بيئية كثيرة معروفة، يمكن أن تلحق بالدول الخليجية. ويمكن القضاء على هذه الظاهرة، أو تقليصها، بحصر موانئ تصدير النفط الخليجي، مما يسهل وضع وتنفيذ إجراءات رقابة بيئية أكثر فعالية، الأمر الذي يمكن أن يؤدي في النهاية إلى التقليل من نسبة التلوث البيئي في منطقة الخليج العربي.

وقد تكون هذه الفائدة ثانوية، رغم أهميتها الكبرى، مقارنة بالفوائد الاقتصادية والسياسية الخمس الأولى، التي يمكن أن يحققها التنسيق والتعاون المشترك في مواجهة هذا «الخطر المشترك» المتوقع.

(١) عقدت عدة اتفاقات دولية لمكافحة تلوث البحر وخاصة الشواطئ، سواء بالزيت أو غيره، وأبرز تلك الاتفاقيات : اتفاقية لندن سنة ١٩٥٤م، اتفاقية سنة ١٩٦٢، اتفاقية بروكسل سنة ١٩٦٩، اتفاقية لندن سنة ١٩٧١. بموجب اتفاقية سنة ١٩٦٢، لا يمكن لأي سفينة أن تفرغ شيئاً من ما في خزاناتها من زيت أو خلافه، إلا على بعد لا يقل عن ١٠٠ ميل من الساحل. راجع د. عبد الباري أحمد عبد الباري، أصول القانون الدولي، الجزء الأول (مرجع سابق)، ص ٣٦٤ - ٣٦٩، مقتبس عن : د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، ص ٣٣٠ - ٣٤١.

## (مراجع البحث)

### أولا : المراجع العربية :

#### كتب :

- (١) بسيسو، د. فؤاد حمدي، التعاون الإنمائي بين أقطار مجلس التعاون الخليجي، (بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٨٤م).
- (٢) ريكورد، جيفري، قوة الانتشار السريع والتدخل الأمريكي في الخليج الفارسي، (بيروت : دار الوحدة، ١٩٨٣م)، الطبعة الأولى، ترجمة عبد الهادي ناصف.
- (٣) عبد الباري، د. عبد الباري أحمد، أصول القانون الدولي، الجزء الأول، (الإسكندرية : مطابع رمسيس، د.ت.).
- (٤) عبد الباري، د. عبد الباري أحمد، أصول القانون الدولي، الجزء الثاني، (د. ن. ١٩٨٥م).
- (٥) الفيل، محمد رشيد، الأهمية الاستراتيجية للخليج العربي (الكويت : رابطة الاجتماعيين، د. ت.).
- (٦) قلعجي، قدري، الخليج العربي (دراسة تاريخية)، (بيروت، دار الكاتب العربي، ١٩٦٥م).
- (٧) مقلد، د. إسمايل صبري، أمن الخليج وتحديات الصراع الدولي، (الكويت : شركة الربيعان للنشر والتوزيع، ١٩٨٤م).

#### دوريات :

- (١) أحمد، د. محمد أنور عبدالسلام، معالم الاستراتيجية الدولية في منطقة الخليج العربي من وجهة النظر الأمريكية والسوفيتية، مجلة والسياسة الدولية (القاهرة)، العدد ٦٨، ابريل سنة ١٩٨٢م، ص ١٦٩ - ١٨١.
- (٢) أحمد، د. محمد أنور عبدالسلام، معالم الاستراتيجية الدولية في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، في : مستقبل الخليج العربي واستراتيجية العمل العربي المشترك، - (المجلد الأول، رقم ٥٤، آذار سنة ١٩٨١م).
- (٣) حلبي، د. نبيل أحمد، الوضع القانوني للحدود ومضيق هرمز، مجلة والسياسة الدولية (القاهرة)، العدد ٦٣، يناير سنة ١٩٨١م، ص ١٠٧ - ١١٣.
- (٤) زهران، جمال علي، القواعد والتسهيلات العسكرية الأمريكية في الشرق الأوسط وأثرها على التوازن الدولي الإقليمي بالمنطقة، مجلة والسياسة الدولية (القاهرة) العدد ٦٦، أكتوبر سنة ١٩٨١م ص ١٠٢ - ١٠٧.
- (٥) فاضل، د. صدقة يحيى، الأهمية العالمية المعاصرة للخليج ودول مجلس التعاون، مجلة والتعاون (الرياض)، السنة الثانية، العدد الخامس، جمادي الأول سنة ١٤٠٧هـ، يناير ١٩٨٧م ص ٣٦ - ٦١.
- (٦) فاضل، د. صدقة يحيى، مضيق هرمز : طبيعته وأهميته الاستراتيجية الإقليمية والدولية الحالية، بحث تحت النشر، (جدة، ١٩٨٧).

#### صحف :

- صحيفة والشرق الأوسط (لندن) : (١٩٨٧/٥/١٩م)، ص ١؛ العدد ٢٨٣٢، ١٤٠٦/١٢/٢٥هـ، ١٩٨٦/٨/٣٠م، ص ١؛ (العدد ٣١٠٨، ١٤٠٧/١٠/٦هـ، ١٩٨٧/٦/٢م)، ص ١؛ (العدد ٣١١٣، ١٤٠٧/١٠/١١هـ، ١٩٨٧/٦/٧م)، ص ١؛ (العدد ٣١١٧، ١٤٠٧/١٠/١٥هـ، ١٩٨٧/٦/١١م، ص ٢، ص ٥).
- نشرة (عالم النفط) (واشنطن، أمريكا) : المجلد ١٦، العدد ١٠، ١٤٠٤/١/٢هـ تشرين الأول سنة ١٩٨٣م) ص ١. وكذلك الأعداد ١٢، ١٣، ١٤ (المجلد ١٦) من نفس النشرة.
- صحيفة (عكاظ) (جدة)
- (العدد ٧٦٣٤، ١٤٠٧/٩/٢٦هـ، ١٩٨٧/٥/٢٣م) ص ١، ٣،
- (العدد ٧٥٧٤، ١٤٠٧/٧/٢٤هـ، ١٩٨٧/٣/٢٤م) ص ١.

#### مجلات :

- (١) مجلة وكل العرب (فرنسا)، العدد ٢١١، ١٩٨٦/٩/١٠م، ١٤٠٦/١١/٤هـ ص ٢٤ - ٢٥. أيضا ١٦٦٣، ١٩ أكتوبر سنة ١٩٨٥.
- (٢) مجلة واليمامة (الرياض)، العدد ٩٢٥، ١٤٠٧/٢/١٢هـ، ص ١٣.

## مـشـورـات رـسـمـية :

- وكالة الأنباء الكويتية (كونا) : ملحق خاص بمناسبة انعقاد، الدورة الخامسة للمجلس الأعلى لمجلس التعاون، الكويت، ١٩٨٤م.

## مـشـورـات أـخـرى :

(١) الكيالي، د. عبد الوهاب وآخرون، موسوعة السياسة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، (بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨١م)، ص ٦٢٣ وما بعدها.

\* \* \*

## ثانيا : المراجع الأجنبية :

### Books :

- 1 - Chubin, Shahram, *Soviet Policy Towards the «Persian Gulf»*, (London: Adelphi Papers, 1979), No. 157.
- 2 - Hiro, Dilip, *Inside the Middle East*, (London: Routledge and Kegan Paul, 1982).
- 3 - Laqueur, Walter, *Confrontation: The Middle East and World Politics*, (New York: Bantam Books, 1974).
- 4 - Lenczowski, George, *United States Interests in the Middle East*, (Washington, D.C., : A.E.I. P.P.R., 1968).
- 5 - Page, Stephen, *The U.S.S.R and the Arabs*, (London: Central Asian Research Center 1971).
- 6 - Pennar, Jean, *The U.S.S.R. and the Arabs: Ideological Dimension*,. (London: Hurst, 1973).
- 7 - Ramazani R. *The «Persian Gulf» and the Straight of Hormuz*, (Holland: Sijthoff and Noordhoff, 1979).
- 8 - Stookey, Robert, *America and the Arab States, An Uneasy Encounter*, (New York : John Wiley and Sons, Inc. 1975).

### Other Publications :

EXXON, Middle East Oil and Gas, (New York: EXXON Background Series, Dec., 1984).

# التعاون الصناعي



## دورية ربع سنوية تصدرها منظمة الخليج للاستشارات الصناعية

- \* صدر العدد الأول منها في أبريل ١٩٨٠ م .
- \* تعنى بالتنمية الصناعية والتعاون في دول الخليج العربية بصفة خاصة والتطبيقات والنظريات الحديثة في هذه المجالات بصفة عامة .
- \* تحتوي على الأبحاث ومراجعات الكتب والأبواب الثابتة من تقارير ووثائق ومستخلصات وأخبار ومؤتمرات ... إلخ .
- \* يحررها عدد من كبار الكتاب المتخصصين في شؤون الصناعة والتنمية .
- \* تصدر أربع مرات سنوياً باللغتين العربية والانجليزية .

رئيس التحرير

د. عبد الله حمد المعجل

تطلب من : إدارة الإعلام والتنسيق الصناعي

منظمة الخليج للاستشارات الصناعية

ص.ب : ٥١١٤ الدوحة ، دولة قطر .

تلكس : ٤٦١٩ جويك ده ، هاتف : ٨٣١٢٣٤

فاكسميلي : ٨٣١٤٦٥ (٠٩٧٤)

### الاشتراك السنوي

- ٤٠ ريالاً قطرياً ( أو ١١ دولاراً أمريكياً ) للأفراد
- ٦٠ ريالاً قطرياً ( أو ١٧ دولاراً أمريكياً ) للمؤسسات
- ترسل الشيكات باسم منظمة الخليج للاستشارات الصناعية